

## Saksframlegg

---

### DETALJREGULERING AV NY HOVEDVEG FOR GILDHEIM - GRILLSTAD SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 10/16884-58

---

Saksbehandler: Jon Sivert Granhaug

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

#### **Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av ny hovedveg for Gildheim – Grillstad som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt og Trondheim kommune senest datert 5.11.2010 med bestemmelser senest datert 5.11.2010.

Det forutsettes at det arbeides videre med sikte på å forbedre forholdene for kollektivtrafikken ved Rotvollhaugen bru slik at avstander til overordnet gang – og sykkelvegnett og naturlige målpunkt reduseres.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

### ... Sett inn saksutredningen under denne linja

#### Sammendrag

Planforslaget omfatter deler av et større planområde på vegstrekningen E6 Trondheim – Stjørdal.

Planforslaget tar for seg vegstrekningen: Gildheimkrysset (ved Leangen travbane) – Rotvollkrysset – Grillstad (ved innkjøringen til tunnelen).

Trafikkbelastningen på strekningen: Leangen/ Ikea – Rotvollkrysset er i dag på ca 25-30 000 kjøretøy i døgnet (ÅDT) og går gjennom tett befolkede bydeler. Dagens vegstandard og tilknytning til E6 (Omkjøringsvegen) er ikke god nok som stamveg.

Ved Leangen travbane etter Gildheimkrysset foreslås det etablert en ny trafikkløsning med avkjøring fra Innherredsvegen (Rv706) og en rundkjøring som skal lette trafikkavviklingen mellom Travbanevegen – Tungavegen og Haakon VII's gate. Dette grepet er sterkt ønskelig fra næringslivet. Dagens vestvendte rampe fra Haakon VII's gate fjernes (blir omgjort til gang- og sykkelveg) og østvendte rampe blir erstattet med en ny tilknytning til Haakon VII's gate med høyre på- og høyre avkjøring.

For Rotvollkrysset etableres det et rundkjøringslokk over Omkjøringsvegen. Rundkjøringslokket vil i hovedsak bli et knutepunkt for trafikkavvikling mellom Innherredsvegen (Rv 706) og Omkjøringsvegen (E6). Fra rundkjøringslokket er det mulighet for å komme ut på Omkjøringsvegen (E6) i begge retninger.

Gang – og sykkelveger er planlagt iht. Trondheim kommunes "Hovedruter Sykkel" og knyttes på eksisterende gang- og sykkelvegnett. Som en konsekvens av kjøremønsterendringene i Rotvollkrysset justeres også gang – og sykkelvegnettet. Gang- og sykkelvegtrasèen er lagt på en egen bru over E6 (Omkjøringsveien) og videre til eksisterende anlegg langs FV 950 mot Skovgård. På Rotvollsiden er det i tillegg til gang- og sykkelvegtrasèen inn mot byen foreslått en tilknytning mot Ranheimsvegen.

Fylkesmannen hadde vilkår for egengodkjenning til planforslaget i brev datert 9.9.2010.

Fylkesmannens brev, hvor vilkårene for egengodkjenning trekkes, ettersendes og forutsettes å foreligge plansaken før sluttbehandling i bystyret.

Det arbeides med en modell som vil bli klar i uke 49 og til bystyrets sluttbehandling.

Det arbeides også med illustrasjoner av planlagt gang – og sykkelbru ved Rotvollkrysset som vil bli klart til 2. gangsbehandling i bygningsrådet.

#### Bakgrunn

Planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen 23.3.2010 og berørte parter ble varslet pr. brev i uke 14 og 15. Komplette planforslag ble mottatt 28.6.2010 og er utarbeidet av Selberg Arkitektkontor AS.

Planforslaget er utført og utredet i samsvar med kommunens reguleringsveileder.

Planforslaget til sluttbehandling er utarbeidet av Tegn3 AS som forslagstiller, på vegne av Statens vegvesen Region Midt. For berørte eiendommer innenfor planområdet vises det til adresselisten.

## Trondheim kommune

### Tidligere vedtak og planpremisser

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR 1459/10, den 9.7.2010 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Samtidig ble det bedt om at endelig plassering og utforming av gang- og sykkeltraseen ble vurdert mer inngående til 2. gangsbehandling.

#### Retningslinjer, berørte – og tilgrensende planer

*Kommuneplanens arealdel 2007 – 2018, (Bystyret 27.9.2007)* gir følgende føringer for viktige kommunikasjonssystemer i punkt 2.7:

”Hovedveger skal gi god framkommelighet for kjøretrafikken. Dette skal sikres gjennom en restriktiv holdning til nye avkjørsler, og vektlegging av planskilt kryssing for andre trafikantgrupper. Langs hovedårene for kollektivtrafikk skal buss og trikk sikres god framkommelighet, eventuelt gjennom egne felt eller andre prioriteringstiltak. Det skal sikres gode gangforbindelser fram til holdeplassene. Ved ny utbygging skal hensynet til viktige gangforbindelser tillegges vekt. Hovedruter for sykkel skal sikres og etableres i tråd med retningslinjer i transportplan for Trondheim.”

#### *Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll (Bystyret 28.4.2005)*

Trasé for hovedvegnettet er vist i Kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, og det er gitt føringer for utforming av trafikkanlegg, gater og veger:

”Alle hovedgater bør være avkjørselsfri. God tilgjengelighet for fotgjengere og syklister skal prioriteres i detaljutformingen av gatenettet. Endelig plassering og utforming av offentlige gater, veger og turveger, og avklaring om behov for tverrsnitt og kollektivfelt, forutsettes endelig avklart i bebyggelsesplan/reguleringsplan. Ny E6, inklusive tunnelportaler og andre konstruksjoner, skal gis en bytilpasset og arealeffektiv utforming, der estetiske hensyn skal vektlegges. Større, åpne arealer mellom veganleggene skal behandles parkmessig.”

Planforslaget ivaretar i hovedsak kommunedelplanens føringer for utforming av trafikkanlegg, gater og veger.

#### *Reguleringsplaner:*

R0207i, stadfestet 28.6.1976, Deler av Innherredsvegen – Brøsetvegen – Dalkantvegen – Tungavegen og Bromstadvegen. Gjeldende bestemmelser for ”industriområdet” som er tatt med på det vestre plankartet videreføres i sin helhet.

R0207p, stadfestet 22.6.1988, Reguleringsplan for del av Leangen travbane. Deler av travbanens område vil bli benyttet som midlertidig riggområde.

R0248, stadfestet 18.12.1986, Ladeforbindelsen mellom Amalienlyst og jernbanen med tilstøtende områder. Liten stripe av forretning/kontor arealet (til Nardo bil – øst for høyspentkabelen) videreføres med bestemmelser.

R0248a, stadfestet 1.11.1990, endring av reguleringsplan for Ranheimsvegen 5-7 med mer. Gjeldende reguleringsformål; forretninger /kontor videreføres.

R0248c, stadfestet 29.8.2002, Nye ramper Haakon VII's gate – E6. Denne planen erstattes i hovedsak av planforslaget.

R0248d, stadfestet 23.1.2006, Reguleringsendring av Haakon VII's gate av gategrunn.

Tilgrensende reguleringsstripe som ikke berøres nevneverdig.

R0267, stadfestet 25.6.1987, Ny E6 Rotvoll – Reppe. Deler av denne reguleringsplanens formål videreføres men berøres ikke nevneverdig.

