



Deres ref:

Vår ref:
2008/1249-10

Saksbehandler:
Rita B. Einevoll

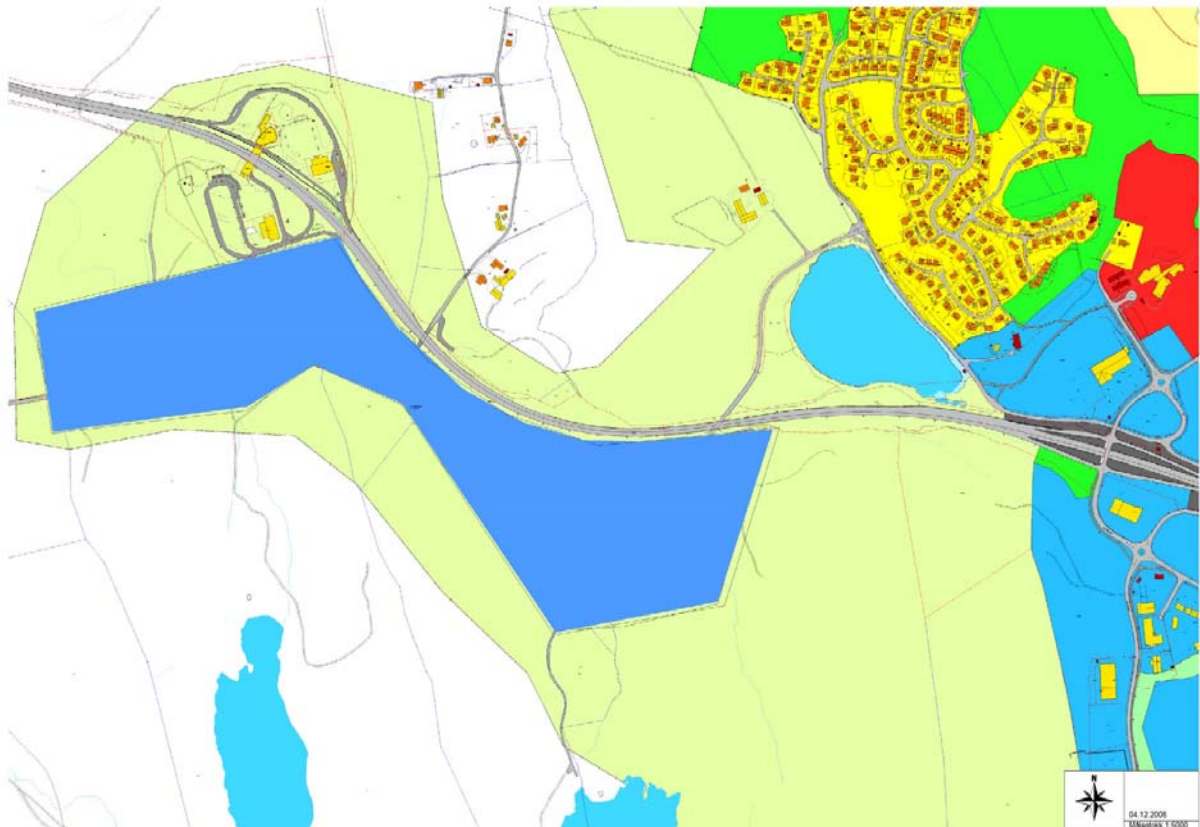
Dato:
02.12.2008

Planbeskrivelse

Reg. 56L - Reguleringsplan for Sveberg vest - industriveg og pendlerparkering

1. Bakgrunn

I Trondheimsregionen er det mangel på sentralt beliggende arealer som kan utvikles til store næringsområder, uten å ta i bruk dyrket mark. I den sammenheng har områdene vest og sør/vest for Vassåsen pekt seg ut som et meget aktuelt område. I kommuneplanens arealdel er det avsatt et areal på ca 290 daa for fremtidig næringsutvikling. I planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel er det vedtatt at større arealer mellom Sveberg og Leistadkrysset også skal vurderes til utbyggingsformål. Slik situasjonen er i dag, finnes det ikke tilfredsstillende adkomst til disse nye utbyggingsarealene.



Figur 1. Utsnitt av gjeldende kommunedelplan for Sveberg

Postadresse
Postboks 140, 7551 Hommelvik
E-post
postmottak@malvik.kommune.no

Besøksadresse
Torggata

www.malvik.kommune.no

Telefon
73972000
Telefaks
73972051

Bank
4218.07.50309
Org.nr
971035560

Hensikten med planen er å fastlegge trase for ny veg til næringsarealer vest for Vassåsen samt å legge til rette for nytt kollektivknutepunkt sør for avkjøringsrampe på E6 ved Sveberg. Ved å opprette pendler-parkeringsplass (Park & Ride) på Sveberg, vil dette kunne oppfattes som et reelt tilbud for å bruke sykkel eller bil til anlegget, for videre overgang til buss mellom Trondheim - Stjørdal.

Gjennom å fastlegge trase for ny industriveg vil dette avklare grenser og terrenginngrep for nye næringsstomter inntil Svebergkrysset. Disse arealene inngår også i reguleringsplan fra 1991, men før disse næringsarealene skal kunne selges, må arealavsett for ny fremtidig veg til Vassåsen være sikret. Reguleringsplanen omfatter kun kommunens samt vegvesenets eiendom.

