

Saksframlegg

E6, JAKTØYEN – SANDMOEN

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENSTREDNING OG BESTEMMELSER
SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/10774-29 (162396/08)

Saksbehandler: Torry Unsgaard

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for E6, Jaktøyen - Sandmoen som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens Vegvesen senest datert 8.12.08 med bestemmelser senest datert 8.12.08.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2 nr. 1.

Trondheim kommune

Sammendrag

Hensikten med planen er å regulere området for bygging av ny E6 fra Jaktøyen i Melhus kommune til Sandmoen i Trondheim kommune. Dagens E6 på den aktuelle strekningen har lav standard i forhold til trafikkmengden som er på 14000 – 26000 kjøretøy / døgn. Kombinasjonen av tett trafikk, 2-felts veg, sterk stigning og liten krysskapasitet gir store framkommelighetsproblemer og relativt mange ulykker.

Hovedutfordringen er å få bygget ut E6 med god kapasitet, tilpasning til landskap og hensyn til miljø fra Melhus grense til Tonstadkrysset så snart som mulig. Vegen må få tilfredsstillende standard, det vil si minst 2 kjørefelt i hver retning, toplanskryss og tilknytninger. I prosjektet inngår også egne anlegg for lokaltrafikk, sykkel- og gangtrafikk.

Det er utarbeidet konsekvensutredning for hele prosjektet. Se saksvedlegg 3.

Prosjektet er delt opp i følgende delplaner:

1. E6 mellom Jaktøyen i Melhus kommune og Sandmoen.
2. E6 Sandmoen-Tonstad-Fossestuvegen.
3. Gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen på strekningen Klett-Heimdal med forgreining til Heggstadmoen/Sandmoen.

Det er delplan 1, E6 mellom Jaktøyen i Melhus kommune og Sandmoen, som fremmes i denne saken. Planen er vist på 5 kartbilag hvorav det første stort sett ligger i Melhus kommune.

Bystyret har vedtatt bompengefinansiering av E6-sør som en del av miljøpakken for transport.

Rådmannen anbefaler bystyret å vedta reguleringsplan med bestemmelser for E6 mellom Jaktøyen og Sandmoen.

Reguleringsplaner for de to siste delprosjektene vil bli fremmet i løpet av året.

Bakgrunn

Planforslaget er innsendt den 3.3.2008 av Asplan Viak som forslagstiller, på vegne av oppdragsgiver Statens vegvesen.

Planforslaget med noen mindre endringer er vist i saksvedlegg 1.

Prosjektet er medtatt i Nasjonal transportplan i perioden 2010-15 da med oppstartsbevilgning i slutten av denne perioden.

For å se hva planområdet omfatter vises det til orienteringsvedlegg nr. 1 "Planens begrensning".

Planområdet berører en rekke eiendommer. Noen eiendommer med bebyggelse er direkte berørt av planforslaget ved at den nye vegtraseen går rett over eller helt inntil bebyggelsen. På noen eiendommer må bebyggelse rives. Dette gjelder 2 bolighus i Trondheim.

Trondheim kommune

Planstatus

Kommuneplan for Trondheim ble vedtatt i bystyret 27.09.2008. I kommuneplanens arealdel er området som dette planforslaget omfatter i hovedsak avsatt til veg- og jordbruksformål.

Følgende reguleringsplaner overlapper eller grenser til deler av planforslaget:

- Jaktøya - Klett, langs E6. Gang- og sykkelveg - PlanID R0239D
- X E6 - Rv 65 Klettkrysset. Filterfelt - PlanID R0370
- 203/1 og 3, 204/1, 20 - PlanID R0277B
- Nypan II m fl. Leinstrand - PlanID R0277
- Ved Klettkrysset Leinstrand - PlanID R0239
- Jordbruksområde ved Klett - PlanID R0239B
- Erstatte R0231B - PlanID R0231C
- Esp Østre, Klett Gnr 202/30 og 31, samt deler av Gnr 201/1, 17, 21, 23 og 202/3, 5, 23, 33 - PlanID R0231F
- Reguleringsplan for området mellom Heimdalsveien E6 og Søra (Esp østre II med fl.) - PlanID R0231
- Storler, 217/5 - PlanID R0469
- Lersbakken og Heggstadmoen - PlanID R0244
- Del av E6 og Rv 704 - PlanID R0272E
- Parsell 2. Ca. 10.300 m² - PlanID R0244D

Planområdet, eksisterende forhold

1. Beliggenhet:

Området som omfattes av planens begrensning ligger helt sør i Trondheim kommune, med Sandmoen som avgrensning mot nord. Deler av planen går også over kommunegrensa til Melhus, med Jaktøyen som avgrensning helt i sør. Eksisterende E6 og planlagt E6 går i omtrent samme trase forbi tettstedet Klett.

2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk, topografi:

Topografi:

I sør mot Melhus er det jord og skogbruk med gårdstun som ligger spredt i landskapet. Området er flatt med noen mindre jordkoller som bryter slettelandskapet. Dagens vegtrase og planlagt vegtrase ligger i avslutninga på en U-dal (en dal med bratte, parallelle sider med flat bunn). Dalen avsluttes med at elva Gaula har sitt utløp i Trondheimsfjorden.

Landbruk:

E6 ligger i et av Trøndelags viktigste landbruksområder. Landbrukseiendommene har varierende størrelse, men med et stort innslag av større gårdsbruk. Driftsformen er melkeproduksjon og/eller kornproduksjon.

Hele området er klassifisert som egnet for matkorndyrkning, noe som forteller at her er

Trondheim kommune

jordbruksarealene av høyeste kvalitet i landsdelen. Jordbruksområdene vurderes derfor å ha stor verdi. I Klettbakken er terrenget så bratt at det ikke er mulig å dyrke korn. Skogbruket i området er av underordnet betydning.

Bebyggelse:

Ved Sandmoen i nord er det en blanding av industri og forretningslokaler. Dagens jernbane avgrenser dette området i sør/vest.