R1170, 22.5.2003, Reguleringsplan for E6 Nidelv bru – Grillstad. Reguleringsplanen erstattes i sin helhet av planforslagets østre del.

## Trondheim kommune

R1170a, stadfestet 23.11.2006, E6 – Øst Nidelv bru, Strindheim – Grillstadorrådet. Planforslaget blir en naturlig forlengelse av denne vedtatte reguleringsplanen.

R20100011, Ranheimsvegen 93 og 95, under behandling (offentlig ettersyn). Planforslaget for hovedvegen vil legge seg inntil planforslaget for Ranheimsvegen 93 og 95.

Planforslaget viderefører i hovedsak de planer som berøres.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Planbeskrivelsen omhandler kun de tema som er relevante for planendringen. Tema som omhandles av risiko – og sårbarhetsanalysen er: Trafikksikkerhet, støyforhold, kulturminner i grunnen, landbruksforhold, kommunale ledninger, kollektivtrafikk og universell utforming.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

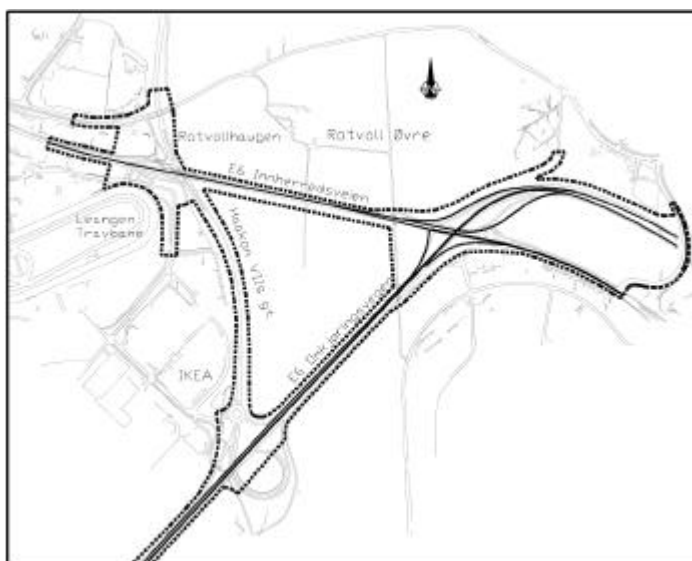
#### Beliggenhet

Planforslaget strekker seg i hovedsak fra Leangen travbane (Gildheimkrysset) og østover over Rotvollkrysset og fram til tunnelinnslagene på Grillstad. Planområdet er på ca 196 daa.



(Kilde: Selberg Arkitektkontor AS)

Dagens og tilstøtende arealbruk opprettholdes i hovedsak med de foreslåtte endringene. Dette omfatter næringsformål langs Innherredsvegen, samt berørte vegparseller.



Omriss av planområdet slik det ble kunngjort i Adresseavisen 23.3.2010.

## Trondheim kommune

(Kilde: Statens vegvesen)

### Stedets karakter

Planområdet ligger (mellom kote +50 til kote +57) i et åpent jordbrukslandskap i drift, i et verdifullt kulturlandskapsområde formet av jordbruksproduksjon over lang tid.

### Automatisk fredete kulturminner og kulturlandskap

Det er sannsynlig at deler av reguleringsområdet, ved Rotvoll, kan romme ukjente automatisk fredete kulturminner under markoverflaten. Det er tidligere registrert forhistoriske graver i nærområdet, og landskapets karakter tilsier langvarig bosetting.

### *Schmettows allé*

Schmettows allé krysser E6 og Omkjøringsvegen. Alléen er markert med formål grønnstruktur i gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll (Bystyret 28.4.2005).

Schmettows allé er et godt synlig landskapselement på Rotvoll. Alléen ble plantet i årene fra 1800-1810 og er i dag nesten 900 m lang. Schmettows allé var og er en del av Lystgårdsanlegget på Rotvoll. Alléen er et verdifullt kulturminne i kulturlandskapet. Alléen har også funksjon som vilttrasé, samt som viktig gang – og sykkelforbindelse til Rotvoll for boligområdene sør for E6.

### Landbruks og jordverdier

Deler av veganlegget vil berøre verdifulle landbruksarealer av nasjonal verdi, som i dag driftes av Ivar Oust på gården Øvre Rotvoll.

### *Øvre Rotvoll gård*

I dag er det ca 1000 transportkryssinger av E6 i året, som i snitt utgjør ca 12-15 kryssinger daglig i vekstsesongen knyttet til vår og høst. Enkelte dager kan også ha langt flere kryssinger.

Rockwool AS leier et areal av Oust rett sør for driftsbygningen for steinlagring for produksjon av steinull. Stein som kommer med båt (ca 2100 tonn stein 8 ganger i året) fraktes til denne lagringsplassen. Dette utgjør ca 70 turer for hvert anløp hvor det nyttes ca 85 tonn daglig som tilsvarer ca 7 lastebillass. I tillegg har Rockwool et titals containere ved kyllingfjøset.

I kyllingfjøset er det ca 25 000 kyllinger med en omløpstid på ca 1 mnd med påfølgende transport. Gården har også 50 vinterforede storfe som økes til ca 70 på sommeren. Åkrene gir en årlig produksjon på ca 250 tonn tørket såkorn.

### Natur – og rekreasjonsverdier

Planforslaget vil ikke komme i konflikt med viktige viltområder eller med viktige trekkveier for hjortevilt. Jf. Markaplan for Trondheim, handlingsprogram nr 2 – naturmiljøet, Bærekraftig forvaltning og bevaring av biologisk mangfold, høringsutkast august 2005.

I tilknytning til veganlegget vil gang- og sykkelveger reguleres og sammenhengende nett etableres der det mangler. Gang- og sykkelveger benyttes av både skole og barnehage som atkomst til Ladestien og Rotvollhaugen for undervisning og rekreasjon. Dette ivaretas med blant annet videreføringen av

## Trondheim kommune

Schmettows allé.

### Kommunale ledninger og bekker

Kommunalt ledningsnettverk ligger langs/ i vegtraséen og ved terrenginngrep vil disse berøres.

Grillstadbekken ble lagt i rør i 1998-99. Planforslaget legger ikke opp til endringer/ oppgraderinger av Grillstadbekken. Leangbekken ligger under Travbanen og krysser Rv. 706 utenfor planområdet.

### **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

Som en del av samråds - og medvirkningsprosessen er det avholdt en rekke møter med offentlige etater og berørte parter i saken, i tillegg til arbeidsmøter. Berørte parter er videre holdt orientert om prosessen gjennom oversendelse av møtereferater.

*Berørte parter som har kommet med innspill i tillegg til møter er følgende:*

Ikea Eiendom Holding AS, Arne Eiken (privat) Gildheimsveien 14, Frode Paulsen (privat) Nordliveien 8 G og Sør – Trøndelag fylkeskommune.

Sør – Trøndelag fylkeskommune varslet behov for påvisningsundersøkelser i forhold til mulige kulturminner i grunnen i de øverste kulturlagene og at dette må skje før byggearbeidet iverksettes.

I de private innspillene ble det i hovedsak etterlyst hensyn til lokalmiljøet for en del trafikkkløsninger.

*Kommentar:*

Reguleringsbestemmelse § 8.4 sikrer påvisningsundersøkelser av grunnen. Dette arbeidet er igangsatt. Planforslaget har alle svingebevegelser i det nye anlegget og det er etablert atkomst fra E6 til Travbanevegen.