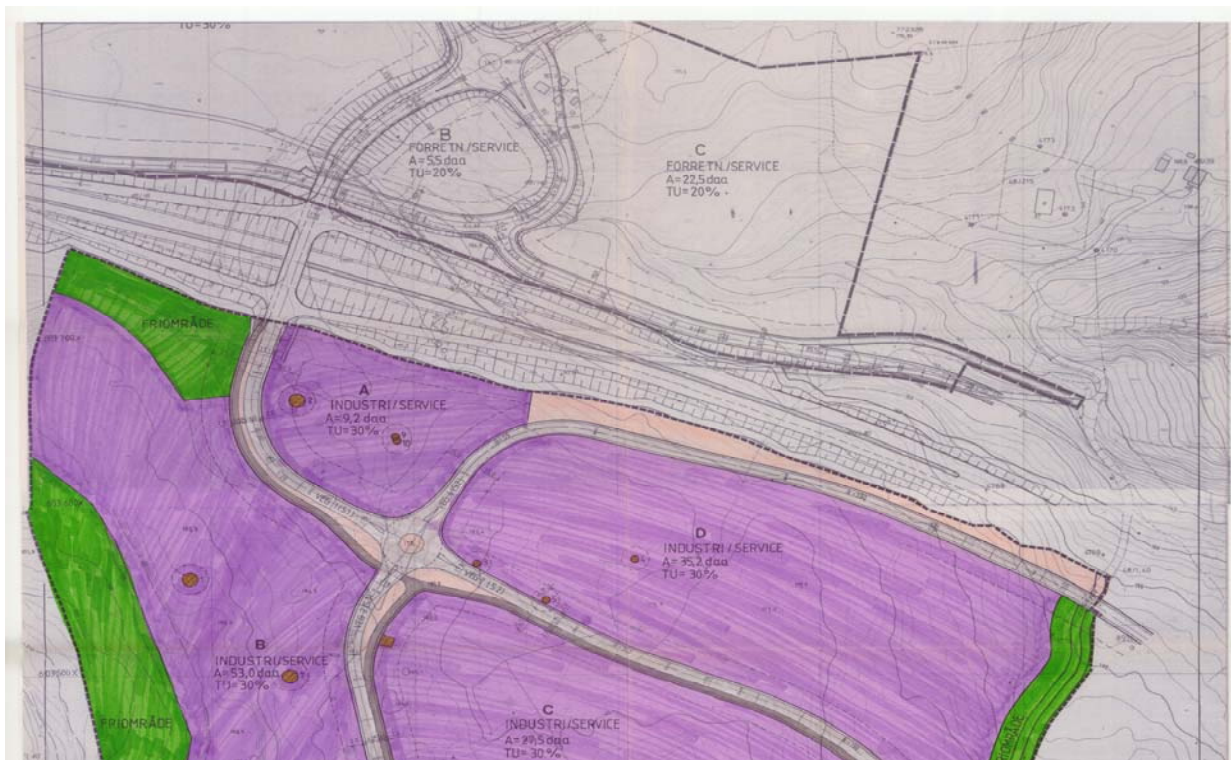
1. Planstatus

Kommuneplan:

I gjeldende kommuneplan er angjeldende område avsatt til utbygging, næring, friområder og LNF-områder, jfr. utsnitt i figur 1.

Gjeldende reguleringsplaner:

Gjeldende reguleringsplan for E6 Reitan-Stavsjøfjellet (09.02.87) blir berørt av ny plan.



Figur 2. Utsnitt av reguleringsplan for Sveberg industri og serviceområde

Reguleringsplan for Sveberg industri- og serviceområdet (29.04.1991) med senere endringer, blir berørt. De arealer som berøres er i denne planen, er regulert til industri- og friområde. Deler av ny plan ligger i uregulert område.

2. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold:

Planområdet omfatter to-plankrysset inkl. deler av av/påkjøringsrampene og arealer for parkeringsplass sør for E6. Videre omfatter planen nye arealer for industri/lager og friluftsområder nord for Vassåsen som delvis var vist som friarealer i plan fra 1991. Det viktigste plangrepet er fastlegging av ny vegforbindelse til fremtidig næringsutvikling vest for Vassåsen. Planområdet utgjør ca 106 daa.

Endelig planforslag inneholder:

- reguleringskart m/terrengsnitt
- reguleringsbestemmelser
- planbeskrivelse

3. Samråds- og medvirkningsprosess frem til 1. gangs behandling

I samsvar med plan- og bygningslovens § 27-1 nr. 1 ble kunngjøring om planoppstart annonsert i dagspressen den 07.05.07. Videre ble grunneiere/naboer i.h.t naboliste, varslet i eget brev med informasjon. Det ble informert om prosjekts rammer og innhold. Senere er det innhentet ytterligere informasjon fra Statens vegvesen ang. erfaringer og dimensjoneringsgrunnlag for pendlerparkeringsanlegg i Trondheimsregionen.

Disse har kommet med uttalelse/innspill

- Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
- Sør-Trøndelag fylkeskommune
- Statens vegvesen, Region midt
- Trondheimsregionens Friluftsråd
- Malvik næringsutvikling
- Malvik kommune, miljørettet helsevern
- Malvik kommune, FDV kommunalteknikk
- Malvik kommune, trafiksikkerhetsutvalget
- Malvik kommune, kommuneplanlegger

4. Oppsummering og behandling av innspill/uttalelser:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Ingen merknader til planoppstart. Kommer med endelig uttalelse ved off. høring.

Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Fylkeskommunen har befart område, og det ble ikke observert automatisk fredete eller andre verneverdige kulturminner. For øvrig minner de om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. For øvrig ingen merknader til igangsatt planarbeid.

Statens vegvesen

Viser til egen rapport vedr. 14 eksisterende Park & Rideanlegg i Trondheimsregionen. For et anlegg på Sveberg bør det legges opp til 10 parkeringsplasser pr. 1000 innbyggere. Erfaringstall viser i dag et belegg på ca 6,5 p-plasser for samme antall innbyggere.

Videre har vegvesenet akseptert parallellføring av ny veg forbi Vassåsen, parallelt med E6, i en avstand av 40 m fra midtlinje industriveg til midtlinje E6.

Behandling av innspillet:

Dimensjoneringsgrunnlag for Park & Ride er benyttet.

Trondheimsregionens Friluftsråd

Det må tas hensyn til at området ligger inntil et LNF-område, og tilrettelegges for dette m.h.t sikkerhet og trygg adkomst fra boligområdene til marka

Behandling av innspillet:

Trafikksikkerhet er ivaretatt bl.a. sammenheng i gang- og sykkelvegnettet. I planbestemmelsene er det tatt inn bestemmelser om adkomst gjennom regulert byggeområde.

Malvik Næringsutvikling

Generelle betraktninger vedr. tilrettelegging av industritomter. Viser til områdets attraktivitet m.h.t beliggenhet. Synlighet fra hovedferdselsåren er enormt viktig.

Behandling av innspillet:

Plangrunnlaget er i tråd med næringsutvalgets synspunkter.

Malvik kommune, miljørettet helsevern.

