



Verdal kommune
Møteinnkalling

Komité plan og samfunn.

Det innkalles med dette til følgende måte:

Utvalg: Komité plan og samfunn i Verdal

Møtested: Møterommet 3. etasje, Herredshuset

Dato: 12.01.2016

Tid: 09:00

Obs! Merk møtested!

**Møtet begynner med opplæring i plan og bygningsloven, byggesaksdelen,
v/Torbjørn Sirum.**

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til utvalgssekretær på e-post:
inger.storstad@verdal.kommune.no eller tlf. 740 48250.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Verdal, 5. januar 2016

Ove Morten Haugan/leder/
sign.

SAKLISTE
MØTE I KOMITÉ PLAN OG SAMFUNN
12. JANUAR 2016

Saksnr	Innhold
PS 1/16	Godkjenning av møteprotokoll
PS 2/16	Referatsak
PS 3/16	Detaljregulering planovergang Nestvold og Ydsedalen
PS 4/16	Behandling av klage fra Naturvernforbundet i Verdal på detaljregulering FV 757 Hamnekrysset øst - Holbergkrysset
PS 5/16	Andre saker

PS 1/16 Godkjenning av møteprotokoll

PS 2/16 Referatsak

- 1. Søknad om tilbygg til bolighus - 1721/18/1077 Mekals veg 4 B- Godkjent**
- 2. Søknad om endring av tillatelse for oppføring av bolighus - 1721/38/147 Svanevegen 10 - Godkjent**
- 3. Godkjent - Søknad om riving av bensinstasjon - 1721/19/210 Møllegata 19**
- 4. Søknad om riving og oppføring av ny pipe - 1721/24/29 - Haug 2 - Rune Molde - Godkjent**
- 5. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/108/1 Haga Østre - Jostein Olav Lyng - Bebygd boligtomt - Godkjent**
- 6. Søknad om endret plassering av carport - 1721/19/156 - M.B. Landstads gate 16, 7650 Verdal - Godkjent**
- 7. Godkjent - Søknad om tilbygg til bolighus - 1721/18/289 Arnstuvegen 12**
- 8. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/23/14, 25 og 53 Reinsholm Sør - Jiro Eiendom AS, Tor Gunnar Risan og Øra Boligutvikling AS - Boligtomter - Godkjent**
- 9. Godkjent - Endring av tidligere gitt tillatelse - opphør av ansvarsrett fra 071215 - 1721/282/192 Elverumsvegen 19**
- 10. Godkjent - Søknad om igangsettingstillatelse for riving av gammelt lagerbygg - 1721/18/1405 Hamnevegen**
- 11. Søknad om ny fasade og tilbygg til inngang på eksisterende lavvo - 1721/19/72 Øysteins gate 1 - Marte Mina Sjøvold - Godkjent**
- 12. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/259/2 Kålen midtre - Arve Kålen - Tilleggsareal til 1721/259/3 Kålen vestre - Landbruksformål - Godkjent**
- 13. Godkjent - Søknad om oppføring av bolighus - 1721/133/5 Stinne, Nye Skrovesvegen 73**
- 14. Godkjent - Søknad om justering av privat vei - 1721/76/20 Museumsveien 178 Leksdal - Reidar H. Flyum**
- 15. Søknad om oppføring av redskapsbu på eksisterende grunnmur - 1721/158/1 Kluken østre - Severin Kluken - Godkjent**
- 16. Søknad om utslipp av sanitært avløpsvann fra hytte - 1721/228/1/5 Karlgardsvegen 124 - Pål Inge Røe - godkjent.**
- 17. Vedtak - Deling av eiendommen 1721/10/12 Nordbergshaugvegen 6 A - Øra Boligutvikling AS - Boligtomt og tomt for atkomstveg - Godkjent**
- 18. Godkjent - Revidert søknad om tilbygg til bolighus - 1721/19/748 Stekke 17**

- 19. Godkjent - Søknad om tillatelse til å benytte nabogrunn ved oppføring av nytt teaterhus - 1721/19/48 Sørgata**
- 20. Godkjent - Søknad om rammetillatelse for nytt teaterhus - 1721/19/48 Sørgata**
- 21. Godkjent - Søknad om oppføring av tilbygg til bofellesskap - 1721/18/451 Ringveg Nord 3 BCDE - Verdal kommune**
- 22. Godkjent - Søknad om oppføring av tilbygg til bofellesskap - 1721/18/443 Prost Brandts veg 6 EFGH - Verdal kommune**



Detaljregulering planoverganger Ydse og Nestvold

Saksbehandler: Per Anders Røstad E-post: per.anders.rostad@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048557	Arkivref: 2012/8126 - /L12
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	12.01.2016	3/16

Rådmannens forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 vedtas detaljregulering for planoverganger Ydse og Nestvold framlagt for høring og offentlig ettersyn.