### **Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn**

9.9.2010, Fylkesmannen i Sør – Trøndelag

I tillegg til vilkår om egengodkjenning hadde fylkesmannen følgende kommentarer:

Selv om tiltaket har stor samfunnsmessig betydning, må jordvernet og kulturlandskapet være en premiss i planarbeidet. Foreslåtte gangbru er et betydelig inngrep i kulturlandskapet og vurderes som uheldig.

Vilkår om egengodkjenning:

- *Det må lages en rapport som omhandler utendørs støy og som begrunner avvik fra støykravene og forslår avbøtende tiltak for de enkelte boligene.*
- *Det må lages en bestemmelse om at det på alle eiendommer som har utendørs støynivå som overskrider grensene i T-1442 skal vurderes om bruk av lokale støyskjermingstiltak kan forbedre støyforholdene og som sikrer at aktuelle støyskjermingstiltak skal gjennomføres parallelt med anleggsarbeiderne på E6 øst.*
- *Det må tas inn bestemmelser som synliggjør hvilke tiltak som skal gjennomføres for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i anleggsfasen. Begrensninger på driftstid, som beskrevet i kapittel 4 i T-1442 må synliggjøres i bestemmelsene.*
- *Det må vises hvordan planen ivaretar prinsippene for universell utforming.*

*Rådmannens kommentar:*

#### Kulepunkt 1:

Ny støyrapport (datert 29.10.2010) med støysonekart er utarbeidet og tidligere oversendt fylkesmannen.

## Trondheim kommune

Støysonekartene viser følgende:

- Dagens støynivå med dagens vegsituasjon og støyskjermer målt i 1,5 m og 4 m høyde.
- Dagens støynivå med framtidig vegsituasjon og støyskjermer målt i 4 m høyde.
- Framtidig støynivå (2024) med nye støyskjermingstiltak målt i 1,5 m og 4 m høyde.

I tillegg er det laget en tabell med oversikt over berørte eiendommer som berøres og hvordan disse er foreslått ivaretatt. De nye støysonekartene og tabellen over berørte eiendommer vedlegges ikke saken men ligger på saksmappa. Støysonekartene synliggjør at det er beskjeden forskjell mellom dagens vegsituasjon og framtidig vegsituasjon (2024).

Støysonekartene og støytabelen viser at følgende boligområder med påfølgende eiendommer berøres:

Boliger i Amalienlyst, Fredrik B. Wallems vei, Grilstadvegen og Hørløcks vei.

De nærmeste boligene i Fredrik B. Wallems vei berøres direkte av planforslaget, og for disse boligene vil det som en del av byggearbeidet gjøres støydempende tiltak iht. T - 1442.

Støytiltak for boligene i Amalienlyst blir iverksatt med naboplanen som om kort tid vil komme i sør.

Amalienlyst boligområde ligger utenfor planområdet.

Støyen for boligene i Hørløcks vei og Grilstadvegen skyldes den generelle økningen i trafikk som er anslått uavhengig av dette planforslaget. Disse boligområdene anses også å ligge utenfor støyinfluensområdet.

### Kulepunkt 2 og 3

Følgende reguleringsbestemmelse tas inn, jf § 8.3:

*”Det skal oppføres støyskjermingstiltak som tilfredsstillende grenseverdier i Tabell 2 i Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442. Støyskjermingstiltak skal gjennomføres parallelt med byggeplanene på E6 øst.”*

I forhold til tilfredsstillende støy i anleggsfasen tas det inn en tabell som synliggjør støykravene. Jf, reguleringsbestemmelse § 8.1. Tabellen er en del av Statens vegvesens godkjente utslippstillatelse.

### Kulepunkt 4

De fleste rutene tilfredsstillende kravene til universell utforming med 5 % stigning, unntatt i forlengelsen av Fredrik B. Wallems veg og Schmettows allé som er vernet. For gang- og sykkelvegen i forlengelsen av Fredrik B. Wallems veg er det ikke mulig å redusere stigningen til mindre enn 8 % uten å forlenge gang- og sykkelvegen vesentlig, og legge den i en 5 m dyp skjæring med 20 m ekstra skjæringsutslag. Dette vil kreve mer enn 5 daa ekstra dyrket mark av høy kvalitet. Gang – og sykkelbrua, ved Rotvollkrysset, har fått en oppmyking i linjeføringen og er justert i traséen i forlengelsen av Fredrik B. Wallems veg. Dette medfører også redusert omdisponering av dyrket mark. Der planforslaget ikke er iht. til universell utforming er dette veid opp mot jordvernet og ulempen store terrenginngrep gir i kulturlandskapet.

### *16.7.2010, Byantikvaren*

Viktig og positivt at Schmettows allé reguleres med hensynssone. Anbefales også at delen av alléen mellom ny riksveg og Omkjøringsvegen reguleres med hensynssone og bør beplantes med trær. Dette vil styrke alléens kulturhistoriske betydning.

### *Rådmannens kommentar:*

Byantikvarens innspill ivaretas.

### *16.9.2010, Statens vegvesen – Plan og trafikkseksjonen*

## Trondheim kommune

Rundkjøringen ved Leangen anbefales strammet opp for å bedre trafikksikkerheten. Ved Rotvoll må det sikres nok areal betegnet som "annen veggrunn – grøntareal" for mulig framtidig utvidelse.

Akselrasjonsfeltene må være iht. vegnormalene. Siden rv. 706 stenges for moped, landbruksmaskiner etc. må Ranheimsvegen tillate kjøring for disse. Gang – og sykkelbrua over Omkjøringsvegen bør slakes ut. Krysningpunktet med kulvert under rv. 706 kan bli konfliktfylt og sikt krav må ivaretas.

De foreslår også tilknytning av sykkelveg fra Fredrik B. Wallens veg østover mot planlagt dagligvare og Grilstadvegen for å ivareta utbyggingen i Grilstadfjæra og Ranheim. Støyforhold må ivaretas iht. T-1442 for utendørsstøy og NS 8175 for innendørsstøy.

### *Rådmannens kommentar:*

Rundkjøringens linjeføring er strammet opp slik at all trafikk som skal vestover i Travbanevegen må innom rundkjøringen. Gode siktforhold i krysset blir ivaretatt. Små biler kan svinge direkte vestover i rundkjøringen, mens store kjøretøy må ta en hel runde for å komme seg til Travbanevegen i vest. Det er lagt inn en arealbuffer for å kunne foreta mindre linjusteringer og for å kunne legge ned kabeltrase i grunnen.

Det legges til rette for at det kan dyrkes inntil 3 m fra g/s-vegkant og vegskulder/grøftkant der det er mulig.

Som et resultat av planprosessen har g/s – brua blitt justert. For å ivareta at brua får den kvaliteten og utformingen som er ønskelig, anbefales det at videre prosjektering gjennomføres i et samarbeid med Trondheim kommune.

Når det gjelder foreslåtte krysningpunkt med kulvert under rv. 706 mener rådmannen at løsningen er akseptabel. En sykkelveg fra Fredrik B. Wallens veg østover mot planlagt dagligvare og Grilstadvegen er vurdert, og denne er mulig å etablere senere innenfor det som er avsatt til annet trafikkareal. Vedrørende støyforhold vises det til rådmannens kommentarer til fylkesmannens innsigelse.

### *10.9.2010, AtB*

Fjerning av vestvendt rampe fra Haakon VIIIs gate inn i Innherredsveien reduserer returmogligheten for planlagt rutetrafikk fra E6 Omkjøringsvegen og Haakon VIIIs gate vestover mot byen.