I "Klettbakkan" bærer det mer preg av landbruk og skogbruk. Flere gårdstun ligger langs vegen. Ved bunnen av "Klettbakkan" nord for E6 er det tendenser til mer konsentrert småhusbebyggelse. Ved Klett går det over i konsentrert småhusbebyggelse og forretninger/bensinstasjoner.

I sør mot Melhus og ved Jaktøya i Melhus er det jord og skogbruk med gårdstun som ligger spredt i landskapet.

Veg/jernbane:

Det er mye lokalveier i området som går fra "gård til gård".

Når det gjelder hovedveisystem så er det rundkjøringa på Klett som er senterpunktet. I dette krysset møtes i dag E6, E39 og Rv 707. Hovedtyngden av trafikken går på E6 og E39.

Røddevegen er i Trondheim kommune klassifisert som kommunal veg, mens den i Melhus kommune er klassifisert som fylkeskommunal vei. Heimdalsveien er kommunal.

Jernbanen (Dovrebanen) går i bro over eksisterende E6 i "Klettbakkan".

Idrettsanlegg:

På Klett er det et ganske stort idrettsanlegg. Om vinteren legges det is på banen og den benyttes av skøyteløpere. Det kan også nevnes at Kletthallen brukes til fotballtrening (det er lagt kunstgress).

3. Grunnforhold:

Grunnen består i hovedsak av fast til middels fast siltig leire med noe innslag av bløt/kvikk leire.

Traseen går gjennom risikoområde for kvikkleireskred, Klett – Sørnypan. Området er vurdert å være i risikoklasse 1 (av 5 klasser, hvor klasse 5 er mest alvorlig). Traseen går også gjennom risikoområde Stor-Ler og Bekkenget. "Stor-Ler" er plassert i risikoklasse 4, mens "Bekkenget" er i klasse 5. Det vises til en geoteknisk vurdering gjennomført av Sweco Grøner i orienteringsvedlegg nr. 4.

4. Naturmiljø:

Terrengtyper og flora:

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

1. Elveraviner med trevegetasjon
2. Sammenhengende skogkledd ravinelandskap
3. Furuskog med randvegetasjon av lauvtrær
4. Drenert myrterreng

Elveravinene defineres som svært viktige og er av nasjonal verdi.

Sammenhengende skogkledd ravinelandskap finnes som en større sammenhengende forekomst i Lersmarka, samt en mindre forekomst like øst for Storlergårdene.

Trondheim kommune

Furuskog med randvegetasjon av lauvtrær finnes i en stor skogteig ved Sørnypan.

Fauna:

Det er et meget rikt fugle- og dyreliv (pattedyr) i Lersmarka og i elveravinene. Områdene er i seg selv høyproduktive, gir ly og har hekkemuligheter. I tillegg er de omgitt av store åpne jordbruksområder med god mattilgang. Det er registrert rødlistearter som dvergspett og oter i Sørabekkdalen og Buskleinbekken.

Av jaktbart vilt finnes både hjortedyr og hare i de omtalte naturområdene. Mellom Jaktøyen og Tonstad er det 3 viltkorridorer for hjortevilt. Viltkorridoren ved Leirelva og Ringvål – Skjøla er begge klassifisert som svært viktige viltområder.

Når det gjelder fisk så er Søra og de andre sidebekkene til Gaula eksisterende eller potensielle gyteområder for sjøørret. Søra har fram til i dag vært forurenset, nå er vannkvaliteten i bedring.

5. Rekreasjonsbruk/friluftsliv:

E6 ligger i dag i et åpent kulturlandskap på strekningen Jaktøyen – Klett. Vegen er en sterk barriere for lokale ferdselsårer i landskapet. Lokalveinettet går fra gård til gård og mellom små grender i det åpne landskapet. Støybelastningen langs E6 gjør at det er mindre attraktivt å legge spaserter til områder som ligger nærmest vegen.

Ved Klett er det flere lokalveier med lite trafikk, disse ligger i åpent jordbrukslandskap og er attraktive for turgåing og sykkelturner med utgangspunkt i tettstedet. Om vinteren er jordbruksarealene også attraktive for aking og skigåing. Lokalvegene sør for Klett er også innfallsport til turområdene omkring Vassfjellet. Mellom Sandmoen og Klett er det en del skogsområder. Disse benyttes ikke aktivt som friluftsområder i dag.

6. Trafikkforhold:

Veglenken er en del av E6 og stamveinettet i Trondheimsregionen og viktig i nasjonal, regional og lokal sammenheng. Lenken er en del av transportkorridoren nr. 6 Oslo – Trondheim og nr. 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Transportområdet er et viktig reisemål for bosatte i kommunene sør for Trondheim (Melhus, Klæbu, Skaun og Orkdal). Trafikken fra Skaun og Orkdal er økende som følge av ny E39.

7. Barn- og unge

Området hører til skolekretsen på Nypan. Det er derfor en del kryssinger av E6 i dag for å komme til skolen. Planfri kryssing av E39 og E6 skjer ved Stav øvre, Kletttrøa og Esp. Kryssingen ved Kletttrøa er særdeles viktig også for idrettsanlegg som ligger på nordsiden av E6 på Klett.

8. Sykeltrafikkens framkommelighet:

Dagens sykkeltilbud foregår på egne gang- og sykkelveger og på lokalveger. Det er bygd ny gang- og sykkelveg fra Melhus til Klett som går parallelt med E6. Kryssinga ved E6 på Klett skjer ved undergang ved Klettøra (idrettsbanen). Fra Klett til Trondheim finnes det i dag ingen gang- og sykkelveg. Heimdalsveien fungerer som lokalveg. Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra Trondheimsområdet i 2001 viser at 11,8 % av turene i Trondheim kommune gjennomføres med

Trondheim kommune

sykkel. Av de som bor på Klett sykler 4,2 % daglig til arbeid eller skole. Den viser også at sykkelandelen på reisende i Melhus, Klæbu og Skaun er lav. Det antas derfor at det er svært få som sykler gjennom planområdet på arbeids/skolereiser fra omlandskommunene.

