

Saksansvarlig

Liv Åshild Lykkja

Formannskapet	16.06.2020	PS 76/20
Kommunestyret	23.06.2020	PS 38/20

Innstilling

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedlagte plankart R04, sist revidert 13.12.2019, som en del av «Detaljregulering for E6 Kvål -Melhus sentrum», planid 2017016. Det tas inn følgende bestemmelse i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.2.5, som vist i vedlegg:

- Gang- og sykkelveg o_SGS12 forbi Øya VGS skal utformes slik at det gir minst mulig negative virkninger for skole- og gårdsdrifta.

Innsigelse til plankart R04, sist revidert 24.01.20, fra Trøndelag fylkeskommune tas til følge.

Behandling i Formannskapet**16.06.2020 PS 76/20**

Stine Estenstad bes vurdert sin habilitet i saken. Hun sitter i styret i Øya. Hun erklæres inhabil etter fvl § 6 førsteledd bokstav e). Som vara inntre Lars Borten.

Tilleggsforslag fra SP, H, ML v/ forslagsstiller Fritz Arne Haugen

Melhus kommune bes arrangere møte mellom Nye Veier, Statens vegvesen, Fylkeskommunen og Øya videregående skole for å optimalisere løsningen.

Endringsforslag fra AP, KrF, MDG v/ forslagsstiller Einar Gimse- Syrstad

Strekpunkt: Gang- og sykkelveg o_SGS12 forbi Øya VGS skal utformes slik at det gir minst mulig negative virkninger for skole- og gårdsdrifta, ved at en for eksempel kan flytte/ justere eksisterende veg i østlig retning.

Tilleggsforslag fra AP; KrF, MDG v/ forslagsstiller Einar Gimse-Syrstad:

I arealplan for Kvål må det ses på løsning for G/S-veg fra Kvål sentrum og til Øya videregående skole langs eksisterende E6.

Votering:

Endringsforslag Gimse-Syrstad: Enstemmig vedtatt

Tilleggsforslag Haugen: Enstemmig vedtatt

Tilleggsforslag Gimse-Syrstad: Enstemmig vedtatt

Rådmannens innstilling ble deretter vedtatt

Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedlagte plankart R04, sist revidert 13.12.2019, som en del av «Detaljregulering for E6 Kvål -Melhus sentrum», planid 2017016. Det tas inn følgende bestemmelse i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.2.5, som vist i vedlegg:

- Gang- og sykkelveg o_SGS12 forbi Øya VGS skal utformes slik at det gir minst mulig negative virkninger for skole- og gårdsdrifta, ved at en for eksempel kan flytte/ justere eksisterende veg i østlig retning.

Innsigelse til plankart R04, sist revidert 24.01.20, fra Trøndelag fylkeskommune tas til følge.

Melhus kommune bes arrangere møte mellom Nye Veier, Statens vegvesen, Fylkeskommunen og Øya videregående skole for å optimalisere løsningen.

I arealplan for Kvål må det ses på løsning for G/S-veg fra Kvål sentrum og til Øya videregående skole langs eksisterende E6.

Behandling i Kommunestyret

23.06.2020 PS 38/20

Stine Estenstad bes vurdert sin habilitet i saken. Hun er kommunens representant i styret i Øya vg skole. Utvalget erklærer Estenstad inhabil etter fvl §6 annet ledd.

Maren Grøthe bes vurdert sin habilitet i saken. Hun er sammen med sønn til Nideng som er part i sak. Grøthe erklæres habil i saken.

Hjalmar Hugdal bes vurdert sin habilitet i saken. Han har driftsansvar for jordbruket på Øya vg skole, og er involvert i saken. Han erklæres inhabil i saken etter fvl §6 annet ledd. Som vara inntre Daniel Myhren Hovind.

Votering:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedlagte plankart R04, sist revidert 13.12.2019, som en del av «Detaljregulering for E6 Kvål -Melhus sentrum», planid 2017016. Det tas inn følgende bestemmelse i reguleringsbestemmelsen pkt. 3.2.5, som vist i vedlegg:

- Gang- og sykkelveg o_SGS12 forbi Øya VGS skal utformes slik at det gir minst mulig negative virkninger for skole- og gårdsdrifta, ved at en for eksempel kan flytte/ justere eksisterende veg i østlig retning.