Påpeker hvilke konsekvenser arealplaner har for folkehelsa og at helsehensyn ivaretas i alle planprosesser. Ber om at ny veg forbi Vassåsen dimensjoneres tilstrekkelig for å dekke fremtidens transportbehov. Den må planlegges slik at trafikken flyter lett og unngå kødannelser. Viktig å finne gode transportløsninger som reduserer bilbruk.

Mener et såpass stort anlegg og terrenginngrep kan påvirke de stedlige forhold, ikke minst vannkvaliteten i Kindsethjønnna. Viser til forurensning i tilknytning til fremføring av ny E6 øst tidlig på 90-tallet.

Bygging av veg forbi Vassåsen medfører en ny skjæring som vil reflektere støy. Det bør vurderes andre løsninger, bl.a tunnel.

Viser til eksisterende trafikkforhold i Svebergkrysset, bl.a svakheter med sikt og mangel på oppmerking for de myke trafikkanter. Mener prosjektet inneholder viktige punkter som må konsekvensutredes med henvisning til "Lov om helsetjenesten i kommunene av 1982".

Behandling av innspillet:

Innspillet er omfattende, der flere momenter tas frem.

Når nye veganlegg planlegges, er det avgjørende at dimensjoneringsgrunnlaget er kjent. Her legges kommunale arealplaner til grunn og forventet trafikkvekst, og ikke minst hvilken funksjon vegen skal ha. Ny veg forbi Vassåsen er planlagt ut i fra å ha en overordne funksjon, både internt i et fremtidig næringsareal og som fremtidig forbindelse mellom Sveberg – Midtsandan.

Plassering av kryss og kryssutforming har betydning for hastighet, sikt og trafikkavvikling. Valg av tunnel er ikke vurdert p.g.a kostnader, som vil være minst 5-6 ganger høyere enn veg i åpent terreng. De løsninger som er vist i planen, er valgt ut i fra trafikksikkerhet, miljø, fremkommelighet og avvikling.

Når støybildet skal vurderes, er det ingen tvil om at E6 er, og vil være den dominerende støyfaktor. Bygging av ny veg vil neppe påvirke støybildet vesentlig, og avstand til boligbebyggelsen er relativ stor.

Det forventes at bygging av ny veg, og de øvrige anleggene følger gjeldene regelverk i planleggings- og gjennomføringsfasen.

Hvis et tiltak (arealplan) skal konsekvensutredes, skal dette skje i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser. Denne planen har et såpass begrenset omfang, og kjente problemstillinger, at den i seg selv ikke utløser krav om konsekvensutredning. For å hindre

uheldige situasjoner, kan det tas inn i planen eller bestemmelsene forslag til avbøtende tiltak, rekkefølgebestemmelser.

Malvik kommune, trafikksikkerhetsutvalget.

Oppfordrer til trafikksikker løsninger for de myke trafikkanter, og at siktforholdene i vegkryss vektlegges.

Park & Ride- anlegget må plasseres slik at det oppfordrer til bruk. Videre må det vurderes tiltak i forhold til fartsgrensene i området.

Behandling av innspillet:

Det er påpekt dårlige siktforhold og mangel på sikringstiltak for de myke trafikkanter på eksisterende veganlegg. Dette må følges opp gjennom det generelle trafikksikkerhetsarbeidet og rettes direkte til de resp. vegholdere, som er statens vegvesen og kommunen. De forhold som påpekes kan neppe løses gjennom endringer av reguleringsplan, men heller som trafikksikkerhetstiltak, for eksempel siktutbedringer, oppmerking, skilting m.v.

Malvik kommune, FDV kommunalteknikk.

På grunn av økt trafikk, må det vurderes trafikksikkerhetstiltak og andre fartsreducerende tiltak. Det påpekes den uheldige situasjonen som er oppstått ved at det er etablert direkteavkjøring til en nyetablert virksomhet tett inntil rampa.

Ber om at det tas hensyn til arealer som er nødvendig til drift og vedlikehold.

Behandling av innspillet:

Innspillet tas med videre i detaljplanleggingen. Arealavsett, bl.a. til drift og vedlikehold er tilstrekkelig. Videre må det påpekes at gjeldene reguleringsplan (1991) ikke hjemler direkteavkjøringer mellom rampa og rundkjøringa. Enkeltavkjøringen bør avvikles så snart som mulig. En vil sterkt fraråde å etablere ny arm fra rundkjøringa til nevnte bedrift som en 4. arm. Dette strider mot systemdelen i vegnormalen, bl.a ut i fra prinsippet om tilnærmet likeverdig trafikkgrunnlag på armene i rundkjøring.

Malvik kommune, kommuneplanlegger

Påpeker at ny veg og parkeringsplass må dimensjoneres for fremtidens behov. Viser til de store utbyggingsarealer som ligger mellom Sveberg og Bostad.

Behandling av innspillet.

Valg av vegklasse og løsninger er ut i fra fremtidens behov.

Vedtak i planutvalget (1. gangs behandling) den 10.01.08, sak 59/07

"I medhold av plan- og bygningslovens § 27-1 nr.2 godkjenner det faste utvalg for plansaker å legge reguleringsplan med m/bestemmelser for "Sveberg vest – industriveg og park & ride anlegg" ut til off. ettersyn.

Det må legges mer vekt på trafikksikkerhetstiltak for å komme seg ut i marka. Det skal være en korridor over E6 ut i utfartsterrenget ved Stavsjøen."

5. Samråds- og medvirkningsprosess frem til 2. gangs behandling

Planen har lagt til offentlig ettersyn i perioden 16.01.08 til 23.02.08.

Disse har kommet med uttalelse/innspill

- Fylkesmannen i Sør-Trøndelag – ingen merknad
- Sør-Trøndelag fylkeskommune – ingen merknad
- Statens vegvesen, Region midt
- Malvik kommune, Landbrukskontoret
- Malvik næringsutvikling
- Malvik kommune, Brukerutvalget
- Malvik kommune, kommuneplanlegger
- Malvik kommune, Virksomhet for kultur (i samarbeid med Sveberg skole og FAU)

Oppsummering og behandling av innspill etter offentlig ettersyn:

Statens vegvesen, Region midt

Understreker at pendlerparkeringsanlegget må bli universelt utformet for å legge til rette for alle brukere. Anbefaler at det legges opp til sykkelparkering med skur ved alle bussholdeplasser, spesielt viktig er dette ved bussholdeplass ved Svebergvegen.