9. Støy og støvforhold:

Dagens støv og støyforhold er ikke vurdert. Det finnes en vurdering av støyforhold i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Esp, Østre på Klett. Se orienteringsvedlegg nr. 3.

10. Kollektivtilbud:

Nettbuss (<http://www.nettbuss.no/>) kjører ekspressbuss både fra Orkanger (E39) og Støren (E6). E39 og E6 møtes ved Klett så området kan defineres som et trafikk-knutepunkt.

Team trafikk sin buss nr. 71 (<http://www.team-trafikk.no/>) kjører også innom Klett.

Kollektivdekningen i området skal være god. Om opprusting/utbygging av vegnettet i området medfører behov for økt kollektivtransport er ikke vurdert.

11. Kulturminner og kulturmiljø:

Kulturminner:

Det er ikke registrert automatisk fredede eller nyere tids kulturminner som berøres av tiltaket. Dette betyr at det ikke finnes kjente kulturminner i området.

Bebyggelse med antikvarisk verdi finnes innenfor influensområdet til veien. Det finnes en bygning med fredningsverdi og dette er Leinstrand kirke. I tillegg finnes det flere bygninger av både høy antikvarisk verdi (klasse B) og antikvarisk verdi (klasse C). Av de bevaringsverdige bygningene er det bare Kletthallen (klasse C) ved Storler som er i vegtraseens umiddelbare nærhet. Hallen ble oppført av den tyske okkupasjonsmakten under andre verdenskrig.

Kulturmiljø:

Innenfor planområdet defineres hele det åpne kulturlandskapet sør og øst for dagens E6 på strekningen mellom Jaktøyen og Klettbakken som et sammenhengende kulturmiljø. Området er et tilnærmet fulldyrket jordbrukslandskap med innslag av åpne beitemarker og bekkeraviner med frodig vegetasjon. Som øyer i landskapet ligger trønderske firkant-tun med bevaringsverdige bygninger, tunvegetasjon og alleer.

Planprosess

Reguleringsarbeidet er lovlig kunngjort ved varslet oppstart av planarbeidet i Adresseavisen 31.01.2006 og ca. 2.5.2007. Grunneiere ble varslet om oppstart i brev datert 26. april 2007.

Vi viser til orienteringsvedlegg nr 5.

For å få en fullstendig oversikt over berørte grunneiere med adresse (gnr/ bnr) og navn på hjemmelshaver henvises til orienteringsvedlegg nr. 6.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Planleggingen av E6-sør har gjennomgått en lang prosess før planen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i bygningsrådets møte 17.6.2008. Vi viser til konsekvensutredningen.

Tre alternative traseer ble vurdert. På bakgrunn av sterke ønsker fra landbruksmyndighetene ble det valgt en vegføring i samme korridor som dagens veg.

Trondheim kommune

Vegvesenet har arrangert flere beboermøter om saken i forbindelse med planarbeidet.

Det kom også en rekke skriftlige merknader fra berørte beboere. Vi viser til orienteringsvedlegg 7.

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 106/08 i møte 17.6.08, se orienteringsvedlegg 8.

Planendring og ny høring etter offentlig ettersyn

Etter at merknadsfristen var ute endret vi vegføringen av riksveg 707 mot Byneset for å imøtekomme merknader om dette. Berørte parter fikk anledning til å uttale seg om den nye vegføringen. Vi fikk deretter inn to nye merknader. Se under merknad 9 og 17.

Høringsuttalelser og merknader

Nedenfor følger en kortfattet gjengivelse av de merknadene som er kommet inn og rådmannens kommentar til disse. Merknadene i sin helhet finnes i orienteringsvedlegg 9.

1. Fylkesmannen, 22.08.08, har følgende vurderinger av planen:

Barn og unge: Viktig med god tilrettelegging av gang- og sykkelveger og god adkomst til skoler og idrettsanlegg.

Landbruk og bygdeutvikling: Fylkeslandbruksstyret har vedtatt fylkesmannens innstilling som inneholder følgende: Kritisk til omdisponering av så mye dyrket mark. Henstiller generelt om at det velges løsninger som minimaliserer forbruket av dyrket mark og legger til rette for landbruks-virksomheten i området. Alternativet som er valgt er best ut fra jordvern hensyn. Henstiller om at man "strammer opp" Klettkrysset så mye som mulig. Landbruksmessige og landskapsmessige forhold er tilfredsstillende utredet. *Store negative konsekvenser* følger av å legge E6 gjennom et så verdifullt landbruksområde.

Det settes ingen vilkår for egengodkjenning. Fylkeslandbruksstyret henstiller om at merknadene etterkommes.

Kommentar: Rådmannen konstaterer at fylkesmann og fylkeslandbrukstyre aksepterer den fremlagte planen og de foreslåtte vegløsningene. Merknadene vedrørende dyrket mark vil bli nyttet som argument for å bevare og gjenopprette dyrket mark ved detaljering i byggeplan og ved fremtidige planendringer.

2. Sør-Trøndelag fylkeskommune, 04.08.08, skriver at utredningsplikten, så langt de kan se, er oppfylt. Positivt at planen fremmes. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner.

3. Jernbaneverket, 06.08.08, støtter den fremlagte planen. De viser til planbeskrivelsen hvor det står "Ved Leersbakken vil det bli etablert en ny kjørebri over jernbanen for å gi mulighet for enkel og sikker kryssing av denne."

Trondheim kommune

Kommentar: Det planskilte kryss ved Lersbakken inngår ikke i foreliggende plan, men i reguleringsplan for gangveg langs Heimdalsvegen som vil bli behandlet som egen plan. Det er derfor misvisende å ta dette med i beskrivelsen til foreliggende plan. Kryssingen her skal for øvrig skje ved at adkomst-, gang- og sykkelveg skal krysse **under** jernbanen.