Ett nytt bussdepot på Ranheim vil innebære økt posisjoneringskjøring i Rotvollkrysset sammenlignet med i dag. Bussholdeplasser må ivareta at busser har laventre. De savner også et kollektivknutepunkt som en del av Rotvollkrysset.

### *Rådmannens kommentar:*

Fjerning av vestvendt rampe fra Haakon VIIIs gate til Rv. 706 (Innherredsveien) er en konsekvens av at det etableres nytt g/s – system her. Alternativt kan ruten legges via Haakon VIIIs gate og Bromstadsvegens forlengelse når den er etablert. Det vises for øvrig til rådmannens vurdering og anbefaling.

Angående et kollektivknutepunkt som en del av Rotvollkrysset, vises det til side 15 i saksframlegget og rådmannens kommentar til fylkeskommunens innspill.

### *8.9.2010, Syklistenes Landsforening (SLF)*

Planforslaget burde i større grad ivareta Miljøpakkens mål med miljøvennlige transportformer for buss, sykkel og gående. SLF savner også en fullgod etablering av et kollektivknutepunkt innenfor planområdet. Det etterspørres horisontalprofiler for planlagte sykkeltraséer. Det er positivt at planen i hovedsak skiller



## Trondheim kommune

sykkel – og motorisert trafikk. Foreslåtte løsning for sykkeltrafikk i aksene øst – vest anses som god. Dersom den nye g/s – bruas horisontalplan ikke endres nevneverdig anses dette som en god løsning for syklistene.

G/s - vegen forbi Schmettows allé bør ligge i det samme horisontale plan. Det foreslås at g/s - traséen her får samme høyde som vegbanen samtidig som det er mulig med avkjøring ned til Schmettows allé. Det bør etableres en g/s - trasé over "Svenskjordet" fram til framtidige dagligvarebutikk i øst.

Kryssingen for gående – og syklende i nord – sydaksen i den nye rundkjøringen på Leangen er ikke akseptabel uten trafikksikkerhetstiltak som f. eks. opphøyd overgang for å dempe hastigheten til 30 km/t. Tilgjengeligheten til målpunktet IKEA må ivaretas for gående og syklende i nord – sydaksen.

*Rådmannens kommentar:*

Angående et kollektivknutepunkt som en del av Rotvollkrysset, vises det til side 15 i saksframlegget.

De fleste ruter er iht. kravet om universell utforming, unntatt forlengelsen av Fredrik B. Wallems veg hvor en universelt utformet trasé ville gått på bekostning av 5 daa dyrka mark og gitt en 5 m dyp skjæring.

I forhold til å føre sykkelvegen parallelt med kjørebane ved Schmettows allé har foreslåtte løsning jevnt fall på ca 4-5 %. Kryssing over Schmettows allé vil medføre en forlengelse av kulverten på minimum 7 meter. Denne løsningen vil dermed komme i konflikt med hensynet til bevaring av alléen. For å komme seg til planlagt ny dagligvarebutikk ved Grillstadtunnelen henvises syklistene og gående til Ranheimsvegen. Foreslåtte trasé kan etableres senere innenfor areal avsatt til annet vegformål.

Ny rundkjøring ved Leangen er justert som et resultat av planprosessen for å bedre trafikksikkerheten. Tilfredsstillende siktkrav gir en oversiktlig trafikksituasjon. I byggearbeidet vil det bli utført en uavhengig trafikkrevisjon som vil gi svar på om det er behov for ytterligere trafikksikkerhetstiltak.

Modell vil følge planforslaget til sluttbehandling i bystyret.

### *3.9.2010, Sør – Trøndelag fylkeskommune*

Sør – Trøndelag fylkeskommune savner et kollektivknutepunkt for både fjern - og lokalbusser som en del av planlagt rundkjøring i Rotvollkrysset. De har utarbeidet en skisseløsning hvor bussholdeplassene blir en del av rundkjøringslokket. Dersom et kollektivknutepunkt ikke realiseres med foreliggende planforslag er det desto viktigere at det avsettes nok plass for dette i framtiden. Løsninger som ikke knyttes til selve rundkjøringslokket vil medføre lengre gåavstand for passasjerer.

Bussholdeplassene ved Rotvollhaugen bru ligger for langt øst og fremstår som skjermet fra der folk ferdes i området. En plassering lenger vest nærmere/på brua vil gi en bedre tilgjengelighet for gående og syklende, mer synlighet og forståelse for allmennheten og mindre inngrep i landbruksarealer.

Det vises for øvrig til brev om varsel om arkeologisk påvisningsundersøkelse, datert 19.8.2010.

*Rådmannens kommentar:*

Statens vegvesen har sammen med konsulent vurdert skissen fra fylkeskommunen om et kollektivknutepunkt på rundkjøringslokket. Forslaget anses som ikke gjennomførbar ut fra de kravene som gjelder for til utforming. Det blir ikke nok frihøyde for kjøretøy, ikke nok friskt, ikke mulig å få til universell utforming og uheldig utforming av krysset. Forslaget innebærer også at alle busser må ta en ekstra runde i rundkjøringen. Det vises også til side 15 i saksframlegget.

## Trondheim kommune

I forhold til å flytte bussholdeplassene nærmere/ på Rotvollhaugen bru, vises det til side 14 og avsnittet ”Bussholdeplasser ved Rotvollhaugen bru”.

*17.8.2010, Politiet*

Kjøremønsteret for kjøretøy som svinger av fra rv. 706 og som skal vestover på Travbanevegen må klargjøres. Udefinert trafikkområde utenfor rundkjøringen vil kunne skape problemer i forhold til vikepliktsreglene og er uheldig. Dersom trafikken her skal kjøre en hel runde i rundkjøringen bør linjeføringen strammes opp.

*Rådmannens kommentar:*

Det vises til rådmannens kommentar til Statens vegvesen – Plan og trafikkseksjonens innspill.

*10.9.2010, NVE*

Rett øst for parkeringsplassen ved IKEA, sør for planområdet, er det en bekk og dam (en del av Leangbekken) som ligger åpen over en strekning av ca 130 m. Dersom bekken krysser planområdet i kulvert bes det om at denne vurderes i gjenåpnet på hele/deler av strekningen innenfor planområdet som et positivt bidrag til landskapsbildet.

*Rådmannens kommentar:*

Leangbekken går i dag under Leangen Travbane, og krysser rv. 706 utenfor planområdet. Planforslaget legger ikke opp til endringer/ oppgraderinger av Leangbekken.

*4.8.2010, Øvre Rotvoll AS v/Ivar Oust*

Oust tar i hovedsak opp tre forhold som oppstår som en konsekvens av planforslaget.

- Avkjørselsproblematikk fra gårdens driftssenter.
- Tilkomstproblematikk til gårdens arealer.
- Problematikk knyttet til effektiv arealbruk.

I tillegg har Oust merknader til støy og forurensing, Schmettows Allé og Tungavegen.

*Avkjørselsproblematikk:*

Gården har i dag driftsatkomst (tungtrafikk) til rv. 706 og atkomst fra Ranheimsvegen (persontrafikk). Planforslaget medfører at driftsatkomsten blir stengt.

*Tilkomstproblematikk til gårdens arealer:*

Oust mener de mister tilkomsten til arealet mellom Omkjøringsvegen og Rv. 706 øst for Rotvollkrysset (gnr/bnr 16/374 også kalt Skovgård).