Behandling av innspillet:

Ivaretatt i planforslaget.

Malvik kommune, Landbrukskontoret

Landbrukskontoret har fått seg forelagt reguleringsplan for Sveberg Vest til uttalelse.

Reguleringsforslaget innebærer at ca 4,5 dekar som tidligere er regulert til landbruk nå reguleres til industri- og trafikkformål. Dette arealet består av berglendt skogsmark og er ikke dyrkbart.

Det er Malvik kommune som eier dette arealet, som forøvrig inngår som en del av et område på ca 1350 dekar som ble innkjøpt for ca 35 år siden med tanke på utbygging.

Landbrukskontoret har ingen merknader til at ca 4,5 dekar skogsmark reguleres til industri- og trafikkformål. Utbygging på sørsiden av E6 i dette området vil medføre redusert utbyggingspress på jordbruksarealer i kommunen.

Malvik kommune, Brukerutvalget

Ønsker å tilføye følgende til § 2, punkt 2.2 i forslag til planbestemmelsene:

§ 2 punkt 2.2 (siste setning) Bredden skal være min. 2,0 m med fast dekke for rullestol.

§ 2, punkt 2.5 og 3.3 bør det tas med handicapparkering.

Behandling av innspillet:

Ivaretatt i revidert forslag til planbestemmelser

Malvik kommune, Kommuneplanleggeren

Viser til tidligere uttalelse hvor det ble lagt vekt på at den planlagte vegen over Vassåsen høyst sannsynlig vil bli adkomstveg til et nytt meget stort utbyggingsområde.

I Trondheimsregionen er det mangel på sentralt beliggende arealer som kan utvikles til store næringsområder, uten å ta i bruk dyrket mark. I den sammenheng har områdene vest og sør/vest for Vassåsen pekt seg ut som et meget aktuelt område. I planprogrammet for arbeidet med kommuneplanens arealdel er det vedtatt at dette området skal vurderes til utbyggingsformål.

I første omgang er det på et område på opp mot 2000 dekar, som kan egne seg til næringsformål. Men området kan etter hvert utvikles til et sammenhengende utbyggingsområde på over 10000 dekar, med ulike utbyggingsformål.

I den sammenheng vil den nye vegen over Vassåsen bli første delen av en viktig veg, gjennom dette store utbyggingsområdet, fra Svebergkrysset til Leistadkrysset. Med 10000-12000 dekar utbyggingsområde, med både store næringsarealer og boligområder, vil dette kunne bli en svært trafikkert veg, med flere tusen arbeidsplasser og mange innbyggere (10000 til 15000?) langs vegen.

Med dette som utgangspunkt bør den nye vegen helt fra starten av få en vertikal og horisontal kurvatur og en bredde på vegtraséen som er forberedt for den ønskede vegstandard.

I planbeskrivelsen heter det at "Valg av vegklasse og løsninger er ut i fra fremtidens behov."

Men ut fra den forklaringen jeg har fått, oppfatter jeg det slik at den planlagte vegen ikke tilfredsstillende kravene til en så trafikkert gjennomgangsveg som det jeg har beskrevet ovenfor.

Med dette som utgangspunkt ber jeg om at vegen planlegges med en slik standard at den dekker behovet for det store utbyggingsområdet og som en gjennomgangsveg til Leistadkrysset. Som et alternativ kan det lages en beskrivelse som forteller hva som er forskjellen mellom den planlagte vegen og den vegstandard som vil være nødvendig for å dekke behovet for det aktuelle utbyggingsområdet. I tilfelle bør vegen beskrives ut fra to alternativer: et næringsareal på ca. 2000 dekar {2000(?) ansatte} eller et blandet utbyggingsområde på 10000-12000 dekar {med 4000(?) ansatte og 15000(?) innbyggere}.

Behandling av innspillet

Se under punkt 7.

Malvik kommune, Malvik Næringsutvikling

Styret i Malvik Næringsutvikling har diskutert saken på styremøtet den 10.3.2008.

Styret ønsket at dette sentrale området ble regulert slik at det kan være mulig å etablere handel- og servicenæring i dette svært sentrale området.

Malvik Næringsutvikling ønsker at området blir regulert til følgende formål:

- kontorer
- handel (under 3000m²) – under grensen for kjøpesenter bestemmelsene
- service / industri / lager

Utendørs lagring / oppstillingsplass av utstyr og varer bør unngås, event. kun tillates skjernet bak bygningene.

Behandling av innspill

Å endre formål fra industri til kontor/forretning/industri vil selvsagt gi økt fleksibilitet i forhold til hvilke typer bedrifter som kan etablere seg. Formål som kontor og forretning utenfor sentrumsområder vil kunne bety økt transportbehov, noe som ikke er forenlig med statens retningslinjer for bærekraftig planlegging (rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging og forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre).

Gjennom streng styring av hvilke type forretningsvirksomhet som kan etableres (under 3000 kvm, ikke detaljhandel) vil det likevel kunne være aktuelt.

De samme strenge kravene vil måtte gjelde for en eventuell kontoretablering (krav om få tilgjengelig p-plasser for å stimulere til bruk av eksisterende kollektivt transportmiddel).

Plan til 1. gangs behandling var dessverre noe upresis og mye tyder på at det blir behov for nytt offentlig ettersyn med bakgrunn i "kjøpesenterstoppen" som ble fastsatt 1. juli 2008 (se videre redegjørelse under punkt 10).

Planavdelingen har justert kartet og bestemmelsene slik at plandokumentene blir mer presis og gir muligheter for flere formål.. Det betyr at planforslaget inneholder følgende formål: forretning/kontor/industri.