4. Politiet, 21.08.08, vil være tilbakeholdne med å skilte veger som gang- og sykkelveger når de også skal brukes som bilveg.

Politiet ønsker også utredet kryssinger av E6 for mopeder. I den grad dette kan skje sammen med planlagte gang- og sykkelveger er det ønskelig at det foretaes en separasjon av gruppene.

Kommentar: Rådmannen er enig med politiet om at dette er aktuelle problemstillinger. Vi kan imidlertid ikke se at det i denne planen forekommer gang- og sykkelveger som skal fungere som ordinære adkomstveger. Slik skilting bør derfor ikke være noe problem i dette planområdet.

Mopeder er ikke tillatt verken på motorveger eller på gang- og sykkelveger. Der er en forutsetning i planen er at mopedene skal bruke lokalvegnettet. Det vil ikke bli etablert egne veganlegg for mopeder.

5. Melhus kommune, 20.08.08.

En del av reguleringsplanen ligger i Melhus kommune. De har vedtatt å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. I den forbindelse har formannskapet i kommunen bedt om at nordvendt rampe ved Jaktøyen vurderes. En slik rampe vil dempe trafikken gjennom Melhus sentrums miljøgate. Formannskapet ber også om at delplan 3 for gang- og sykkelveg langs Heimdalsvegen prioriteres tidsmessig.

Kommentar: Rådmannen forutsetter at det er Melhus kommune som vedtar den delen av planen som ligger i denne kommunen. Rådmannen vil imidlertid nevne at det ifølge vegvesenet ikke er plass til nordvendt rampe ved Jaktøyen slik vegsystemet nå er planlagt og delvis gjennomført. Tidspunkt for gang- og sykkeltiltakene langs Heimdalsvegen er det foreløpig ikke tatt stilling til.

6. Klæbu kommune, 22.08.08, stiller spørsmålstegn ved kapasiteten i Sandmoenkrysset og anbefaler planskilt kryss for trafikken til/fra Tiller og til/fra Klæbu.

Kommentar: Sandmoenkrysset og de øvrige tilknytningene til Tillerbyen har sammenheng med parsellen av E6 mellom Sandmoen og Tonstad og vil bli behandlet sammen med den. Vi antar at Klæbu kommune her anbefaler planskilt kryss der det i dag er rundkjøring i krysset Brøttensvegen/ Østre Rosten. Dette krysset er ikke med i planene for E6-sør.

7. Syklistenes landsforening, 25.08.08, krever at det reguleres sammenhengende sykkeltrafikkløsninger parallelt med E6 og E39, uten systemskifter.

Kommentar: Rådmannen viser til konsekvensutredningen der det går fram at sykkelløsning langs E6 reguleres langs Heimdalsvegen nordøst for Klett. Videre etableres en offentlig sykkel/lokalveg fra Heimdalsvegen til Sandmoen, via eksisterende gårdsveg. Dette kommer som egen plan. Fra Klett mot Skaun og mot Melhus følger sykkeltrafikken lokalvegnettet. På en del av strekningene er det vist egne gang- og sykkelveger. Dette går fram av foreliggende plan. Det har ikke vært mulig å unngå systemskifter. Sykkeltrafikken skal noen steder følge gang- og sykkelveger og noen steder blandes med lokal biltrafikk.

Trondheim kommune

8. Grimstad og Tønsager AS på vegne av Olav Segtnan, eier av Klettvegen 9, (Bunnpris), 14.08.08, foreslår at planforslaget endres slik at det samsvarer bedre med gjeldende reguleringsplan og med det som er opparbeidet. De ønsker også at hele eiendommen taes inn i reguleringsplanen og reguleres til byggeområde for forretning i samsvar med dagens arealbruk.

Kommentar: Rådmannen sier seg enig i at adkomst Fa7 mot Heimdalsvegen er mindre god og tar derfor denne taes ut av planen. Dermed beholdes dagens adkomstforhold. Avgrensningen av butikktomta blir omtrent som i gjeldende reguleringsplan.

9. Plan arkitekter AS på vegne av Statoil, Felleskjøpet og NHP, 25.08.08 og 27.01.09 foreslår i sin merknad av 25.08.08 at det etableres en ny rundkjøring på riksveg 707 Bynesvegen mellom krysset med E39 og krysset med Heimdalsvegen. De ”ser fram til en prosess som ser hele Klett under ett som lokalsamfunn, og at planforslaget kan innarbeide supplement som gir bedre forhold for Klett som næringsareal, bolig-/oppvekstområde og tettsted, i best mulig samkvem med stamvegknutepunktet E39/E6.”

Plan arkitekter sendte en ny uttalelse datert 27.01.09 der de så positivt på traseendringen av riksveg 707 til Byneset, men ønsket en viss flytting av adkomsten til Statoil. De understreket videre et sterkt ønske om å gjøre trafikkøya AV1 om til nærings- og trafikkområde.

Kommentar: Rådmannen mener at forslaget om ny rundkjøring på rv 707 bare vil være nyttig dersom mer jordbruksareal omdisponeres til byggeområde. Spørsmålet om utvidelse av byggeområdet på Klett på bekostning av jordbruksareal er en stor og vanskelig sak som rådmannen vil behandle uavhengig av reguleringsplanen for E6. Dette gjøres for ikke å forsinke behandlingen av E6. Rundkjøringen som foreslås kan eventuelt reguleres inn senere sammen med nye byggeområder. Av hensyn til fremdriften av E6-prosjektet anbefaler rådmannen at denne saken holdes utenom foreliggende reguleringsplan. Vi viser også til fylkesmannens uttalelse og vår kommentar til denne.

Etter siste høringsrunde ble føringen av rv 707 endret og avkjørselen ble flyttet i samsvar med merknaden.

Rådmannen kan ikke anbefale at trafikkøya AV1 reguleres til næring. Se kommentar under merknad nr. 11.