Vedlegg:

1. Planbeskrivelse, datert 23.11.2015
2. Plankart, datert 26.11.2015
3. Planbestemmelser, datert 23.11.2015
4. ROS-analyse, datert 23.11.2015

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Stabilitetsvurdering - Multiconsult, datert 17.06.2014
2. Geoteknisk rapport - Multiconsult dat. 02.12.2013
3. St r rapport - Multiconsult, dat. 24.10.2013
4. Kopi av innspill

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Multiconsult AS fremmer på vegne av jernbaneverket et forslag til detaljregulering for planoverganger Ydse og Nestvold. Hensikten med planen er å stenge 2 planoverganger, Ydse og Nestvold, på Nordlandsbanen nord for Verdal sentrum. Det har vært høy risiko for farlige hendelser, mellom tog og annen trafikk, på disse planovergangene. Planen legger til rette for at kryssing kan foregå planfritt. Dette forutsetter at det blir etablert nye adkomstveger til boliger og gårdsbruk som i dag bruker planovergangene som forutsettes fjernet.

Komite plan og samfunn har tidligere behandlet et forslag om stenging av disse 2 planovergangene. Dette forslaget ble imidlertid avvist ved 1. gangs behandling den 18/3 2014. Dette var begrunnet med at komiteen ikke godkjente adkomst via Gamle Kongeveg til bebyggelsen på vestsiden av jernbanen. Dette er i det nye forslaget endret slik at alle boligene i dette området får adkomst via den planlagte planfrie kryssingen i Ydsedalen.

Planområdet

Planområdet ligger øst og vest for Nordlandsbanen ca.2,5km nordvest for Verdal sentrum.



Nordlandsbanen, Tord Folesons gate og Moåkeren krysser gjennom planområdet. Vest for planområdet ligger E6, Verdalselva i sør, Mela boligfelt i sørøst og Ydsedalen boligfelt i nordøst. Nord i planområdet, sør for Moåkeren, renner Ysseelva som har sitt utløp i Verdalselva.

Området preges av jordbruksvirksomhet, med tilhørende gårdsbruk, i tillegg til elvedalen med Grønnstruktur langs Ysseelva. Omkransende boligfelt er fra henholdsvis 1960 og 1970 tallet.

Planstatus

Planforslaget berører områder som på oversiktsnivå er regulert gjennom kommunedelplan for Verdal byområde. Planområdet er i kommunedelplanen vist som boligområder, trafikkformål, friområde og LNFR område (landbruks-, natur, og friluftsområde samt reindrift).



I tillegg berøres mindre deler av reguleringsplan for Ydsedalen og reguleringsplan Næstvold, stiforbindelse Gml. Kongev. - TordFolesons gt.

I og med at detaljreguleringen innebærer en endringer av kommunedelplanen, er planforslaget vurdert i forhold til Plan- og bygningslovens krav om konsekvensutredning. Det er konkludert med at forslaget ikke har vesentlige virkninger for miljø og samfunn, i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg 3.

Planforslaget

Generelt

Planforslaget tilrettelegger for at planovergangene Nestvold og Ydse kan stenges. Det etableres nye atkomstveger til boliger/gårdsbruk og andre rettighetshavere som i dag bruker de overnevnte planovergangene.

Gjennomføringen av tiltaket er tenkt gjennomført i 2 byggetrinn.

I byggetrinn 1 stenges overgangen ved Nestvold. Det bygges ny atkomstveg som kobler sammen Tord Folesonsgate og Moåkeren, for å opprettholde atkomsten til eiendommene. Tord Folesons gate fjernes mellom jernbanelinjen og gnr/bnr. 16/2, og redyrkes. Planovergang Nestvold stenges med låst grind for allmenn trafikk, men tillattes brukt av landbruksmaskiner i sesong fordi jordbrukseiendommen gnr/bnr. 16/1 ligger på begge sider av jernbanelinjen. Det gjøres sikringstiltak på planovergang Nestvold for å hindre villkryssing.