Malvik kommune, Virksomhet for kultur

- FAU har vært i kontakt med kommunen i ca 3 år ang trafikksikkerheten på Sveberg. Spesielt har dette vært utfordrende for barn og fotgjengere på veg over motorvegen. Både gangfelt, sikring og skilting har vært uholdbar.
- Det finnes en undergang i dag, men den er lagt lang utenfor ferdselsårene. Den er utelukket som løsning.
- Små elever (3 klasse og under) ser ikke over gelenderet og forsvinner da vinterstid. Uoversiktlig situasjon som må utbedres.
- Separat gangbru fra Sparkjøpsiden mot Caravan camp bør vurderes. Dette vil minimere konfliktpunktene mellom tungtransport og fotgjengere.
- Rumlefelt, skilting, lysstyring, opphøyd gangfelt og andre sikringstiltak må på plass.
- Selv uten trafikk til Abrahallen som gymsal (hvis det blir idrettshall på nyskolen) blir stavsjøområdet brukt veldig mye av skole, barnehage og lokalbefolkning. Både lokalbefolkning og tilreisende bruker stavsjøområde mye på fritiden.
- Fortau på nordsiden (motsatt side av i dag) bør vurderes i tillegg til dagens fortau på sørsiden. Dette vil minimere krysningspunktene og den største trafikkmengden treffer dem som bruker fortau på sørsiden.
- Lysregulering av fotgjengerovergang ved rundkjøringen nærmest Abrahallen vil ytterligere forbedre situasjonen.

Behandling av innspill:

Se under punkt 8 og 9.

6. Trafikkanalyse og dimensjoneringsgrunnlag

Med bakgrunn i krav fra planutvalget om at det skal kunne etableres en ”korridor over E6 ut i utfartsterrenget ved Stavsjøen” har planavdelingen gjort forsøk på å kartlegge trafikkbildet og se på hvilke muligheter det kan være for trafikksikkerhetstiltak i Svebergkrysset.

Til hjelp i denne kartleggingen har planavdelingen:

- fått utført en **trafikkanalyse** som viser dagens situasjon (i 2008) for Svebergkrysset samt en mulig fremtidssituasjon (i 2018) (trafikkanalysen er tilgjengelig på kommunens hjemmeside under fanen utbyggingsområder så lenge planprosessen pågår).
- hatt **samrådsmøte med Statens vegvesen** hvor trafikksikkerhetstiltak for dette spesifikke krysset ble diskutert.
- hatt **samrådsmøte med Barnerepresentanten i kommunen, FAU og rektor på Sveberg skole** hvor problemområdene ved Svebergkrysset ble diskutert.

Utdrag fra trafikkanalyse med trafikktelling i Svebergkrysset

Den utviklingen som er i gang på Sveberg i Malvik kommune er relativt omfattende og Malvik kommune har behov for dokumentasjon av trafikkb belastningen på eksisterende vegnett. En prognose for fremtidig trafikk med bakgrunn i eksisterende tall og beregning av nye tall fra planlagt utbygging i området vil kunne si noe om trafikkavviklingen år 2018.

Den planlagte utbyggingen av nye boliger, slakteri og kjøpesenter på Sveberg gir økt trafikk på, til og fra Sveberg, og belastningen i eksisterende kryss blir betydelig mye større enn i dag.

Beregning av turproduksjon til nye etableringer er gjort med hjelp av erfaringstal fra Håndbok 146 utarbeidet av Statens vegvesen. Trafikktallene er generelle og oppgitt innenfor et intervall, hvilket betyr at de kan variere noe i ulike områder. Prognosen for fremtidig trafikk vil kunne si noe om hvor mye større trafikken på Sveberg kan bli om 10 år og bidra til at man er

godt forberedt på en sterk utvikling av området.

Det er gjennomført beregninger for to fremtidsalternativ. Det ene og mest sannsynlige alternativet er at halvparten av trafikken som allerede går i området i dag og til de nye boligene, går innom kjøpesenteret. Det andre er med ny etablering som er uavhengig av annen etablering, det vil si at hver ny virksomhet skaper en ny biltur og som ikke er eksisterende fra før.

Beregningene viser at antallet turer generert fra Svebergområdet kan utgjøre kun en liten del av den trafikken som er beregnet til kjøpesenteret. Konklusjonen er at en stor del av beregnet antall bilturer til kjøpesenteret vil komme utenfra eller at antall kunder blir betydelig lavere.

Svebergkrysset kan få avviklingsproblemer med beregnet fremtidig trafikk med de nye utbyggingene. Utbedring av krysset kan bli nødvendig for å unngå at det skal få konsekvenser for E6.

Det er knyttet stor usikkerhet til beregningene. Usikkerheten er fremst knyttet til forutsetninger om reisemønster og utbyggingsplanene. Kvaliteten på prognosen kan forbedres med supplerende tellinger og beregninger etter hvert som de planlagte utbyggingene gjennomføres i området. Det er kjøpesenteret som medfører den største usikkerheten i prognosen i og med at det er kjøpesenteret som har de største beregnede trafikkmengdene.

Hvis det blir kapasitetsproblemer i Svebergkrysset øker sannsynligheten for økt trafikk i Vuluvegen. En ny veg direkte mellom Hommelvik sentrum og Sveberg kan være med å redusere behovet for utbedring av kryss mellom rampene og lokalvegnettet samt unngå trafikkøkning i Vuluvegen.

En spørreundersøkelse før og etter åpningen av kjøpesenteret kan bidra til å klargjøre hvor trafikken til kjøpesenteret kommer fra og et eventuelt behov for en veg direkte mellom Sveberg og Hommelvik sentrum. Undersøkelsen kan også gi en indikasjon på forandringer i handel inne i Hommelvik sentrum.

Med en videre utbygging av nye næringsvirksomheter på Vassåsen og hovedadkomst fra Svebergkrysset vil det bli kapasitetsproblemer og helt nødvendig å utvide kapasiteten i eksisterende kryss. Hvis de nye næringsvirksomhetene på Vassåsen ikke har noen behov for direkte forbindelse til andre virksomheter på Sveberg kan de med fordel få en kortere veg til E6 med ny adkomst via avkjøring fra E6 på Stav.

7. Beskrivelse av forutsetninger for og dimensjonering av ny veg i planforslaget.

Med bakgrunn i dokumentasjonen denne trafikkanalysen gir, og de signaler for utbygging som foreligger i planprogrammet til kommuneplanens arealdel, er det tydelig at områdene mellom Vassåsen og Leistad må betjenes av flere adkomster via avkjøring fra E6 enn kun Svebergkrysset. Svebergkrysset vil uansett få kapasitetsproblemer selv ved utbygging av kun de arealene som allerede finns i eksisterende planer. På sikt vil det blir helt nødvendig å utvide kapasiteten i krysset.