10. Nordiske Handelsparker AS, 22.08.08, har sendt inn en omfattende merknad der de blant annet anbefaler etablert nytt toplanskryss sør for Sandmoen for å sikre tilstrekkelig kapasitet i Sandmoenkrysset.

Kommentar: Det nye toplanskrysset foreslås for å gi god adkomst til nye utbyggingsområder på Torgård, vest for riksveg 704 til Klæbu. Utbygging av denne delen av Torgård er enda ikke godkjent. Området er i dag LNF-område og masseuttak for grus. Rådmannen mener at et nytt toplanskryss eventuelt må reguleres sammen med nye utbyggingsområder på vestre del av Torgård.

Sandmoenkrysset blir tema i reguleringsplan for E6, parsell Sandmoen-Tonstad. Vi vil i den planen redegjøre for kapasiteten i kryssene på Tillerbyen, inklusive Sandmoenkrysset.

Rådmannen kan på denne bakgrunn ikke anbefale at det foreslåtte krysset reguleres inn nå.

11. Selberg Arkitektkontor AS, 21.08.08, anbefaler at arealet AV1 i kryssområdet på Klett reguleres til

Trondheim kommune

byggeområde i stedet for annet trafikkformål.

Kommentar: På bakgrunn av fylkeslandbruksstyret og fylkesmannens uttalelse bør dette området, som har et betydelig areal, utnyttes lengst mulig til landbruk. Rådmannen ser imidlertid at området i fremtida vil kunne egne seg som anlegg for trafikk, f. eks. kollektivtrafikk, trafikkstasjon/ kontrollplass og eventuelt døgnhvileplass for tunge kjøretøy. På denne bakgrunn anbefales regulering til annet trafikkformål. Dersom det blir behov for bebyggelse på eiendommen, må dette behandles i egen plan.

12. Anders Sandnes, 22.08.08, Brøttemsvegen 111, protesterer på forslaget om å regulere annen veggrunn på hans eiendom. Han er ikke informert om forslaget og ber om at det taes ut av planforslaget.

Kommentar: Vegvesenet mener at de har behov for dette arealet til kjøregård for motorsykkel. Rådmannen kan ikke se at sak om kjøregård for motorsykkel har direkte sammenheng med E6-prosjektet, og anbefaler at dette taes opp som egen sak, uavhengig av E6-reguleringen. Arealet er derfor tatt ut av planen i samsvar med ønsket fra grunneier.

13. Statoil Norge, region Nord vest, 22.08.08, ber om at areal i kryssområdet på Klett kalt AV1 reguleres til byggeområde.

Kommentar:

Vi viser til kommentar til merknad nr 11. Vi viser også til fylkeslandbruksstyrets uttalelse. På bakgrunn av sistnevnte mener rådmannen at området bør forbli landbruksområde inntil det melder seg behov for å omdisponere det til annet trafikkformål. Eventuell bebyggelse må da planlegges i egen plan.

14. Graver AS v/Svein Tore Sæther, 27.06.08, Stav Øvre 207/2, reiser spørsmål vedrørende porter og adkomst til bygning på hans eiendom 207/2 ved E39.

Kommentar: Støyvullen vil komme nær bygning og mesteparten av arealet sør for bygningen er forutsatt ervervet til trafikkformål. Det blir neppe mulig med annet enn gangadkomst fra sørsida av bygningen. Forøvrig viser vi til byggeplan og grunnerverv.

15. Kristin Stene og Morten Sæter, 22.08.08, Sørnypøyen, Leinstrand, ber om at det fortsatt blir gang- og sykkelveg mellom Melhus og Klett.

Kommentar: Den nybygde gang- og sykkelvegen mellom Klett og Melhus blir delvis fjernet. Det forutsettes at gang- og sykkeltrafikken skal følge lokalvegen. Planen er endret etter offentlig ettersyn slik at det stort sett blir egen gang- og sykkelveg parallelt med lokalvegen. På deler av strekningen legges det fortau langs lokalvegen. Denne bygges først og fremst for gående, men også syklist har lov til å sykle her.

16. Jorid Oliv Jaktøyen, 15.08.08 og 24.09.08, Jaktøyen Søndre (114/1)

Hun nevner en rekke forhold som omhandler detaljer innenfor Melhus kommune. Et forhold som er av mer generell karakter gjelder utvidelse av undergang merket undg 3 for skurtreske og landbruksredskap.

Kommentar: Vi forutsetter at dette løses i samarbeid mellom Statens Vegvesen og Melhus kommune.

17. Advokatfirmaet Nidaros v/advokat Andersskog p.v.a. interessegruppe av grunneiere i og

Trondheim kommune

ved Nye Klettkrysset. 28.01.09.

Han anbefaler at boligeiendommen 203/ 32 og 56 beholder samme reguleringsstatus i den nye reguleringsplanen som i gjeldende plan.

Videre anbefaler han at området AV1 blir regulert til næringsformål.

Kommentar: Rådmannen kan ikke se at denne eiendommen er regulert til boligformål. Den har i dag status som bolig i LNF-område. Denne status vil fortsatt gjelde.

Rådmannen fraråder at AV1 blir regulert til næringsformål. Se kommentar under merknad 11.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Mesteparten av området innenfor planavgrensinga reguleres til offentlige veganlegg. Det arealet som ikke går til vegformål går for det meste til landbruksområde (jord- og skogbruk). I sentrumsområdet på Klett og på Sandmoen går noe av arealet til byggeområder (boliger og industri). Formålene er vurdert ut i fra dagens arealbruk.

1. Planlagt arealbruk

Byggeområder

- Boliger - det er i hht. vedtatte reguleringsplaner i områdene ved Klett. Det er ikke lagt ut noen nye arealer til boligformål. De arealene som i planen har fått boligformål, men ikke er regulert i dag er eksisterende boliger. Driftsbygninger /gårdstun i forbindelse med jordbruk har fått formålet jord- og skogbruk.
- Industri - dette er i henhold til vedtatte reguleringsplaner og gjelder områder som benyttes til industri i dag.
- Almennyttig formål – dette gjelder Kletthallen ved Storler. Denne er bevaringsverdig. Det kan ikke settes opp ny bebyggelse på eiendommen.