De mener planlagt g/s - bru over motorvegen ikke er dimensjonert for landbrukskjøretøy, den bør være minst 6 m bred.

Å kjøre rundt via Ranheimsvegen og Grilstadvegen gir økte driftskostnader. Atkomsten til ”trekantjordet” (arealet mellom Omkjøringsvegen, Ladeforbindelsen og Rv 706) sperres med planforslaget og medfører at atkomsten må skje via Schmettows Allé. De mener videre at kulverten i Schmettows Allé under Rv. 706 må utbedres dersom denne skal nyttes for å komme seg til jordet.

*Problematikk knyttet til effektiv arealbruk:*

Oust mener de taper ca 45 daa areal med planforslaget, noe som ikke er i tråd med nasjonale og lokale

## Trondheim kommune

føringer. Støyvollen ved Blindesenteret ved Omkjøringsvegen på jorden gnr/bnr 16/371 bør erstattes med en støyskjerm, eller flyttes nærmere boligene som berøres.

G/s – vegene rundt Rotvollkrysset bør legges nærmere krysset for å spare areal.

Busslommene bør flyttes nærmere passasjergrunnlaget lenger vest på selve brua.

Støy og forurensing:

Salting av vegger er et problem for landbruket. Det foreslås at det plasseres en støyskjerm/tett gjerde i ca. 1 m høyde nord for g/s vegen langs med Rv. 706.

*Rådmannens kommentar:*

Den 16.9.2010 ble det avholdt et møte med partene Statens vegvesen og Øvre Rotvoll AS i saken.

Avkjørselsproblematikk:

Dagens driftsatomst med direkte avkjørsel til hovedvegen med ÅDT på ca 20 000 kjøretøy innebærer en betydelig trafikksikkerhetsrisiko som har medført at det ikke er forsvarlig å opprettholde driftsatomsten. Partene (Øvre Rotvoll AS og Statens vegvesen) arbeider med å finne en ny driftsatomst for gården fra Ranheimsvegen.

Planforslaget medfører uten tvil at atkomstforholdene til driftssenteret og atkomsten til noe dyrka jord endres i forhold til dagens situasjon. Det er dessverre ikke mulig å unngå tap av en del dyrka jord i planforslaget, men i planprosessen har det vært fokus på å skåne landbruksjorda mest mulig. For å ivareta at Øvre Rotvoll AS sikres en god nok driftsatomst tas det inn et rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene § 9.1:

*”Ved stenging av eksisterende avkjørsel fra Rv. 706 for eiendommen Øvre Rotvoll AS (gnr/bnr 16/7), skal det etableres en fullgod avkjørsel fra Ranheimsvegen.”*

Tilkomstproblematikk:

Ny hovedveg medfører at Schmettows Allé blir atkomsten for å komme seg til jorden på andre siden av hovedvegen. Kulverten her utvides til 5,5 m bredde og 4,2 m fri høyde i senter og 4 m på sidene. Iht. møtet den 16.9.2010 anses disse målene for å være akseptable. Undergangen under Omkjøringsvegen ligger utenfor planområdet, men det er naturlig at denne får tilsvarende dimensjoner. Planarbeidet for Omkjøringsvegen og Ladeforbindelsen er igangsatt og kan forventes til 1. gangsbehandling i løpet av 2011.

Tilkomsten til jorden på ”Skovgård” sikres via ny g/s – veg med bru som får en bredde på 5,5 m. Brua dimensjoneres både for brøyteutstyr og landbruksmaskiner.

Problematikk i forhold til effektivt arealbruk:

Planforslaget medfører at ca 27 daa må erverves til veg og skjæringer/fyllinger. Ved å foreta bakkeplanering fra vegkant og trafikkareal kan areal som omdisponeres til annet formål reduseres med om lag 5 daa.

Det forhandles også om en makeskifteavtale med fylkeskommunen på bakgrunn av andelen landbruksareal som erverves.

Støyskjerming ved Blindesenteret er vurdert, men i det åpne kulturlandskapet er støyvoll ansett som det mest ønskelige. I byggeplanen bør imidlertid g/s – veg flyttes så nær Omkjøringsvegen som mulig, slik at

## Trondheim kommune

støyvullen kan etableres med minst mulig inngrep i jordbruksarealet.

Støy og forurensing:

For å redusere flyten av salt til landbruksjordene vil det bli vurdert tett trafikkdeker på ca 1 m mellom kjøreveg og g/s – veg.

*10.9.2010, Svein Martin Gaasholt og Zenovia Iordache, Amalienlyst 3A*

Merknadene går i hovedsak ut på at eksisterende bussholdeplass som ligger på vestsiden av Rotvollhaugen bru i dag ikke må flyttes på østsiden av brua. Argumentet om at bilister skal spare tid ikke er holdbart.

*Kommentar:*

Det vises til rådmannens kommentar til fylkeskommunens innspill i saken.

*7.9.2010, Arne Eiken, Gildheimsveien 14*

Arne Eiken mener planforslaget gir en god løsning for forbindelsene mellom Travbanevegen, Tungavegen og Haakon VII's gate, men det etterlyses gangforbindelse mellom nedre del av Gildheimsveien og nærmeste bussholdeplass som er Gildheim.

*Kommentar:*

Nevnte gangvegforbindelse ligger utenfor planområdet til denne planen, men den etterlyste forbindelsen er tatt med som en permanent løsning i reguleringsplan r0206e, "E6 Trondheim - Stjørdal. Endring av delplan 3 - midlertidig vegforbindelse mellom Bromstadvegen og Brøsetvegen." Denne planen ble vedtatt i bystyret den 28.5.2009.

*8.9.2010, Anne Mette Myrhaug og Stig Brødreskift, Amalienlyst 1A*

De er bekymret for at Amalienlyst som boligområde blir "skvist" fra alle kanter. De ønsker at Tungavegen trekkes så langt bort fra boligene som mulig og at det innføres redusert hastighet på veien.

*Kommentar:*

En flytting av Tungavegens trasé vil medføre restarealer som det ikke er ønskelig å skape. I forhold til trafikksikkerhetstiltak på Tungavegen vil kommunen vurdere dette nærmere etter endring av trafikksituasjonen i Tungavegen.

*6.9.2010, Huseierlaget Hørløcks veg 70 - 72*

Huseierlaget påpeker at dagens støy/støvsituasjon ikke er tilfredsstillende og at støysonekartet viser at forholdene etter regulering vil bli vesentlig verre. Det bes om at det foretas ny vurdering av eiendommene langs Hørløcks veg som grenser til Fv. 950.

*Kommentar:*

Hørløcks veg 70 – 72 består av 8 eneboliger langs Fv. 950. Området ligger utenfor reguleringsplanområdet. Det er en eksisterende støyskjerm i leca i vest som dekker om lag halvparten av de 8 boligene. Det er utført nye støymålinger av dagens situasjon i forhold til framtidig situasjon i 2024 målt i 1,5 m og 4 m høyde. Disse viser at det ikke blir vesentlig verre for huseierlaget. Den økte støyen skyldes i utgangspunktet økt trafikk uavhengig av reguleringsplanen. Støyrapporten foreslår at det skjerms med en støyvoll med 2 m høyde og lokale skjermer der det er behov for det.