Byggetrinn 2 stenger planovergangen Ydse. Det bygges ny atkomstveg fra Kløvervegen i kulvert under jernbanen til Moåkeren. Det bygges ny traktorveg langs nordøstsiden av jernbanelinja fra den nye kulverten til Tord Folesons gate for landbrukstrafikk. Traktorvegen stenges med låsbar bom for å sikre at kun landbrukstrafikkbenytter seg av vegen. Når ny traktorveg er ferdigstilt, vil planovergang Nestvold saneres. Det vil bli gjennomført ulike sikringstiltak for å hindre villkryssing ved de sanerte planovergangene.

Biladkomst og gang-/sykkelveg

Planovergangene Nestvold og Ydse brukes som atkomst til jordbruksområder, 6 gårdsbruk og 6 boliger vest for jernbanen. I tillegg brukes planovergangene av gående og syklende for å komme seg til friluftsområder langs Verdalselva. Det har vært en viktig forutsetning at adkomstene opprettholdes når planovergangene skal stenges. I Planforslaget gjøres dette ved at det bygges ny veg på ca. 250 meter mellom Tord Folesonsgate og Moåkeren som erstatning for planovergangen Nestvold. Den nye kulverten under jernbanen ved Ydse, vil på sikt være det nye krysningspunktet for kryssing av jernbanen både for biltrafikk, landbrukstrafikk og gående og syklende. Kulvert bygges med innvendig dimensjon 4x4 meter. På grunn dårlige grunnforhold, er kulverten plassert der hvor jernbanefyllingen er på sitt høyeste for å grave minst mulig i grunnen. Veg 63000 er trukket lengst mulig bort fra elveskråningen på grunn av dårlige grunnforhold, men også for å unngå inngrep i bekkedraget.

Landbruk

Planforslaget er utformet slik at det legger beslag på minst mulig dyrket mark. Det er i bestemmelsene sikret at eventuell overskuddsmatjord skal gjenbrukes på andre landbruksarealer i nærheten av tiltaket. Fyllingsskråning med helning 1:8 gjør det stedvis mulig å dyrke opp til vegkanten. Del av Tord Folesonsgate kan fjernes og redyrkes. Tiltaket medfører at ca. 1,7 daa landbruksjordomdisponeres permanent.

Støy

Det er gjort støyberegninger for tiltaket. Disse viser at ingen boliger har for høyt støynivå (Lden 55dB) fra de nye atkomstvegene alene. Ingen boliger har for høyt beregnet støynivå med bidrag fra E6 og fv. 173. Støynivået fra nye atkomstveger vil ikke medføre en merkbar økning for boliger som eventuelt ligger i gul/rød sone for støy fra jernbanen, da nedre grenseverdi til gul sone for jernbanestøy (Lden 58 dB) ligger vesentlig høyere enn beregnede støynivå fra atkomstvegene. Det vil derfor ikke være behov for støyreducerendetiltak som følge av omleggingen av planovergangene.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er laget en egen ROS analyse for tiltaket som er vedlegg til dette saksframlegget. Konklusjonen fra rapporten er følgende:

Masseras/skred/områdestabilitet:

Beregninger viser at det er dårlig stabilitet for veg 63000 på deler av strekningen, og at det må gjøres stabiliserende tiltak før bygging kan starte. Nærmere grunnundersøkelser i området gjøres i forbindelse med byggeplan, dette er sikret i reguleringsbestemmelsene. Videre detaljprosjektering og planlegging av gjennomføringsfasen av tiltaket utføres i henhold til føringer gitt i geotekniskrapport. På grunn av stabiliserende tiltak i forbindelse med bygging av veg og kulvert, kan det antas at stabiliteten i området vil bli bedret etter at prosjektet er gjennomført.

Kraftforsyning:

Anleggsarbeid innen faresone høyspenningsanlegg skal utføres med sikkerhetsvakt. Videre planlegging og prosjektering vil sikre at eksisterende høyspent ikke skades i anleggsperioden.

Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring:

Detaljprosjektering skal utføres etter føringer gitt i geotekniskrapport for at områdestabiliteten ikke skal forverres.