Landbruksområder:

- Jord- og skogbruk. Gjelder arealer utenfor vegformål som i dag nyttes til jord- og skogbruk.

Offentlige trafikkområder:

- Kjøreveg.
Ny E6 skal bygges som **motorveg klasse A** - en slik veg skal ha følgende standard:
Krever fire kjørefelt adskilt med midtdeler og planfrie kryss. Motorveg klasse A er kun tillatt for motorkjøretøy som kan kjøre fortere enn 40 km/t.

Byggegrensa og planens begrensing er sammenfallende i store deler av reguleringsplanforslaget.

Veglovens § 29 sier følgende:

Trondheim kommune

”Byggegrensene skal gå i ein avstand på 50 meter frå riksveg og 15 meter frå fylkesveg eller kommunal veg. For gang- og sykkelveg er avstanden 15 meter (anten vegen er riksveg, fylkesveg eller kommunal veg). Føresegnene i dette leddet gjeld dersom ikkje anna følgjer av føresegnene i tredje og fjerde ledd. Avstanden skal reknast frå midtline i høvevis kjørebana, eller gang- og sykkelvegen. Har vegen åtskilde kjørebaner, eller er det tvil om kva som bør reknast for midtline, avgjer vegstyremakta kva line avstanden skal reknast frå.”

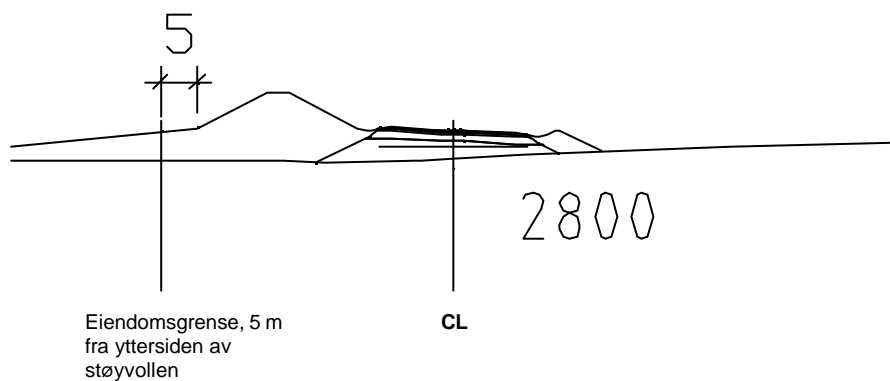
I dette tilfellet er byggegrensene lagt 50 m fra ytterste kjørefelt (CL), dette gjelder både E39 og E6 med ramper.

På Klett er byggegrensa fra Rv 707 forutsatt 15 m fra senterlinja på hovedveien og 10 m fra senterlinja på gang- og sykkelvegen.

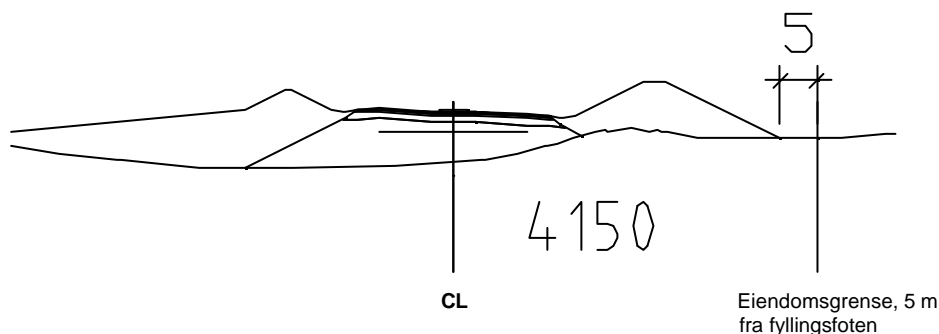
Andre offentlige veger (fylkesveger og kommunale veger) har en byggegrense på 15 m fra senterlinje.

Eiendomsgrensa er lagt som følgende:

Eiendomsgrense ved utslaking av yttersiden av støyvollen til 1:7



Eiendomsgrense ved støyvoll og helling 1:2



Vegdirektoratet har gitt dispensasjon til å bygge med 6 % stigning i "Klettbakkan".

Tverrprofilen varierer mellom fire og fem kjørefelt som hver er 3,5 meter. Midtdeler med skulder varierer fra 3,0 til 6,0 meter. På utsiden av kjørefeltene er det en skulder som varierer fra 1,5 meter til 3,0 meter.

Se kart som viser nummerering av de forskjellige linjene med tilhørende normalprofiler.

- Gang- og sykkelveg. Forslag til reguleringsplan for gang- og sykkelveg fra Klett sentrum til Heimdal utarbeides parallelt med dette planforslaget. Vi viser til denne planen. Gang- og sykkeltrafikken vil fra sør benytte ny gang- og sykkelveg langs lokalvegen ved E6 fram til den nye rundkjøringen som planlegges midt i Klett sentrum. Gang – og sykkeltrafikk fra E39 benytter eksisterende gang – og sykkelvegnett inn mot Klett. Fra Rødde benyttes lokalvegen til Klett.
- Annen veggrunn - areal som er nødvendig i forbindelse med normal drift og vedlikehold av veganlegget.
- Jernbane - byggegrensa på jernbanen er lagt 30 m fra senterlinja på Dovrebanen. Alt areal innenfor dette området er regulert til jernbane.

Fareområder:

- Høyspent – det er regulert en buffersone (fareområde) på 10 m på hver side av høyspentlinja.

Spesialområder:

- Privat veg – byggegrensa er lagt 5 m fra senterlinje på privat veg.
- Viltovergang – det er lagt inn et område for viltovergang med nærmere 100 m bredde øst for Dovrebanen.