## Trondheim kommune

13.8.2010, Jostein Aksnes, Churchillsvei 2F

Merknaden omfatter i vesentlig grad støyforholdene trafikkanlegget medfører. Pr. dags dato er vegtrafikkstøy en plage og støyberegningene viser at støyen vil øke betydelig i området.

Dagens støyplage skyldes støy både fra Rv 706, Omkjøringsvegen og Hørløcks veg.

Det vises til ny videregående skole i Brundalen som også vil medføre økning av trafikken i Hørløcks veg.

Aksnes krever at det utføres mer omfattende støymålinger i området, både innendørs og utendørs.

### *Kommentar:*

Det er før sluttbehandlingen utført nye støymålinger: dagens situasjon i forhold til framtidig situasjon i 2024 målt i 1,5 m og 4 m høyde viser at det ikke blir vesentlig verre her. Det må forventes at støyen reduseres fra Omkjøringsvegen med planlagt støyvoll.

Miljøpakken for Trondheim omfatter ny forbindelse til Brundalen med avkjøring fra Omkjøringsvegen ved Madsjøen. Dette vil ha betydelig effekt, særlig hvis det samtidig settes inn andre trafikk- og hastighetsreducerende tiltak på Hørløcks veg.

27.8.2010, Amalienlyst vel – og veilag

Amalienlyst vel- og veilag, heretter kalt AVV, representerer boligeierne på Amalienlyst med til sammen 16 boenheter i området mellom IKEA, Nardo Bil AS, Haakon VIIIs gate og Tungavegen.

AVV har følgende merknader til planforslaget.

Det vil bli en forverring av støyforholdene på Amalienlyst og avbøtende tiltak som er nevnt i planforslaget vil ikke avhjelpe støyforholdene.

AVV frykter også at planforslaget vil medføre uønsket trafikk i Tungavegen. Det bes om at det vurderes tiltak som leder trafikken til IKEA via Haakon VIIIs gate og Landbruksvegen.

Flytting av bussholdeplassene østover gir et dårligere tilbud og de ber om at holdeplassene beholder sin nåværende plassering og at planen endres slik at dette ivaretas.

Tungavegen/Travbanevegen er skoleveg for barna på Amalienlyst og må ivaretas, spesielt gjelder dette de minste barna som går på Strindheim skole.

Det etterlyses oppdaterte analyser for luftkvaliteten og svevestøv for boligområdet på Amalienlyst.

Sikkerheten i og rundt riggområdet må ivaretas under byggeperioden.

### *Rådmannens kommentar:*

For støyforholdene vises det til punktet ”Støyforhold og luftkvalitet” på side 16 under hovedtemaet ”beskrivelse av planforslaget”. Rådmannen er enig i at boligene i Amalienlyst synes å få en forverret støysituasjon selv om disse ligger utenfor planområdet. Støyskjermingstiltak for disse følges opp i planarbeidet for Omkjøringsvegen og Ladeforbindelsen som er igangsatt.

Atkomst fra Rv. 706 (Innherredsveien) til Travbanevegen/Tungavegen er primært tenkt som atkomst til bedriftene i Travbanevegen og Tungavegen og skal ledes ut av området til Haakon VIIIs gate. Det er vurdert full stenging av Tungavegen ved Nardo Bil i reguleringsplanen, men dette ville gjøre planen lite fleksibel og tiltak bør heller gjøres gjennom trafikkmessige reguleringer. Trafikksikkerhetstiltak vil derfor bli

## Trondheim kommune

vurdert etter at trafikkbildet her er nærmere avklart.

I forhold til å flytte bussholdeplassene nærmere/ på Rotvollhaugen bru, vises det til side 14 og avsnittet ”Bussholdeplasser ved Rotvollhaugen bru”.

Det blir bygget gang- og sykkelveg på vestsiden av Tungavegen og fortau på en liten del av østre del av Travbanevegen som en følge av en justering av traséen inn mot rundkjøringen. Videre fra Travbanevegen er det mulig å komme seg til Strindheim skole via gang- og sykkelveg som forbinder Gildheimsvegen, Brøsetvegen, Belbuvegen, Gartnerivegen og videre gjennom g/s-undergang under Bromstadvegen. Trafikksikkerhetstiltak vil også bli vurdert etter at trafikkbildet her er nærmere avklart.

Ved etablering av riggområdet vil Statens vegvesen i samråd med entreprenøren(e) utarbeide plan for arrondering og atkomst. For å ivareta sikkerheten inne på anleggsområdene og områdene rundt er det stilt krav til anlegget og gjennomføring. Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.1.

*17.9.2010, Charlottenlund Huseierlag (Beboere i Churchhills vei)*

Det vises til den generelle økningen av trafikk og ulemper dette medfører for omgivelsene. Det er positivt at det er gjort støytiltak langs Omkjøringsvegen fra IKEA og videre sørover, men støytiltak videre nordover langs Omkjøringsvegen fram til krysningspunktet for gamle E6 er fraværende. Det etterspørres støymålinger for denne nevnte strekningen, evt. om det er planer om å gjøre slike målinger og evt. avbøtende støyskjermingstiltak. Det bes også om at kommunen deltar på et av styremøtene i Huseierlaget.

*Rådmannens Kommentar:*

For nye støymålinger vises det til punktet ”Støyforhold og luftkvalitet” på side 16 under hovedtemaet ”beskrivelse av planforslaget”.

Kommunen har dessverre ikke hatt muligheten til å delta på huseierlagets styremøte. Rådmannen er enig i at Charlottenlund Huseierlaget synes å få en forverret støysituasjon, men dette skyldes i utgangspunktet den generelle framtidige trafikkøkningen uavhengig av planforslaget. Støyskjerming vil bli vurdert i kommende plan for Omkjøringsvegen og Ladeforbindelsen.

### Beskrivelse av planforslaget

#### Planlagt arealbruk

Planforslaget legger opp til følgende arealbruk:

*Bebyggelse og anlegg;* institusjon, industri, energianlegg, forretning/kontor og andre idrettsanlegg, forretning/kontor, forretning/industri.

*Samferdselsanlegg og -teknisk infrastruktur;* kjøreveg, gang – og sykkelveg, annen veggrunn – grøntareal, kollektivanlegg.

*Landbruk, - natur og -friluftsområder;* jordbruk.

*Hensynssoner;* sikringssone friskt, faresone høyspenningsanlegg, sone med angitte særlige hensyn bevaring kulturmiljø.

*Bestemmelser;* midlertidig riggområde/ anleggsbelte, bestemmelsesområde støyvoll.

#### Automatisk fredete kulturminner og kulturlandskap

Påvisning av eventuelle automatisk fredete kulturminner med maskinell flateavdekking som metode ble startet 4. oktober 2010.

## Trondheim kommune

Forhold som kan berøre de automatisk fredete kulturminner og kulturlandskap er også ivarettatt i reguleringsbestemmelse § 8.4.

### *Schmettows Allé*

Deler av Schmettows allé som ligger nord for Rv. 706 videreføres som den er i dag med hensynssone bevaring kulturmiljø. I tillegg reguleres delen av alléen som ligger mellom Rv. 706 og Omkjøringsvegen med hensynssone bevaring kulturmiljø.

### Gildheimkrysset og ny trafikk-løsning ved Travbanevegen

Det blir firefelts veg med midtdeler og sykkelveg med fortau på strekningen Gildheimkrysset til Rotvollkrysset (Rv. 706).