Kulturminner

Tiltaket vil ikke være i konflikt med eller berøre kjente automatisk fredete kulturminner.

Biologisk mangfold

Tiltaket er utredet i forhold til naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper for offentlig beslutningstaking (§§8-12).

I § 8, kunnskapsgrunnlaget og § 9 føre var prinsippet, heter det at beslutninger som berører Naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap. Kunnskap om det biologiske mangfoldet og vurderinger av konsekvenser av tiltaket er med andre ord vesentlig. I planbeskrivelsen dokumenteres både dagens situasjon og forventete konsekvenser av planforslaget.

§ 10 sier at en påvirkning på et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Det viktigste økosystemet her er Ysseelva. Det er forventet at Ysseelva ikke vil bli påvirket i særlig grad. Der bekken legges i rør skal ny kulvert/stikkrenne utformes for å sikre at fisk og småvilt klarer å gå oppstrøms.

§ 11 sier at det er tiltakshaver som skal dekke kostnadene ved å hindre/begrense skade på naturmiljøet og § 12 sier at det skal benyttes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode. Vegframføring er gjort med tanke på naturmangfoldet ved at veg 63000 er trukket bort fra bekkedalen, og at kulvert/stikkrenne som Ysseelva legges i skal utformes etter «Slippfiske fram». Eventuelle kostnader knyttet til §§11, 12 vil bli dekket av tiltakshaver.

Vegbyggingen kan medføre fare for spredning av fremmede arter. Det er i planbestemmelsene satt krav til at det før byggestart skal undersøkes om det finnes viltvoksende svartlistede/fremmede arter, og at det skal lages en tiltaksplan for å hindre spredning dersom det gjøres funn.

Planprosess

Medvirkning

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid ble kunngjort i avisa Innherred 05.09.2015. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 04.09.2015. Ved varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid kom det inn 7 skriftlige innspill. Alle merknadene er oppsummert og kommentert i vedlagte planbeskrivelse. Det er i tillegg blitt avholdt informasjonsmøte med grunneiere og berørte parter 23.09.2015 på Verdal hotell.

Vurdering:

Fjerning av planoverganger er et prioritert satsningsområde for Jernbaneverket i arbeidet med å forebygge ulykker mellom tog og annen trafikk. Planoverganger representerer omtrent 1/3 av dødsrisikoen knyttet til jernbanetrafikk. Målene til Jernbaneverket er at det ikke skal være ulykker med drepte eller alvorlig skadde på planoverganger, at dagens risikonivå ikke skal økes selv om både togtrafikk og biltrafikken øker, samt at det skal unngås katastrofer i forbindelse med plankryssinger veg/bane. Stengning av de to planovergangene med nye atkomstveger og ny kulvert under jernbanen, vil medføre mindre risiko for ulykker på Nordlandsbanen.

Stenging av planovergangene vil medføre et endret trafikkmønster både for biltrafikk, landbrukstrafikk og gående og syklende. Omleggingen av vegsystemet vil medføre lengre kjøreveg samt at for biltrafikken styres gjennom boligområdet i Ydsedalen. Økningen i trafikkmengde er imidlertid liten i forhold til dagens situasjon (4 eiendommer). Landbrukstrafikken styres nå til Tord Folesons gate via en ny landbruksveg. Denne vegen vil også kunne fungere som planfri gangforbindelse fra det nye boligområdet på Nestvold og vestover mot elvepromenaden og Trones.

Arbeidet med fjerning av planoverganger på jernbanen må være en riktig prioritering. Dette vil medføre betydelig økt sikkerhet for togtrafikk og kryssende vegtrafikk. I tillegg vil fjerning av planoverganger bety at togene kan kjøre med større hastighet, slik at reisetiden med tog reduseres og gjør tog mer attraktive som transportmiddel. Samlet sett synes de betydelige positive effektene med planforslaget å oppveie for noen negative konsekvenser i forhold til litt økt trafikk gjennom berørte boligområder og beslag av dyrkajord.

Planforslaget tilrås på dette grunnlag framlagt for høring og offentlig ettersyn.