Innsigelse til plankart R04, sist revidert 24.01.20, fra Trøndelag fylkeskommune tas til følge.

Melhus kommune bes arrangere møte mellom Nye Veier, Statens vegvesen, Fylkeskommunen og Øya videregående skole for å optimalisere løsningen.

I arealplan for Kvål må det ses på løsning for G/S-veg fra Kvål sentrum og til Øya videregående skole langs eksisterende E6.

Bakgrunn for saken:

Kommunestyret vedtok i møte 28.01.20, sak PS 4/20, endring av detaljregulering for E6 Kvål – Melhus sentrum, med unntak av plankart R04. Revidert plankart R04 framlagt på kommunestyremøtet der gang- og sykkelveg, o_SGS12, var tatt ut av plankartet fra Øya til Skjerdingsstad, ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring til Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og berørte grunneiere.

Endret forslag til plankart R04 ble sendt på høring og offentlig ettersyn i perioden 03.02.20 – 13.03.20, samt kunngjort på Melhus kommune sin hjemmeside og i Trønderbladet. I løpet av høringsperioden kom det inn 9 merknader, hvor Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelse til at gang- og sykkelvegen langs dagens E6 var tatt ut av planen.

Saksutredning:

Under gis en oppsummering av innkomne merknader til endringsforslaget:

Trøndelag fylkeskommune, datert 13.03.20:

Vi anser dette som en gang- og sykkelveg langs framtidig fylkesveg. Av hensyn til både klima, folkehelse og trafikksikkerhet er det viktig å ha en god og sammenhengende gang- og sykkelforbindelse langs gamle E6 på strekningen Trondheim – Støren. Den foreslåtte løsningen med omlegging av gang- og sykkelvegen vil bety en betraktelig omveg for gående og syklende og slik et standardbrudd. Vi frykter at gang- og sykkeltrafikk vil foregå på eksisterende E6 dersom omvegen for fotgjengere og syklist blir såpass stor som det som ligger an til i

kommunens vedtak. Når det gjelder trafiksikkerhet er dette svært uheldig, og vil fort utløse krav om en bedre trafikk-løsning.

Ut fra overstående har fylkeskommunen innsigelse til at gang- og sykkelvegen langs dagens E6 tas ut av planen.

Statens vegvesen, datert 06.03.20:

SVV har tidligere gitt signal om gang- og sykkelvegløsningen og vurderer i denne saken å bruke sektoransvaret i større grad. Det har vært et mål å få på plass et sammenhengende sykkeltilbud på strekningen Trondheim – Støren slik at det blir attraktivt å gå og sykle. Strekningen Kvål – Melhus er således helt sentral og hvor det er viktig å få etablert gode løsninger for myke trafikanter. Viser til tidligere tilbakemeldinger der gang- og sykkelveg bør følge eksisterende E6 i størst mulig grad. Anbefaler at gang- og sykkelveg legges på vestsiden av dagens E6. Når ny E6 er bygget og dagens E6 trolig er omklassifisert til fylkesveg så er det overveiende sannsynlig at fylkesvegen da kommer til å bli brukt av myke trafikanter likevel. Derfor er det helt avgjørende å prioritere trafiksikkerhet og framkommelighet.

Statens vegvesen forutsetter at Melhus kommune vurderer gang- og sykkelvegtraseen på nytt.

Fylkesmannen, datert 03.02.20:

Ingen merknad.

Kvål velforening, mottatt 26.02.20:

Kvål velforening har i mange år sett på problematikken hva angår bruken av gang- og sykkelveg på gjeldende strekning og spesielt på strekningen fra Kvål sentrum og til Øya vgs. Har erfart at E6 benyttes for gående/syklende mellom skolen og sentrum, da det er kortest og enklest selv om gang/sykkelvegtraseen er kjent. Denne omvegen fører også til at syklistene velger å følge E6. Vi mener at det er svært viktig at en gang/sykkelveg ligger der folk ferdes og da må det legges til rette for det. Når det gjelder den øvrige gang/sykkelvegtraseen videre nordover, hadde vi sett at den legges parallelt med framtidig lokalveg slik Nye Veier har planlagt og rådmannen innstilte på. Det kom en merknad på det fra Øya VGS da de mente denne kom for nære deres driftsbygning. Det må det tas hensyn til. Vi mener det likevel lett kan løses ved å flytte vegen noen meter østover uten at det vil føre til så mye tap av dyrket mark dersom vegen gradvis føres inn mot eksisterende veglinje.