For å unngå lyskryss og redusert kapasitet på Haakon VII's gate, etableres det kun høyresving inn i Haakon VII's gate fra Tungavegen/ Travbanevegen med akselerasjonsfelt og høyresving av fra Haakon VII's gate. Dvs. at eksisterende vestvendte rampe blir erstattet, noe som betyr at tilgjengeligheten til området ved Leangen/ Travbanen blir bedre enn i dag. Selv om avkjøringsfeltet til Travbanevegen/ Tungavegen fra Innherredsvegen (Rv. 706) vil komme tett etter avkjøringsrampe fra Gildheimkrysset, kan denne løsningen aksepteres ut fra trafiksikkerhetsmessige vurderinger. Det reguleres også inn midtdeler for å skille motgående trafikk.

Vestvendt rampe fra Haakon VII's gate til Inneherredvegen foreslås fjernet for biltrafikk og erstattet med gang- og sykkeltrafikk. Ferdigstillelse av Bromstadvegens forlengelse i 2014 vil kunne erstatte denne tilknytningen mot byen.

### Bussholdeplasser ved Rotvollhaugen bru

Planforslaget legger opp til at begge bussholdeplassene legges øst for Rotvollhaugen bru.

Næringsinteressene ønsker fortsatt å ha direkte avkjøring inn til Travbanevegen fra vest. Rådmannen er enig i at denne tilknytningen er vesentlig for at næringsvirksomhetene her skal bestå. Opprettholdes ikke denne atkomsten vil det medføre lange omveier og uønsket trafikk på lokalvegsystemet (eks. Brøsetveien). Dette har medført at østvendt busslomme må flyttes fra vestsiden av Rotvollhaugen bru, til østsiden av brua. Plasseringen kommer ikke i konflikt med ny avkjøring til Travbanen og næringsområdene der.

Holdeplasser på selve brua er problematisk i forhold til stigningsforholdene (5 %) når det gjelder inn og utkjøring fra holdeplasser. Holdeplasser på brua medfører også at brua må utvides med 6 m. som gir en høydekonflikt med Haakon VII's gate. Rotvollhaugen bru utvides noe (fortau) som en konsekvens av holdeplassflyttingen.

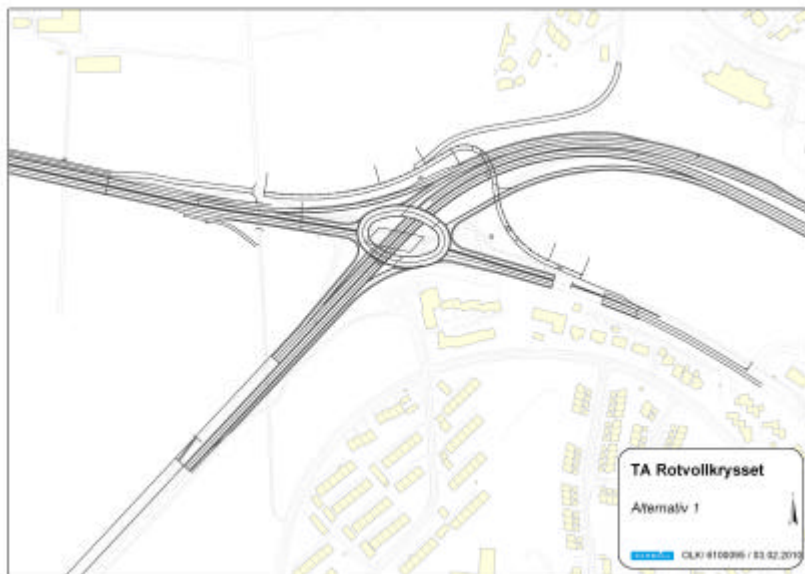
Rådmannen mener den beste løsningen hadde vært om bussholdeplassene hadde ligget lenger vest, dvs. på Rotvollhaugen bru, men Statens vegvesen mener på bakgrunn av de tekniske løsningene det ikke lar seg løse. Rådmannen forutsetter likevel at disse forholdene vurderes videre for om mulig å korte inn avstanden til bussholdeplassene, g/s – vegnettet og naturlige målpunkt.

### Rotvollkrysset

Rotvollkrysset er relativt sterkt trafikkert i rushperiodene og vegarmen fra Skovgård har en ÅDT på rundt 18 000 stk. kjøretøy/ døgn. Kapasitetsberegninger (trafikkanalyse) datert 11.5.2010 utført av Rambøll AS

## Trondheim kommune

er lagt til grunn for valgt kryssløsning: Plandelt kryss med rundkjøring i øverste plan over Omkjøringsvegen.



Kilde: Rambøll AS.

Omkjøringsvegen vil få fire felt, to hver veg. Rundkjøringslokket over Omkjøringsvegen blir en kompakt, oversiktlig og god løsning. Denne løsningen muliggjør alle svingebevegelsene og har nok kapasitet. Rundkjøringslokket vil ha tilstrekkelig kapasitet til å kunne gi god trafikkavvikling i de dimensjonerende timene morgen og ettermiddag både i 2014 og 2034. Rundkjøringslokket vil være åpent i midten slik at en ovenfra kan se Omkjøringsvegens fire kjørefelt.

Det etableres en egen rampeløsning fra Grilstadvegen inn mot sentrum utenom rundkjøringen. Saktegående trafikk henvises til kjøring sammen med lokaltrafikken langs Ranheimsvegen.

### Kollektivknutepunkt

Et samlet kollektivknutepunkt som en del av Rotvollkrysset er grundig vurdert i planprosessen. Pr dags dato er det mange uklare momenter som har medført at det i planforslaget ikke fremmes noe konkret løsning på dette.

Det er ikke avklart hvilke ruter eller hvilke omstigningsbehov dette skal gjelde, og det er derfor heller ikke avklart om dette er den riktige plasseringen. Det arbeides også med holdeplasstrukturen på Omkjøringsvegen som vil gi føringer for et nytt kollektivknutepunkt.

En framtidig lokalisering av et kollektivknutepunkt kan ikke etableres i selve Rotvollkrysset slik krysset er dimensjonert i dag. En egen prosess mellom SVV, fylkeskommunen og Trondheim kommune er igangsatt for å finne riktig plassering og utforming av et slikt østlig omstignings/ kollektivknutepunkt. Det er i denne forbindelsen naturlig å se nærmere på en lokalisering i nærheten av Rotvollkrysset når de ovenfor nevnte forholdene er avklart. Fordi det haster med å få vedtatt denne reguleringsplanen pga av finansieringen, må dette spørsmålet avklares i ettertid.

### Gang – og sykkeltilbud

Gang – og sykkelveger er planlagt i samsvar med Trondheim kommunes ”Hovedruter Sykkel” og knyttes på eksisterende gang – og sykkelnett. I Rotvollkrysset har gang – og sykkeltrafikken egne traséer og påvirker ikke trafikkavviklingen i rundkjøringen. Over Omkjøringsvegen er g/s – vegen lagt på en egen bru



## Trondheim kommune

som vil kunne bli et nytt landemerke i forhold til innfarten fra øst. Gang- og sykkelveger er foreslått regulert med totalt 5 meters bredde med opphøyd fortau, mens g/s – brua planlegges med bredde 5,5 m. Der det er behov for utbedringer/avvik, gjøres disse i samsvar med kommunens strategi for hovedsykkelrute.

### Støyforhold og luftkvalitet

Støy fra vegtrafikk (jf. Støyrapport datert 29.10.2010 av Reinertsen AS):

Det er beregnet støy for eksisterende trafikk tall (år 2010) og framtidige trafikk tall (år 2024) for trafikk situasjonen langs planlagt trasé. Det vises til rådmannens kommentar til fylkesmannens innspill til saken.