Resultatene fra trafikkanalysen er ikke svært overraskende, men de styrker argumentet om at kommunen bør se samlet på områdene fra Leistad til Sveberg i forhold til kryssvurderinger på denne strekningen. Å avsette fremtidige utbyggingsarealer langs denne akse bør ikke skje før gjennomførbare løsninger er planlagt. En slik plan vil gi bedre forutsigbarhet for de som vil investere i området. Vilkår for deltakelse, rekkefølgekrav og fordeling av kostnader vil være lettere å administrere.

Planavdelingen har valgt å benytte en ny kommunedelplan som forutsetning for valg av løsninger i foreliggende plan. Det vil si at ny industriveg forbi Vassåsen ikke er tenkt som hoved innfartsåre til den nye ”bydelen”(som kommentert av kommuneplanleggeren, jfr. merknad), men denne vegen vil utgjøre en viktig del av det lokale vegnettet i området.

Industrivegen i foreliggende plan er dimensjonert som en samleveg i middels tett bebyggelse (S2 jfr. vegnormalen) total bredde 16,5 m. Dette er en vegtype med blandet transport og adkomstfunksjon. Samlevegene forbinder adkomstvegene med hovedvegene.

Forslag til vegbredde er utvidet med 1,5 m i forhold til planutkastet til 1. gangs behandling, dette for å få plass til en separat gang-/sykkelveg. I henhold til vegnormalene bør gang-/sykkelveg være separat (med 3 meters avstand) fra samlevegen hvis biltrafikken (ÅDT) er over 1500 eller fartsnivået er høyere enn 50 km/t. Et alternativ i dyrt terreng eller ved plassmangel er å skille gang- og sykkelveg fra kjøreveg med kun 1 meter og samtidig ha rekkverk langs hele gang-sykeltraseen. Den sistnevnte løsningen er valgt for veg gjennom Vassåsen pga dyrt terreng og behov for store terrenginngrep. Ved forlengelse av vegen kan selvsagt avstanden mellom kjørebane og gang-/sykkelveg økes.

Videre viser planen vegarmen som går vest mot Vassåsen kun innenfor kommunens eiendom. Det vil si at veglengden i planen er 300 meter lang. Den vil måtte fortsette videre over gnr. 45, bnr. 1 (grunneier: Anders Buaas) i en senere plan som tar for seg næringsområdene vest for Vassåsen.

Vegen går i fjellskjæring hele veien frem til plangrensen, maks høyde på skjæring er 5 meter (se plankart for vertikalprofiltegning). Videre over gnr. 45, bnr. 1 vil skjæringen, i et strekke over ca. 100 meter, ha en høyde på 13 – 15 meter. Her må det i senere planfase vurderes tiltak som avtrapping eller mindre bratt skjæring.

8. Diskusjon rundt trafikksikkerhetstiltak i planforslaget.

Svebergkrysset er et problemområde for fotgjengere og syklistene. Tilbakemeldinger fra brukere (skole, FAU) går på at det er stor ulykkesrisiko i krysset: ”*både gangfelt, sikring og skilting er uholdbart*”.

Trafikkanalysen underbygger dette og beskriver ulykkesrisiko spesielt på rampene i den sørlige delen av Svebergkrysset: ”*Det er dårlig merking og skilting, samt at sikten er relativt dårlig*”. Analysen foreslår noen enkle tiltak for å forbedre situasjonen gjennom bedre merking og skilting. Disse tiltakene var også inkludert i planforslaget ved 1. gangs behandling.

Konklusjoner etter samrådsmøte med vegvesenet

Møtet tok utgangspunkt i kommentarer fra FAU og Sveberg skole (jfr. merknad fra disse).

- undergang ser ut som en uaktuell løsning pga topografi og kostnader (kulvert må være 3 meter høy med en overbygning på 2 meter).
- separat gangbru ved eksisterende kryss er uaktuelt på grunn av lengde, høyde og kostnader.
- separat gangbru øst eller vest for krysset er også kostbar, men en mulighet. Det kan bli vanskelig å få folk til å bruke denne løsningen da den vil bli en vesentlig omvei i forhold til dagens løsning.
- flytting av fortau på motsatt side vil ikke forbedre situasjonen nevneverdig (dette underbygges av trafikkanalysen som viser at det vil bli høy trafikkbelastning på alle kryssarmene)
- rumlefelt, skilting, markering og opphøyd gangfelt er aktuelle tiltak. Rumlefelt gir økte støyplager.

- lysstyring ved avkjøringsrampene vil ikke tillates pga fare for kødannelse på E6. Lysstyring i avkjøringsarm mot Trondheim kan være aktuelt.
- lysregulering av fotgjengerovergang ved rundkjøringen inn til Abrahallen er også aktuelt, dette bør i så fall inkluderes på trafikksikkerhetsutvalgets prioriteringsliste.

9. Oppsummering og beskrivelse av trafikksikkerhetstiltak i planforslaget

Trafikkanalysen konkluderer med at det ved fremtidig utbygging vil bli behov for å øke kapasiteten i Svebergkrysset med for eksempel doble avkjøringsfelt i begge retninger og ekstra venstresvingingsfelt mot Trondheim. Dette vil ikke gjøre situasjonen enklere i forhold til trafikksikkerhet.

For å kunne lage en trafikksikker ”korridor” over E6 kan en løsning være å etablere en separat gangbru øst eller vest for krysset. For å få gang- og sykkeltrafikken ledet over på en slik bro må deler av eksisterende fortausløsninger på nord- og sørsiden av E6 også legges om. Disse utredningene ligger utenfor de rammer som er avsatt for dette planarbeidet. Planavdelingen mener at fremtidige løsninger for gang- /sykkelveg over E6 må bli en del av en fremtidig kommunedelplan som nevnt under punkt 7.

Med utgangspunkt i ovennevnte foreslås følgende tiltak i planforslaget:

- strammere geometri med små hjørneradier for å redusere hastigheten på svingende kjøretøy. En stram geometri gir kortere kryssingslengde for fotgjengere og vil gi noe forbedret siktførelse.
- bedre merking og skilting
- lysregulering i X-punkt nord ved påkjøringsrampen til E6 mot Trondheim samt i X-punkt ved ny industriveg til Vassåsen.

Detaljutforming må gjøres i samråd med vegvesenet. Rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltak er inkludert i planbestemmelsene.