Behandling av klage fra Naturvernforbundet i Verdal på detaljregulering FV 757 Hamnekrysset øst - Holbergkrysset

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2014/5004 - /L12
E-post: kirstine.karlsaune@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74 04 82 73	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	12.01.2016	4/16

Rådmannens forslag til vedtak:

Klage fra Naturvernforbundet i Verdal, datert 08.12.2015, på kommunestyrets vedtak av detaljregulering for FV 757 Hamnekrysset øst – Holbergkrysset i møte den 30.11.2015, sak 106/15, imøtekommes ikke. Klagen oversendes Fylkesmannen i Nord-Trøndelag for endelig behandling.

Vedlegg:

- 1 Klage fra Naturvernforbundet i Verdal, datert 08.12.2015
- 2 Statens vegvesens vurdering av høringsuttalelse fra Naturvernforbundet
- 3 Tilleggskommentar fra Statens Vegvesen til klage på vedtak detaljreguleringsplan fv. 757 Hamnekrysset og Holbergkrysset.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Kommunestyrets planvedtak 30.11.2015, sak 106/15.
- Naturvernforbundet i Verdal, 22.10.2015 (høringsuttalelse)

Saksopplysninger:

Naturvernforbundet i Verdal har med brev av 8. desember 2015 påklaget Verdal kommunestyres vedtak 30. november 2015, sak 106/15, av detaljregulering for FV 757 Hamnekrysset øst – Holbergkrysset.

Planvedtaket ble kunngjort den 5. desember 2015, og berørte parter ble tilskrevet med brev av 04.12.2015. Klagefristen var tre uker fra kunngjøringen.

Planen det klages på omfatter fv. 757 (Hannevegen) fra bru over E6 i vest, via kryss med arm fra E6 (Hamnekrysset øst) til kryss med fv. 72 og fv. 173 (Holbergkrysset -

Magnus den godes veg) og videre ca. 200 m østover langs Stiklestad allé. Hensikten med vedtatt planendring er å sikre bedre framkommelighet, med bl.a. venstresvingefelt i Hamnekrysset øst og ekstra kjørefelt i tilfart og utfart knyttet til rundkjøringa i Holbergkrysset.

Klagen gjelder utforming av sykkelvegen i Holbergkrysset, sørøst for rundkjøringa, mot fotballbanen. Naturvernforbundet mener gang- og sykkelvegen her får redusert framkommelighet, og de synes ikke at argumentasjon om at dette er nødvendig for trafikksikkerheten er overbevisende. I dag ligger gang- og sykkelvegen her i en bue lengre unna kjørebana (mer likt prinsippformering vist i V122 sykkelhåndboka), mens den nå er planlagt lagt 1 m fra kjørebana.

I høringsuttalelse gjorde Naturvernforbundet også oppmerksom på at planforslaget hadde et uheldig trasevalg for gang- og sykkelvegen i hjørnet mot fotballbanen. Statens vegvesen forsvarte løsningen (se vedlegg), som senker farten for syklende, noe som er viktig i forhold til trafikksikkerhet og reduserer fristelsen til å sykle over fotgjengerfeltene.

I klagen skriver naturvernforbundet at: *«Samtidig er formålet med planen å øke farten til bilkøen i rushtida. Nettoeffekten blir dermed en favorisering av biltrafikk framfor myke trafikanter.»*

Naturvernforbundet påpeker at valgt løsning vil gi dårligere oversikt over trafikkbildet (ved at myke trafikanter delvis beveger seg med ryggen mot trafikken), at mindre avstand mellom kjørebana og gang- og sykkelvegen vil oppleves negativt også ift. støy og vannsprut samt at løsningen vil friste syklister til å ta ukloke valg (bytte til kjørebana i rundkjøringa). De antar myke trafikanter vil kvie seg for Holbergkrysset. De ber kommunen sørge for en ny gjennomgang hvor gående og syklende sikres en løsning som er minst like god som i dag, både med hensyn til framkommelighet, trivsel og trafikksikkerhet.

I tillegg har de kommentarer og innvendinger som angår luftforurensing, sykkelteiling/plansammenheng og temaplan for økt sykkelbruk.

Det vises til vedlagte klage for utfyllende informasjon.



Utsnitt av vedtatt plankart.



Dagens situasjon (flyfoto) + vedtatt plan (hvite linjer).

Illustrasjonen til høyre viser at planlagt ekstra kjørefelt også endrer utgangspunktet for gang- og sykkelvegforbindelsen sørøst for rundkjøringa i Holbergkrysset.

Vurdering:

Klagen er mottatt rettidig.