Fellesområder:

- Felles avkjørsel – byggegrensa er lagt 10 m fra senterlinja på felles avkjørsel.

Kombinerte formål:

- Område for rekkefølgebestemmelse – gjelder et område sør for planlagt veg. Dette området skal under anleggsfasen benyttes til rigg, drift, midlertidige trafikkomlegginger osv.

Vesentlige konsekvenser av planforslaget

1. Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk, topografi:

Topografi:

Vi kan ikke se at planforslaget skal ha store konsekvenser for dagens topografi. Aktiv bruk av

Trondheim kommune

støyvoller vil tilpasse seg dagens slettelandskap selv om vollene ansees som en kunstig terrengform. Toplanskrysset ved Klett og ny gangbru over til idrettsanlegget vil ha en visuell fjernvirkning, dette vil kunne dempes med bruk av støyvoller som beplantes med stedegen vegetasjon.

Landbruk:

Jaktøyen – Klett:

Bygging av ny E6 medfører at store arealer dyrket mark med høy kvalitet må omdisponeres til vegformål. Driften av arealene vil derimot bli mer rasjonell enn i dag ved at en får 3 planskilte krysningsmuligheter for kjøretøy.

Klett:

Det nye Klettkrysset får samlet en stor geografisk utstrekning p.g.a. de lange rampene mot nord og sør for begge kjøretretningene. Dette medfører store tap av jordbruksareal, da stort sett hele vegarealet legges på fulldyrket mark. Tiltaket vil også medføre ulempe ved at jordbruksarealene deles opp i teiger som ikke samsvarer med dagens eiendomsstruktur.

Klett – Sandmoen:

Tiltaket vil ha negative konsekvenser når det gjelder tap av dyrket mark. P.g.a. omlegging av Røddevegen med planfri kryssing av E6 og ny driftsundergang sør for Storler vil dagens krysningsmuligheter bedres.

Bebyggelse:

Ny E6 vil komme nærmere inn på bebyggelsen enn den gjør i dag grunnet utvidelsen til 4 kjørefelt. Dette vil selvsagt ha konsekvenser for bebyggelsen langs veien. Det er gjort en støyvurdering av området og denne finnes i orienteringsvedlegg nr. 2 og 3. Noen få boliger må også rives som følge av vegbygginga.

2. Grunnforhold

Konklusjonen til geoteknikerne er som følgende: ” Linjealternativet kan etter vår vurdering gjennomføres uten store geotekniske problemer. Dette krever imidlertid nøye geoteknisk planlegging. Det må utføres supplerende undersøkelser ved profil 1300, mellom profil 2700 og 3300 og for kryssing av Dovrebanen.

Det vil ligge en god del kostnader ved stabiliseringsarbeid i kryssområdet ved Klett, profil 2500 – 3300.”

3. Naturmiljø:

Jaktøyen – Klett:

Ved Sørmypan vil planforslaget gi nærføring og et mindre inngrep i en skogteig. Skogteigen er av viktig regional verdi.

Klett:

Kryssområdet på Klett vil gi et relativt stort inngrep i bekkeravinen for Sørå. I tillegg vil det bli et inngrep i bekkeravinen før Sørå / Leersbekken ved Kletthallen/omlagt Røddeveg. Disse ravinene er svært viktige og av nasjonal verdi.

Trondheim kommune

Klett – Sandmoen:

Fra Klett og nordover vil vegen følge dagens trase. Men traseen er noe bredere og vil derfor medføre større inngrep enn i dag. Det blir mindre inngrep i beitemark / gråor-heggskogen vest for Dovrebanen. Disse områdene er definert som lokalt viktige områder. Det betyr at områdene har registrert biologisk mangfold, men at de ikke er sjeldne eller spesielt verdifulle.

Planforslaget inneholder en kulvert med viltovergang over ny-E6 i den svært viktige viltkorridoren Ringvål-Skjøla. Dette medfører at viltet kan få en sikker kryssing av E6, noe som vil være en vesentlig forbedring i forhold til dagens situasjon med kryssing i plan.

4. Rekreasjonsbruk/friluftsliv:

Jaktøyen – Klett:

Tiltaket vil gi bedre krysningsmuligheter av E6. Det nye lokalvegsystemet gir bedre muligheter for å ferdes langs E6. Tilgjengeligheten til Gaula reduseres noe ved at det mellom Brubakken og Ekra bare er mulig å krysse E6 ved undergangen ved Jaktøyen.

Klett:

Kryssområdet på Klett får samlet en svært stor utstrekning. Stort sett hele vegarealet er lagt på fulldyrka mark. Unntaksvis vil noe vegareal bli liggende over eksisterende bekkedaler/raviner.

Klett – Sandmoen:

Jordbruksundergangen fra Storler-gårdene, som er planlagt under ny E6 sør for Dovrebanen vil lette tilgjengeligheten til Leersmarka fra Klettområdet. Det samme vil viltovergangen nord for Dovrebanen gjøre.

Oppsummert vil tiltaket gi tilnærmet samme barriere-effekt som i dagens situasjon, men krysningsmulighetene vil bli vesentlig bedre.

5. Trafikkforhold:

Tiltaket vil føre til bedret trafikksituasjon både på E6 og i byutviklingsområdet på Tiller. Dette gir bedre framkommelighet for de som kommer sørfra til Trondheim, både fra andre deler av landet og fra Trondheimsområdet.

Med ny E6 vil trafikksituasjonen i området bli bedre og potensialet for kundetilstrømming og etablering av mer handel i Tillerområdet kan bli realisert. Dette er positivt, siden området er avsatt til regionalt handelssenter og framtidig byutviklingsområde i kommuneplanens arealdel.

Det er gjennomført en trafikksikkerhetsrevisjon og planen er justert etter de merknader som framkom av denne revisjonen.

6. Barn- og unge:

Planforslaget vil gi bedre og sikrere framkommelighet for barn og unge i området enn dagens situasjon gir. Flere planfrie kryssinger gir god/sikker tilgjengelighet til idrettsanleggene på Klett og de servicetilbudene tettstedet representerer i tillegg til Nypan skole.