10. Diskusjon vedr. arealbruk (forretning/kontor/industri) og utnyttelsesgrad

Planavdelingen ser at plan til 1. gangs behandling var upresis i forhold til tillatt arealbruk. Plankartet viser industri/lager, mens planbestemmelsene åpner for forretningsareal/utsalg som en del av hovedvirksomheten uten at det spesifiseres en arealbegrensning.

I løpet av planprosessen (27. juni 2008) har regjeringen fastsatt ny om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre. Bestemmelsen gjelder for hele landet med unntak av områder hvor det i godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner er tillatt å etablere kjøpesentre.

Formålet med bestemmelsen er:

- å sikre en sterkere regional samordning av kjøpesenterpolitikken
- å styrke eksisterende by- og tettstedssentre
- å unngå en utvikling som fører til byspredning og bilavhengighet
- å bidra til miljøvennlige transportvalg
- å begrense klimagassutslippene

Denne rikspolitiske bestemmelsen trådte i kraft 1. juli 2008 og har en varighet på inntil 10 år, eller inntil den avløses av regional planbestemmelse i henhold til § 8-5 i plandelen av ny plan- og bygningslov.

Utdrag av bestemmelsen:

For områder som ikke omfattes av godkjent plan, bestemmes i § 3 andre ledd at det ikke er tillatt å etablere kjøpesentre med over 3 000 m² bruksareal, eller å utvide eksisterende sentre slik at det samlede bruksareal overskrider denne grensen. Dette forbudet vil også gjelde dersom en godkjent fylkesplan eller fylkesdelplan blir helt eller delvis opphevet. Med bruksareal menes fellesareal og leietakers bruksareal som består av salgsflate, lagerlokale, spiserom/kantine og kontorareal.

Definisjon av kjøpesenter fremgår av retningslinjer i godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner. Der slik definisjon ikke er gitt, gjelder følgende:

-Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

Fylkesmannen kan gi samtykke til å fravike denne bestemmelsen dersom dette etter en konkret vurdering anses å være forenlig med formålet i § 1. Dette innebærer at det ikke skal være rom for vesentlige avvik.

Med bakgrunn i denne nye bestemmelsen fra regjeringen kan ikke dette planforslaget vedtas før omfanget av forretningsformålet i planen er avklart og sendt på ny høring til offentlige innstanser..

Som det går frem av nytt forslag til reguleringsbestemmelser er mulighetene for forretningsaktivitet begrenset til å ligge innefor de rammer som bestemmelsen om kjøpesenterstopp har satt.

Som nevnt over har planavdelingen også valgt å legge inn kontor som mulig arealbruk i tillegg til industri og forretning. Hovedårsaken for dette er at planen da vil være mer fleksibel i forhold til hvilke typer bedrifter som kan etablere seg.

Parkeringsbegrensninger ved kontoretablering foreslås som virkemiddel for å unngå økt transportbehov, men heller styre etableringen slik at det oppfordrer til bruk av kollektive transportmidler (tomten ligger godt til rette for busstransport både mot Stjørdal og Trondheim).

Utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgrad er foreslått økt fra 40 % BYA til 60 % BYA. Dette for å kunne utnytte verdifullt næringsareal. Behovet for ubebygd areal til uteopphold er mindre i næringsområder, men det er samtidig viktig å presisere at dette ikke må gå på bekostning av gode skjermingstiltak og grønne innslag.

11. Bearbeidet planforslag

Etter 1. gangs behandling er det gjort følgende endringer på plankartet:

- formål er endret til kombinert forretning/kontor/industri
- gang- og sykkelveg er adskilt fra kjøreveg med 1 meter grøntsone og rekkeverk
- gang- og sykkelveg er flyttet på nordsiden av ny industriveg
- utnyttelsesgrad er økt fra BYA 40 % til BYA 60 %

Planbestemmelsen er tilført nye punkter i forhold til følgende:

- presisering av hva som tillates innenfor de angitte formål
- krav til trafikkikkerhetstiltak
- rekkefølgekrav
- utnyttelsesgrad BYA 60 %
- utformingskrav til pendlerparkeringsplass og sykkelparkering

12. Beskrivelse av arealbruk

Industri/lager/forretning

Det er avsatt 26,5 daa til forretning/kontor/industri. Arealavsett er stort sett i samsvar med gjeldende reguleringsplan fra 1991. Mindre justeringer er foretatt m.h.t terrengtilpassing. Det er inntatt i planbestemmelsene et pkt. om ikke å tillate avkjøring til område mellom rundkjøringene. Begrensninger i forhold til antall parkeringsplasser ved kontoretablering samt begrensninger i forhold til forretningsetablering er inkludert i planbestemmelsene.

Trafikkområder:

Offentlige trafikkområder generelt.

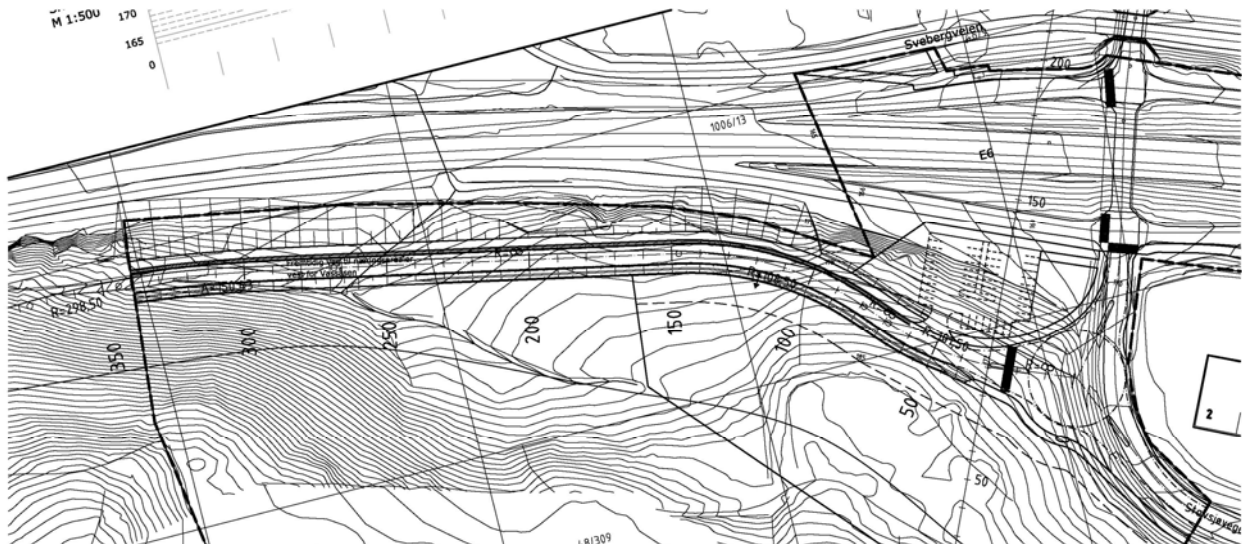
Gjelder nåværende arealer til E6.