Et enkeltvedtak kan ifølge forvaltningslovens § 28 første ledd påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken. Naturvernforbundet er ikke direkte berørt part, men vi antar at interesseorganisasjoner har klageadgang i forhold til vedtak som angår deres interesser, og tilrettelegging for sykkel- og gangtrafikk er positivt i forhold til naturverninteresser. Naturvernforbundet uttalte seg også om de samme forholdene i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget, men har begrunnet synspunktene nærmere i klagen.

Naturvernforbundet skriver i klagen: *«Bortsett fra ønsket om å senke farten for syklende har ikke Statens vegvesen vist til trafiksikkerhetsmessige fordeler med omlegginga.»* Kommunen mener dette er et viktig trafiksikkerhetstiltak. Dersom syklister må holde lavere fart inn mot rundkjøringa, blir de mindre fristet til å sykle i gangfeltet, og kjørende får dermed bedre tid til å oppfatte myke trafikanter som skal krysse kjørebane.

Naturvernforbundet synes å mene at valgt løsning gir dårligere oversikt over trafikkbildet. Myke trafikanter på veg sørfra beveger seg med ryggen til noe av trafikken, og må snu seg (eller se til siden) når de er fremme ved gangfeltet for å få oversikt over trafikken i rundkjøringa.

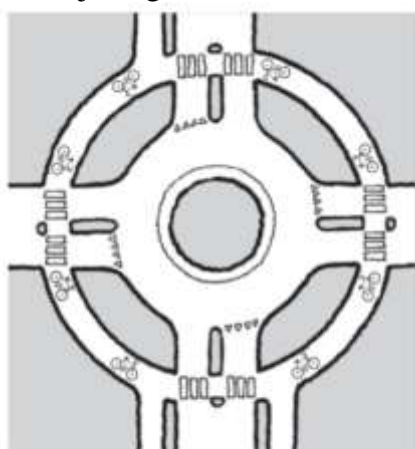
Kommunen ser poenget, men mener dette er positivt i forhold til å senke hastighet på syklister.

Naturvernforbundet påpeker noen ulemper med mindre avstand mellom kjørebane og gang- og sykkelvegen, men også dette har Statens vegvesen forsvart. Det er lignende løsninger også i de andre «hjørnene» av rundkjøringen.

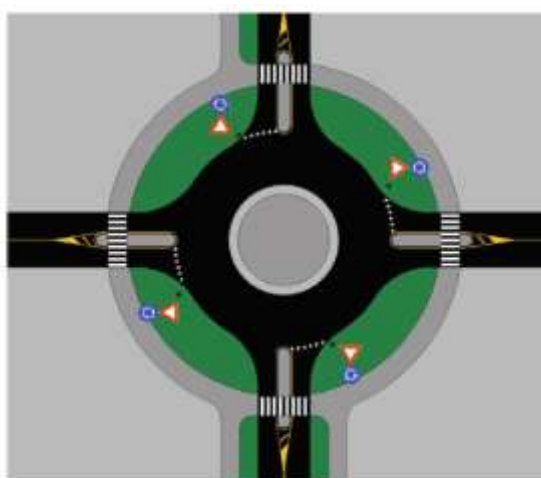
Naturvernforbundet antar også at syklister oftere vil velge å svinge inn i kjørebane i rundkjøringa og så tilbake til gang- og sykkelvegen etter å ha passert hjørnet mot fotballbanen. Ny infrastruktur bør ikke anlegges slik at trafikantene fristes til å ta ukloke valg.

Kommunen har forståelse for at syklister som skifter mellom gang- og sykkelveg og kjørebane er en ekstra utfordring for de kjørende, men det er vanskelig å forutse folks valg. Dersom syklister velger å sykle i kjørebane, må de i større grad ta hensyn til kjørende enn om de krysser kjørebane gående i gangfeltet. Med mye trafikk kan sistnevnte være raskeste løsning.

Statens vegvesen sine håndbøker viser følgende eksempler på gang- og sykkelvegføring i rundkjøring:



Figur E.15: Prinsipplosning for sykkel i rundkjøring, eksempel 2



Figur 4.20: Gang- og sykkelveg i rundkjøring

Figurer fra hhv. V122 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss og V121 Sykkelhåndboka.