Advokat Bjørn Hovstad, på vegne av Peter Skjerdingsstad, datert 11.03.20:

På vegne av Peter Skjerdingsstad meddeles at en løsning med gang- og sykkelveg som vedtaket legger opp til, etter hans mening er en særdeles dårlig løsning, fordi den innebærer en høy ulykkesrisiko for myke trafikanter. Vil åpenbart medføre at den blir vesentlig mindre brukt enn den atskillig mer logiske trase langs dagens E6. En omveg slik det nå legges opp til, vil antagelig i betydelig grad føre til at gang- og sykkeltrafikken tar andre veger, med de ulemper og trafikkfarer det medfører. Mener at kommunestyret har lagt for stor vekt på uttalelsen fra Øya, og for liten vekt på trafiksikkerhet for myke trafikanter. Viser til at det er fullt mulig å få til løsning med gang- og sykkelveg langs eksisterende E6 ved andre tiltak, som ivaretar hensynet til Øya. Anmoder om at spørsmålet vurderes på nytt, og går tilbake til opprinnelig planlagt beliggenhet av gang- og sykkelveg.

Ragnhild og Rikard Høyem, datert 13.03.20:

Viser til at gang- og sykkelveg fra barnehagen og forbi rensanlegget har en stigning på 11 %, og at denne ikke er universelt utformet og kan være farlig for de med rullestol. Viser videre til at eksisterende gang- og sykkelveg fra Skjerdingsstadflata og opp til planteskolen er 9-9,5 %, og heller ikke oppfyller kravene til universell utforming, samt skarp og uoversiktlig sving. Viser til at det skal bygges ny kulvert ved Øya som heller ikke tilfredsstillende kravene til universell utforming for gang- og sykkelveg. Dette gir samlet innenfor et par kilometer flere bratte stigninger som byr på vanskeligheter å benytte for mange, samt at det er adkomstveg for motorisert trafikk. Tidligere foreslått løsning med gang- og sykkelveg langs eksisterende E6 kunne gitt en god løsning for langt flere myke trafikanter enn det som nå er valgt. Ber om at universell utforming vurderes i den valgte løsningen.

Anders Storhaugen, datert 13.03.20:

Stiller spørsmål til hva gjeldende normer for gang- og sykkelveg er, og viser til hvordan dagens er utformet med uoversiktlig sving og bratte stigninger. Mener at de myke trafikantene må tas hensyn til. Alternativ trase vil bli benyttet av flere biler og landbruksutstyr. Tror uansett at dagens E6 vil bli benyttet av myke trafikanter, da det er den letteste og korteste løsningen.

Elling Nideng, datert 13.03.20:

Er av den oppfatning at det er vedtatt en trase som ikke oppfyller intensjonen til gang- og sykkelveg. Viser til bratte stigninger, og en uoversiktlig kulvert som vil kunne gi unødig risiko for sammenstøt mellom landbruksmaskiner/biler og myke trafikanter. Utformingen av gang- og sykkelvegen vil ikke innby til at den blir brukt av de myke trafikantene, men at dagens E6 i stor grad vil velges.

Øya videregående skole, datert 13.03.20:

Viser til at Øya gård mister ca. 40 daa på permanent basis i forbindelse med ny E6, som vil påvirke skoledriften og gårdsdriften i all framtid. Var av avgjørende betydning for skolen at gang- og sykkelvegen ble tatt ut. Presiserer at de ikke ønsker en løsning med å forskyve vegen, da det vil ta ytterligere areal av Øyas jordbruksareal som allerede er kritisk. Øya vgs støtter forslaget om å benytte SKV19 som gang- og sykkelveg mellom Kvål og Skjerdingstad. Viser til at de fleste elevene ved skolen benytter buss, eller kommer gående/syklende fra Kvål/Rosmælen via eksisterende gang- og sykkelveg. Ønsker videre tilrettelegging for kryssing av veg til bussholdeplass med gangfelt og redusert hastighet. Ønsker videre støyreducerende tiltak mot eksisterende E6, og støtter forslaget om 6 felt over Bennavegen.