Kjøreveg.

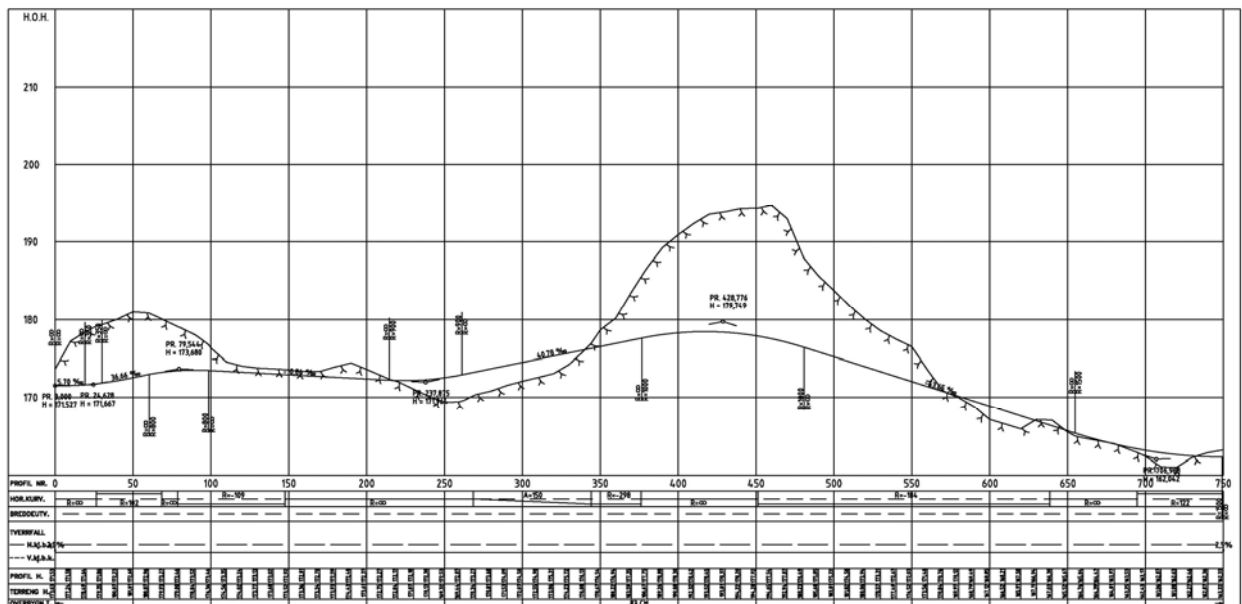
Gjelder nåværende Stavsjøveg fra avkjøringsrampa inkl. planlagt rundkjøring.

Kjøreveg m/ separat gang- og sykkelveg

Gjelder planlagt veg fra planlagt rundkjøring forbi Vassåsen. Vegen dimensjoneres etter S2. Det er tatt hensyn til vegens betydning som del av et lokalt vegsystem og som en av flere adkomster til fremtidig næringsutvikling vest for Vassåsen. Plangeometri foreligger, jfr. illustrasjon.



Plantegning



Profiltegning

Annen veggrunn.

Gjelder vegvesenets grunn langs E6 og kommunal grunn langs Stavsjøvegen.

Gang- og sykkelveg.

Gjelder arealer for adkomst til bussholdeplasser og gang- og sykkelveg langs Stavsjøvegen.

Parkeringsplass

Gjelder arealer for pendlerparkering, bl.a parkeringsplass, grøntarealer osv.

Bussholdeplass

Gjelder arealer for holdeplasser, leskur, sykkelparkering m.v.

Spesialområder

Det er avsatt et område på 57, 2 daa til friluftsområde. Store deler av dette arealet inngikk i reguleringsplan fra 1991. Da var arealbruken vist som friområde. I og med at området er utvidet for bl.a bedre tilpassing til eierforhold og arealavklaring, bør området avsettes i plansammenheng til friluftsområde. Dette har sammenheng med plan- og bygningslovens generelle bestemmelser vedr. eierforhold og skjøtsel og bruk av områder som omfattes av reguleringsplan. I tilknytning til tomtearronding, skal det avsettes adkomst til bakenforliggende friluftsområder.

7. Konsekvenser av planforslaget

Barn- og unge

Områdene avsatt til utbygging blir ikke brukt av barn og unge i dag. Terrenget på deler av det er allerede bearbeidet til en viss grad med tanke på fremtidig utnytting som næringsareal.

Det er imidlertid bruken av vegsystemet i forhold til å komme seg fra boligområdene i nord til friluftslivsarealene i sør som er en av hovedkonfliktene i planen (punktene 8. og 9 beskriver dette forholdet nærmere).

Naturmiljø og biologisk mangfold

Reguleringsforslaget har liten betydning for naturmiljøet i og med at det ligger svært nært E6.

Det er ingen inngrisen i uberørt natur.

På nordsiden av E6 ligger Kindsethtjønna som er sårbar for forurensning. Under detaljplanleggingen må det vektlegges de generelle endringer med hensyn til klima- og nedbør. Lokal overvannshåndtering må prioriteres, og tiltak som ivaretar vannkvaliteten i Kindsethtjønna må være en prioritert oppgave

Støv, støy, luftforurensning

Nærområdet vil kunne få noen ulemper i anleggsfasen pga støv og støy, men denne belastningen vil til en viss grad kunne styres gjennom restriksjoner i forhold til tillatte arbeidstider i anleggsfasen etc.

Ellers oppfattes prosjektet å være positivt i forhold til samfunnsøkonomi, da det utnytter eksisterende infrastruktur på en god måte.