Håndbok N100 «Veg- og gateutforming» sier også følgende om rundkjøringer og løsninger for gående og syklende:

«Hvis gående og syklende krysser tilfarten i plan, bør rundkjøringen bare ha ett felt i tilfarten. Dersom det er flere felt i tilfarten bør det etableres signalregulering eller planskilt kryssing for gående og syklende. Gangfelt ved rundkjøringer bør trekkes 5-10 m bort fra sirkulasjonsarealet. Gangfeltene kan opphøydes eller markeres fysisk der det er mange gående eller fare for gjennomkjøring i høy fart.»

Selv om eksemplene i håndbøkene ikke er i samsvar med vedtatt løsning, stoler Rådmannen på vegvesenets vurdering. Det er både nok areal på kommunal grunn og greie terrengforhold for å rette ut løsningen, så dette er et bevisst faglig valg. Statens vegvesen har ikke hatt ytterligere kommentarer til klagen utover den vurdering de gjorde i samme sak ved behandling av planen.

Videre er det mulig å krysse under fv. 757 nær elva ved Tindbrua rett utenfor planområdet i øst.

For myke trafikanter som kommer sørfra og skal til sentrum burde en legge bedre til rette for bruk av denne undergangen, via stadion og/eller fra boligfeltet Brauta, sør for Kjæran.

Saksbehandler har spurt om de som har arbeidet med temaplan for økt sykkelbruk har synspunkter, og har fått følgende kommentar fra Stavset:

- Reguleringsplanen er ikke i konflikt med sykkelplanens forslag til strekningsløsninger.
- Ett ekstra kjørefelt bidrar til å gjøre veien til en større barriere for myke trafikanter. Det er også fare for at utvidelse av veien vil bety økt fart blant bilister og dermed dårligere trafiksikkerhet i ved fotgjengeroverganger. For å unngå svekket trafiksikkerhet må overganger utformes slik at myke trafikanter synliggjøres og prioriteres; god merking, lyssetting og sikt. Fartsdempende tiltak for bilister bør vurderes.
- Jeg frykter at dette krysningpunktet kan bli en utfordring og forstår bekymringen som presenteres i klagen. Syklistenes hastighet reduseres noe som følge av ny GS-veis utforming, men dette vil også gi myke trafikanter dårligere oversikt; ettersom trafikken kommer bakfra. Det er mulig at dette ikke vil gi en faktisk reduksjon i trafiksikkerhet, men det vil derimot kunne gå ut over opplevd trygghet. Det er problematisk om den opplevde tryggheten reduseres da dette har stor påvirkning på om folk velger å sykle/gå.
- Favorisering av bil gir økt bilbruk. Om vi skal lykkes med å få flere til å velge å sykle eller gå må myke trafikanter tydelig prioriteres i alle prosesser.

Overnevnte endrer ikke Rådmannens syn på saken.

Naturvernforbundets innspill om at planens nettoeffekt mht. luftforurensing er uklar tas til orientering. Det samme gjelder naturvernforbundets innspill om at det burde vært gjort en sykkelteiling. En oppsummering av naturvernforbundets høringsuttalelse med kommunens kommentar fulgte saken da den ble sluttbehandlet, og påpekte «mangler» antas ikke å være av avgjørende betydning for planvedtaket.

Naturvernforbundets uttalelser til temaplan for økt sykkelbruk i Levanger og Verdal tas til orientering. Uttalelsen gjelder en annen sak, og anses å ikke ha betydning for denne klagebehandlingen. Mer informasjon om temaplanen med høring finnes under samkommunestyrets behandling av planen den 10.12.2015, sak 35/15, hvor de fattet sin innstilling overfor kommunene:

http://www.innherred-samkommune.no/saker/skom/151210_skom.html#35

Temaplanen, som i første omgang omhandler hovednett for sykkel, blir bl.a. innspill til nye kommunedelplaner. Den omhandler ikke spesielle tiltak sørøst for Holbergkrysset, men viser framtidig sykkelfelt og fortau på begge sider videre nordover fra rundkjøringen.

Klagen berører forhold som ble vurdert ved sluttbehandling av planen. Rådmannen kan ikke se at det er mottatt nye momenter som tilsier at en bør se annerledes på saken. Rådmannen tilrår at klagen ikke imøtekommes, og oversendes fylkesmannen for endelig behandling.

PS 5/16 Andre saker