Det foreslås følgende støyavbøtende tiltak i planforslaget:

Tett midtdeler for Rv 706 (Innherredsvegen)

Tett midtdeler for E6 (Omkjøringsvegen)

Støyvoll h=3,0 m mellom E6 og Ranheimsvegen

Støyvoll h=3,0m med 1,0m støyskjerm mellom E6 og Ranheimsvegen

Støyvoll h=2,0m mellom E6 og Hørløcks veg

Støyskjerm h=2,5 - 3,0m sør/øst for Rotvollkrysset (erstatter dagens støyskjerm)

Lokal støyskjerming av uteplasser vil bli vurdert

I forhold til fasadetiltak anbefales det også innvendige befaringer for å kartlegge reell innestøy for bygninger som har for høyt utvendig støynivå.

Luftkvaliteten er vurdert i godkjent konsekvensutredning for hele veganlegget (E6 Trondheim – Stjørdal). KU godkjent av Vegdirektoratet den 14.11.2001.

### Geotekniske forhold og forurensing i grunnen

Mesteparten av området består av meget fast leire. I Rotvollhaugen er det fjell. I følge NGI sitt skrednett er det ca 3-4 km både øst og vestover til nærmest kvikkleiresone. I nordvestre hjørne, nærmere bestemt vestre landkar på Rotvollhaugen bru, er det middels fast til bløt leire. I ett punkt er det funnet et 3 m leirlag med omrørt skjærstyrke på ca 1,5 kPa og  $St=10$ . Disse verdiene er litt høyere enn det som NVE definerer som sensitiv leire. Området er relativt flatt slik at det er liten rasfare i området. Selvstendig undersøkelsesplikt etter forurensingsloven gjelder.

Iht. kommunens aktsomhetskart for forurenset grunn ligger ikke planområdet i eller i umiddelbar nærhet til forurenset grunn. Med dette som utgangspunkt er det vurdert at det ikke er behov for ytterligere undersøkelser av grunnen i forhold til forurensning.

### Ledningsnettverk

Det er viktig at ledningsnettverket kartlegges gjennom et forprosjekt slik at konfliktnivå kan gi forslag til avbøtende tiltak. Eksisterende ledningsnettverk hensyntas med reguleringsbestemmelse § 8.5.

## **Planlagt gjennomføring**

Vegstrekningen er planlagt påbegynt i årsskiftet 2011/2012. Hele parsellen fra Nidelv bru til Grillstad har som mål å åpnes for trafikk i 2014.

## Trondheim kommune

### Rådmannens vurdering og anbefaling

Planforslaget gir en standardheving av stamvegnettet med 4 felts veg som er en fortsettelse av påbegynt standard fra Gildheim og slutfører deler av et større vegprosjekt; E6 Trondheim – Stjørdal. Med oppgradert vegsystem, vil dette gi trafikkavlastning på sideveger som vil kunne bidra til at dagens sidegater i større grad kan åpnes opp for miljømessig opprustning.

Selv med en oppgradert vegstandard har man ivaretatt tilkomst til næringsområdene ved Leangen/ Travbanen direkte fra Innherredsvegen Rv. 706 og en av- og påkjørings mulighet til/ fra dette området mot Haakon VIIIs gate. Dette området får dermed en bedre tilgjengelighet enn i dag og som dermed kan ivareta en framtidig transformasjon/ utbygging innenfor arealer for Leangen Travbane/ Leangen området.

Framtidig trafikkbelastning her må vurderes i forhold til boligområdet Amalienlyst og trafikksikre g/s – sykkelforhold (særlig i forhold til sikker skoleveg).

Som en følge av den direkte avkjørselen til Leangen/ Travbanen må bussholdeplassene flyttes lenger unna naturlige målpunkt. Planforslaget legger opp til at begge bussholdeplassene legges øst for Rotvollhaugen bru. Rådmannen mener den beste løsningen i forhold til å få korte avstander til naturlige målpunkt, hadde vært om bussholdeplassene hadde ligget på Rotvollhaugen bru, men Statens vegvesen mener på bakgrunn av tekniske forhold at dette ikke lar seg løse. Holdeplasser på brua er problematisk i forhold til stigningsforholdene (5 %) når det gjelder inn og utkjøring fra holdeplasser. Holdeplasser på brua medfører også at brua må utvides med 6 m. som gir en høydekonflikt med Haakon VIIIs gate. Utvidelse av brua medfører også en høyere kostnad.

Rådmannen mener plasseringen av holdeplassene gir uheldig lang gangavstand fra viktige målpunkter som ligger vest for brua. Det bør derfor arbeides videre med sikte på å finne tekniske løsninger som kan redusere avstanden.

Rundkjøringsløkket over Omkjøringsvegen er også et godt grep for hvordan trafikkavvikling kan løses kompakt og med en minimalisering av inngrep i kulturlandskapet. Rundkjøringen på Rotvoll vil gi en arealeffektiv og fleksibel kryssløsning som vil ha tilstrekkelig kapasitet til å kunne gi god trafikkavvikling i de dimensjonerende timene morgen og ettermiddag både i 2014 og 2034 med de gitte trafikkvekstfaktorer lagt til grunn. Dette forutsetter at Ranheimsvegen holdes åpen for lokaltrafikk.

Etter grundig vurdering kan ikke en framtidig lokalisering av et eventuelt omstigningspunkt for kollektivtrafikken etableres i selve Rotvollkrysset slik krysset er dimensjonert i dag. Pr dags dato er det for mange uklare momenter som har medført at det i planforslaget ikke fremmes noe konkret løsning på dette.

Foreslåtte gang- og sykkelvegtrasèer inngår i Trondheim kommunes "Hovedruter sykkel" og vil generelt forbedre tilbudet for disse trafikantgruppene. Gang- og sykkelvegløsningen ved Rotvoll, med en egen bru over E6 (Omkjøringsvegen), vil bli et svært synlig element i et sårbart kulturlandskap. Det er derfor svært viktig at denne får en god utforming.

Høydemessig ligger g/s – brua ca 10 m over Omkjøringsvegen sine fire kjørefelt og ca 7 m over sidefeltene som er knyttet på rundkjøringsløkket. G/s – brua har nå fått en bedre linjeføring samt at bruas g/s – påkoblingen i nord har blitt mindre arealkrevende.

## **Trondheim kommune**

Det er svært viktig at denne g/s – brua får en enkel og god estetisk utforming, uten overliggende konstruksjoner. Ved prosjekteringen av g/s – brua må det legges stor vekt på å dempe virkninger i landskapet. For å sikre endelig plassering og utformingen av g/s – brua, er det viktig at videre prosjektering skjer i et samarbeid med Trondheim kommune. Formingsveileder for E6 – øst skal oppdateres og legges til grunn for utformingen.

### **Konklusjon**

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunngitt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk. Det haster med å få vedtatt denne reguleringsplanen, og det forutsettes derfor at det arbeides videre med å forbedre forholdene for kollektivtrafikken.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

**... Sett inn saksutredningen over denne linja**

Rådmannen i Trondheim, 16.11.2010

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

## **Trondheim kommune**

### **Vedlegg**

Saksvedlegg 1: Reguleringskart (2 stk kartblad) datert 15.5.2010, sist endret 5.11.2010

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser datert 5.11.2010