Konsekvenser for folkehelse:

Rådmannen vurderer at opprinnelig løsning, dvs. langs dagens E6, vil legge til rette for en enklere løsning for gående og syklende, som er positivt i et folkehelseperspektiv. En løsning med gang- og sykkelveg langs framtidig lokalveg vil i større grad bidra til at ulykkesrisikoen minimeres. Dette fordi gående ofte vil velge den korteste vegen.

Konsekvenser for klima og miljø:

Rådmannen vurderer at sammenhengende og naturlig gang- og sykkelveg, vil legge til rette for at flere velger å gå og sykle. Dette vil bidra til å nå det overordnede målet for byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gang. I dette ligger det at det velges løsninger som bidrar til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, ved at attraktive alternativer tilrettelegges. Det er flere reguleringsplaner under arbeid for nye boligområder på Kvål/Hermanstad, som understreker viktigheten av at det legges til rette for løsninger som sikrer bedre framkommelighet.

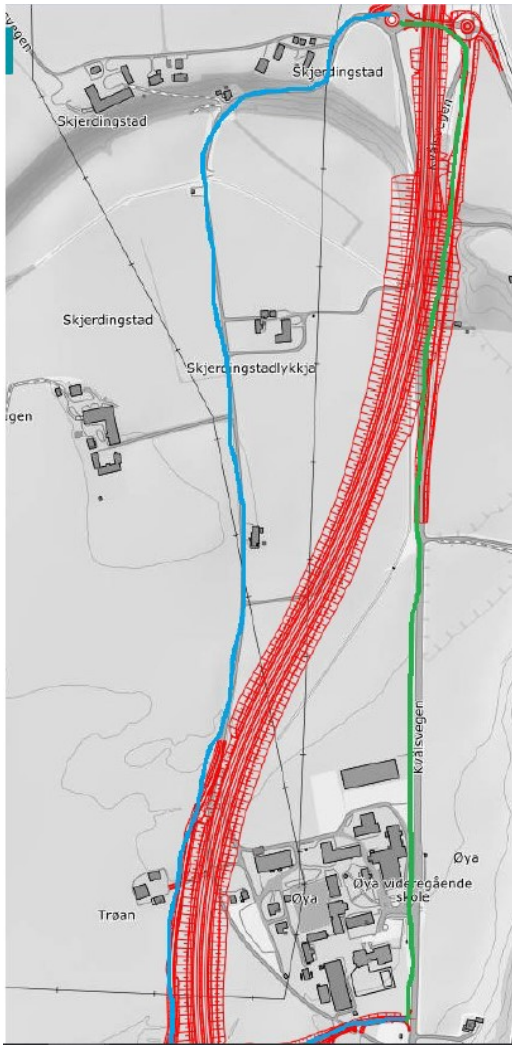
Rådmannens vurdering og konklusjon:

Ved en vurdering av de innkomne merknadene som er innkommet i høringen, foreligger det en overvekt av uttalelser som argumenterer for at det bør legges til rette for gang- og sykkelveg langs dagens E6. Dette gjelder både fra regionale myndigheter og for berørte naboer. Det er i merknadene påpekt trafikkikkerhet, stigningsforhold/universell utforming og den korteste veg som sentrale argument. Fylkeskommunen har i sin uttalelse fremmet innsigelse til et vestlig alternativ, og argumenterer for at det er viktig med en god og sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen Trondheim – Støren.

Løsning på gang- og sykkelveg må også ses i sammenheng med kryssløsning på Skjerdingstad. Området er avsatt til kombinert formål, og bestemmelsene angir at det skal bygges enten en bruløsning (lik dagens), eller bygges en kulvertløsning. Det ble i første omgang jobbet med en kulvertløsning, men det har vist seg å være utfordrende mht. geoteknikk og konstruksjon, og med det bebyggbarheten av en kulvertløsning som medfører dårlig estetikk. Det er derfor valgt å gå videre med en bruløsning. Videre vurdering av gang- og sykkelvegssystemet vil derfor være med utgangspunkt i en slik løsning.