7. Sykkel- og gangtrafikkens framkommelighet:

I området ved Klett endres gang- og sykkelssystemet noe ved at lokalvegssystemet legges om. Som tidligere vil sykkel- og gangtrafikken delvis avvikles på egne gang- og sykkelveger og delvis på lokalveger. De nye gang- og sykkelvegene vil gi forbedringer for sykkel- og gangtrafikken.

Det er utarbeidet egen plan for strekningen fra Klett til Heimdal. Det planlegges nytt bredt fortau parallelt med dagens kommunale veg fra Klett til Heimdal. Her anbefales også redusert hastighet til 50 km/t. Dette sammen med bedret kapasitet for E6 vil avlaste Heimdalsvegen og dermed gi vesentlige forbedringer både for gående og syklende langs denne vegen som går gjennom Klett sentrum.

Ved Lersbakken vil det bli etablert planskilt kryss under jernbanen for å gi mulighet for enkel og sikker kryssing av denne. Syklistene vil ikke få noe eget tilrettlagt tilbud ved vegbanen, men planskilt kryssing og offentlig gang- sykkelveg vil bedre forbindelsen Sandmoen-Heimdalsvegen. Det er viktig at man i utbyggingsfasen følger opp detaljløsningene godt slik at det sikres sammenheng og kontinuitet i tilbudet.

8. Støy

Ved nytt/omfattende utbedret veganlegg, gjelder det for utendørs oppholdsarealer ved boliger grenseverdier i henhold til "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)". For innendørs oppholdsrom gjelder krav i henhold til PBL standard NS 8175, "lydforhold i bygninger".

Rød sone, nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås. **Gul sone** er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Beregningene viser at en del bebyggelse ligger i rød sone (>65dB) og gul sone (55-65dB) og dermed utløser behov for å skjerme. Det er derfor sett på skjerming langs hovedveg ved bruk av voll, skjerm og i kombinasjon, dette fremkommer av støyrapport.

Beregningsresultatene etter skjermingstiltak langs veg, viser at innenfor de fleste eiendommer vil man oppnå en støyreduksjon ned mot grenseverdi i henhold til T-1442. På dette plannivå er det ikke kartlagt reelle uteplasser for eiendommene, dette må tas i byggeplanfasen. Da vil man kunne avdekke eventuelle behov for ytterligere lokale tiltak for å skjerme oppholdsplasser, dersom det ikke er tilstrekkelig med skjerming langs hovedveg. Det samme gjelder kartlegging av innendørs oppholdsrom for å ivareta krav til maksimalt innendørs støynivå (NS 8175).

9. Kulturminner og kulturmiljø:

Kulturminner:

Den bevaringsverdige Kletthallen sør for E6, vil etter vegutbyggingen få omtrent samme avstand til veganlegget som den har i dag. Vegutbyggingen gir ingen forringelse av dette nyere kulturminnet.

Kulturmiljø:

Trondheim kommune

Den nye E6 blir en utvidelse av det landskapsinngrepet som dagens E6 representerer. Det blir et betydelig terrenginngrep spesielt i Klettbakken og i kryssområdet ved Klett. Området er svært åpent og inngrepet vil gi en fjernvirkning i åsene rundt.

10. Kollektivtilbud:

Det er satt av et område til parkering ”park and ride” sentralt på Klett (område AV1). Oppstillingsplasser for buss er planlagt i tilknytning til denne parkeringsplassen. Utforming av ”park and ride” anlegget vil bli vurdert i en egen plan for området. Det er planlagt et gang- og sykkelvegnett som binder dette området sammen med tettstedet Klett.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Forholdet til overordnede mål og tidligere vedtak

Rådmannen finner at planforslaget er i samsvar med kommunens overordnede mål og tidligere vedtak.

Vurdering av planprosess, kommentar til innspill

Rådmannen finner også at vegvesenet har behandlet de innkommende innspill på en tilfredsstillende måte og har derfor ikke noen merknader til planprosessen så langt.

Vurdering av planforslaget, forslag til endringer

Kommunens saksbehandlere har deltatt i planprosessen til nå. Planendringer er foretatt under hele prosessen. Det er også foretatt endringer av planen etter at den ble oversendt til kommunen til behandling. Dette gjelder først og fremst plantekniske forhold på kart og i bestemmelser. Endringene er gjort i samråd med statens vegvesen og deres konsulent.

Det mangler en detaljert plan for føringen av elva Sørå med gjenlegginger og åpne strekninger. Kommunen ønsker å behandle byggeplanen for dette før prosjektet gjennomføres. Konferer ny reguleringsbestemmelse 3.3.

Konklusjon

Forslag til reguleringsplan med bestemmelser anses som tilstrekkelig belyst, og rådmannen anbefaler at reguleringsplan for E6 sør, Jaktøyen – Sandmoen, med bestemmelser vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 17.02.2009

Håkon Grimstad

Ann-Margrit Harkjerr

Vedlegg:

- Saksvedlegg 1: Reguleringskart, 5 kartutsnitt, senest endret 8.12.08.
Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, senest endret 8.12.08.
Saksvedlegg 3: Konsekvensutredning
Saksvedlegg 4: Landskapsplan, datert 01.02.08
Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart med planomriss, målestokk 1:12 000
” 2: Støyrapport (utrykt)
” 3: Støyforhold Esp Østre, rapport fra 2003, Knut Hepsø (utrykt)
” 4: Geoteknisk vurdering, Sweco Grøner (utrykt)
” 5: Varslingsbrev til grunneierne (utrykt)
” 6: Liste over grunneiere (utrykt)
” 7: Innspill/uttalelser før 1. gangs behandling (utrykt)
” 8: Bygningsrådssak med utlegging til offentlig ettersyn (utrykt)
” 9: Merknader etter offentlig ettersyn (utrykt)
” 10: 4 plankart med veggeometri inntegnet (utrykt)