Med bakgrunn i uttalelsen fra fylkeskommunen, hvor det oppfordres til dialog omkring problemstillingen, ble det initiert et dialogmøte mellom Melhus kommune, Fylkeskommunen, Statens vegvesen og Nye Veier. Fylkeskommunen påpekte at det fremlagte forslaget om et vestlig alternativ ikke var konkret begrunnet, og ikke godt nok vurdert virkningene av forslaget. Med bakgrunn i dette er det til sluttbehandling sett nærmere på lengdene og stigningsforhold for de to ulike alternativene. Det viser at en løsning langs dagens E6 vil ha en lengde på ca. 1200 meter, mens gang- og sykkelveg langs Kvålsvegen vil være på ca. 1800 meter, se skisse figur 1. Videre er det sett på stigningsforhold med hensyn til universell utforming. Dette viser at løsning langs dagens E6 vil være innenfor gjeldende krav, men at løsning langs Kvålsvegen vil kreve en utbedring fra flata og opp til Skjerdingstad for

å komme innenfor kravet til universell utforming. Imidlertid vil en slik løsning være svært inngripende med fylling og store skjæringer som påvirker både jordbruksareal og boliger i området. Dette vurderes ikke som et realistisk alternativ, og dersom løsning langs Kvålsvegen velges, vil det ikke kunne tilfredsstillende stigningsforhold.



Figur 1 viser vestlig alternativ langs Kvålsvegen i blått, og østlig alternativ langs fremtidig lokalveg i grønt.

Rådmannen vurderer at det klart faglige rådet er at det legges til rette for gang- og sykkelveg langs dagens E6, slik det forelå i opprinnelig løsning. Dette begrunnes med at å følge dagens E6 vil være den korteste og mest naturlige linjen for ferdsel, og således vil det være klart trafikksikkerhetsmessige hensyn å sikre gang- og sykkelveg langs denne strekningen. Et vestlig alternativ langs Kvålsvegen vil ikke kunne tilfredsstillende kravet til universell utforming, noe som det østlige alternativet gjør. Et vestlig alternativ vil samlet sett medføre en betydelig omveg på 600 meter, som ikke tilfredsstillende kravet til universell utforming. Fylkeskommunen har i sin uttalelse fremmet innsigelse mot et vestlig alternativ, og Rådmannen vurderer dette som et sterkt signal om at et vestlig alternativ ikke vil ha tilfredsstillende kvalitet som gang- og sykkelveg. Rådmannen anbefaler at Fylkeskommunens innsigelse tas til følge, og med det legges til rette for en løsning langs dagens E6.

Øya VGS har i sin uttalelse påpekt at de ønsker at det legges til rette for det vestlige alternativet, da en løsning langs dagens E6 vil medføre inngripen i gårds- og skoledriften. Rådmannen vurderer at det vanskelig kan forsvares at hensynet til skole- og gårdsdriften skal veie tyngre enn den helhetlige trafikksikkerheten, når arealet som reguleres til gang- og sykkelveg ligger på Statens vegvesen sin eiendom. I plankartet er det annen veggrunn, som er tiltenkt fyllingsfot som kommer inn på Øya VGS sin eiendom. Rådmannen har forståelse for at det vil medføre negative virkninger for Øya VGS pga. knapphet på areal omkring fjøset, men Rådmannen vurderer at det bør ses på løsninger som legger til rette for å minimere de negative virkningene. Nye Veier har sammen med Øya VGS gjennomført befaring i området for å se på ulike løsninger, og det foreligger per nå forslag om etablering av ca. 60

meter lang mur på det smaleste partiet, og med det unngå fyllingsfot og inngripen på Øya VGS sin eiendom. Rådmannen foreslår at det til sluttbehandling tas inn bestemmelse som sikrer at det skal sikres en løsning som gir minst mulig negative virkninger for Øya.

Ut fra en samlet vurdering vurderer Rådmannen at det er viktig å ivareta det helhetlige hensynet til trafiksikkerheten i området, som også ivaretar hensynet til universell utforming. Rådmannen samlede anbefaling er at det legges til rette for gang- og sykkelveg langs dagens E6, samt at det tas inn bestemmelse som minimerer de negative virkningene for Øya.

Vedlegg:

- Planbestemmelser til 3.gangs behandling
- Plankart R04, sist revidert 13.12.19
- Innkomne høringsuttalelser
- Sammenligning av GS-veger Øya – Skjerdingsstad
- Referat fra dialogmøte Melhus kommune, Nye Veier, Statens Vegvesen, Trøndelag fylkeskommune
- Plankart R04, sist revidert 24.01.20
- Samlet saksframstilling PS4/20, kommunestyret

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken: