

Saksframlegg

E6 ØST, ENDRET REGULERING MED BESTEMMELSER PÅ STREKNINGEN STRINDHEIMKRYSSET TIL CA 300 M ØST FOR GILDHEIMKRYSSET

Arkivsaksnr.: 06/1384

Saksbehandler: Håkon Haugan

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker vedtar
å legge forslag til endret regulering for E6-øst på strekningen Strindheimkrysset til ca 300 m øst for
Gildheimskrysset med bestemmelser ut til offentlig ettersyn i 30 dager, samtidig som det sendes på høring.

Planen er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune, By- og arealplankontoret, datert
18.01.06, sist endret 10.02.06 og i bestemmelser sist endret 10.02.06. Planforslaget er utarbeidet av
Rambøll Norge AS.

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

Trondheim kommune

Bakgrunn

Rambøll Norge AS har vært konsulent for Nidar AS for å se på ”flaskehalser” i Nidars produksjon. Seinere er konsulentfirmaet blitt engasjert for å utrede alternative løsninger for bruken av eiendommen og for å ivareta Nidars interesser etter at det nå er besluttet at Nidar fortsatt blir værende i Trondheim. Målsettingen for Nidar er at bedriften vil vokse i Trondheim og at det vil bli tilrettelagt for betydelig produksjon.

Trondheim kommune har som uttrykt politikk å tilrettelegge for videre utvikling av eksisterende bedrifter.

I møte 02.01.06 ble det bestemt at kommunen skal ta ansvar for å fremme reguleringsplanendring på den aktuelle strekningen av E6, og at det var ønskelig at Rambøll Norge AS ble benyttet i det videre planarbeidet. Nidar har overlatt tidligere utført planmateriale til kommunen.

Planforslaget er datert 18.01.06 sist endret 10.02.06 med Trondheim kommune som forslagstiller mens forslaget er utarbeidet av konsulentfirmaet Rambøll Norge AS.

Følgende eiendommer vil helt eller delvis bli omfattet av planendringen:

Gnr./bnr.: 12/39, 10/108, 12/156, 12/17, 12/100, 4/22, 4/15, 2/26, 4/25, 4/17, 12/134, 12/47, 4/62, 4/30, 4/90, 4/18, 4/75, 4/19, 4/72, 5/32, 5/21, 5/25, 5/23, 12/29, 12/28, 12/27, 12/117, 12/43, 12/121, 6/8, 5/27, 4/92, 4/1, 5/24, 5/30, 4/35 og 4/36.

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge inn større avstand mellom E6 og Nidars nordvendte fasade. Dessuten foreslås det regulert nytt kryss mellom E6 og Thonning Ovesensgt./Ranheimsvegen, (i Gildheimskrysset), ved kjørebru over E6 med østvendte rampeforbindelser. I tillegg søkes det å legge til rette for optimal adkomst til Nidars lagerområde. Det tas også sikte på å bedre kapasiteten i Strindheimkrysset.

Kunngjøringer

Kunngjøring om igangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisen 05.01.06, og varsel om igangsatt regulering ble ved brev av 05.01.06 sendt berørte grunneiere og offentlige instanser.

Planstatus

Reguleringsplan for E6-øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad ble vedtatt i bystyrets møte 22.03.03. Av tilstøtende planer av nyere dato skal nevnes boligreguleringsplan for Brøsetvegen 2, som ble vedtatt i bystyremøtet 02.03.04. Øvrige tilstøtende planer er vedtatt tidligere, i perioden 1979- 1991.

Både i kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for Lade/Leangen/Rotvoll inngår E6- øst som del av hovedvegnettet i Trondheim.

Forhold til Nidar ved gjeldende plan

I gjeldende plan for E6-øst får vegen 4 felt for ordinær biltrafikk i tillegg til ett kollektivfelt på hver side samt gang- og sykkel felt på nordsiden. Det blir da en avstand på ca 3,5 m mellom kollektivfeltet og Nidars fabrikkbygning over en lengde på mer enn 100 meter. I følge planen er det planlagt mur/skjerm med høyde 1,5 meter mellom veg og fasade. Nærmeste bygning på nordsiden av ny E6 blir liggende 22 meter fra kollektivfeltet. Denne bygningen har en lengde på ca. 45 meter. I følge Nidar er deres bygninger på sørsida langs E6 etter hvert fylt igjen med bygninger. Når det skal gjøres større ombygninger av produksjonslinjer i bygningen langs E6 etter gjeldende plan, må transport av materialer, maskiner og annet utstyr skje over relativt lange strekninger gjennom andre bygg. De rent praktiske forholdene kombinert

Trondheim kommune

med kravene til hygiene medfører at slik transport ikke bør gå gjennom produksjonslokaler ved større ombygninger. Derfor må det være mulig å etablere midlertidige adkomster i fasaden mot nord. Slike adkomster kan bli benyttet i noen uker til noen måneder hver gang. Det vil i slike tilfeller også være behov for midlertidig kjøreveg langs fasaden.

Nidars fremtidsplaner

Nidar åpnet før jul forrige år fabrikkutsalg i en tidligere kontorbygning vis a vis Strindheim skole. Dette er starten på et anlegg som Nidar håper å utvikle til et besøksenter for turister og andre. Innholdet i et slikt senter er ennå ikke definert, men noen funksjoner er relativt klare. Dette er fabrikkutslag, museum, "kjøkken", areal for "eventyrlige" godteri-opplevelser, areal for fabrikkvandring m.v. Besøkspotensialet er anslått til ca. 50-100 tusen per år, noe som i følge Nidar kan bli en betydelig turistattraksjon i Trondheim. Dagens besøkstall er på ca. 5000.

Med mange flere besøkende, må det skje i areal som er hygienisk skilt fra produksjonen. Mot nord ligger produksjonslinjene langs vindusrekka i 2. og 3. etasje. Forholdene ligger godt til rette for å anlegge baldakiner eller tilsvarende langs fasaden, evt. bygge inn med glassvegg. Fra slik baldakin vil det være mulig å se på produksjonen fra 3-4 meters avstand.

Nidar er en kjent merkevare som i Norge har produksjon bare i Trondheim. I følge Nidar er det et ønske å benytte fabrikkkanlegget til å profilere merkevaren på en positiv måte. Det vil også være en profilering av Trondheim som "godteri-by".

Nidar har i dag sine lagerlokaler på Dora, men ønsker å utvide sin virksomhet med ytterligere produksjonslokaler og nye lagerlokaler øst for eksisterende fabrikkkanlegg.

Kort beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Eksisterende E6-øst på den aktuelle strekningen er bygd som en vanlig to-felts veg med utvidelse av antall felt i kryssområdene, (Gildheimskrysset og Strindheimskrysset). Disse kryssene er signalregulert. I Strindheimskrysset, som er et 4 armet kryss, er det anlagt planskilt kryssing for myke trafikkkanter. Gildheimskrysset er 3-armet kryss med forbindelse kun til Thonning Ovesens gt/Ranheimsvegen. I Gildheimskrysset er det anlagt signalregulert fotgjengerkryssing. På strekningen mellom Strindheimskrysset og Gildheimskrysset er det siste året etablert eget kollektivfelt i østlig retning.

Bebyggelsen på begge sider av vegen mellom Strindheimkrysset og Gildheimskrysset er hovedsakelig utbygd med forskjellig næringsvirksomhet, Nidar, Q-Free, ICA- Meny- lager, Brannstasjon øst, Hydro-Texaco besinstasjon, samt tre bebygde boligeiendommer. Disse boligeiendommene er i gjeldende plan bortregulert. Arealet mellom eksisterende fabrikkbygninger for Nidar og Brøsetvegen er i dag ubebygget. Her har Nidar utvidelsesplaner for produksjonslokaler og lager.

Øst for Gildheimskrysset er det mellom E6-øst og Ranheimsvegen tidligere regulert tre boligeiendommer som er bebygget. Videre østover på nordsiden av E6 er arealene regulert og bebygget med forskjellig næringsvirksomhet. Langs Ranheimsvegens sydside er bygd separat gang-og sykkelveg. På sydsiden av E6 og øst for Brøsetvegen er arealene på de første 250-300 meter regulert og bebygget med boliger. Videre østover er lokalisert diverse næringsbedrifter.

Planprosess

Etter annonsering/kunngjøring og varsling om igangsatt regulering ble det i 25.01.06 arrangert samrådsmøte med involverte parter, dvs grunneiere fra Gildheimskrysset og østover samt offentlige

Trondheim kommune

instanser. Konsulenten har tidligere hatt møter med representanter for næringsbedriftene på nordsiden av E6 mellom Strinheimskrysset og Gildheimskrysset. Disse er KBS, Realinvest, "Q-Free", ICA ved ICA eiendom og ICA Meny og representanter Hydro Texaco.

I brevet av 18.01.06 om invitasjon til samrådsmøte var vedlagt et planforslag med beskrivelse.

I brevet ble det opplyst at de som ønsket å komme med skriftlige innspill kunne gjøre det innen 03.02.06. Brevet med vedlegg følger saken som uttrykt orienteringsvedlegg 6.

Sammendrag av innkomne innspill og kommentarer

Sameiet Bekkenga 2 v/Karl-Ove Bjørnstad.

Bjørnstad som er medeier av "Q-Free"- bygget går sterkt imot at E6-øst på det aktuelle partiet flyttes nordover slik at dette skaper problemer for eiendommene på nordsiden av vegen. For "Q-Free"-bygget vil det medføre at parkeringsplasser opp mot Innherredsvegen går tapt.

Kommentarer:

I dispensasjonsak til gjeldende regulering, behandlet av bygningsrådet 3. juli 1984, heter det i saksfremlegget at "De 20 plassene ut mot Innherredsvegen godkjennes midlertidig, da man ennå ikke har avklart regulering av Innherredsvegen", og det ble vist til parkeringsplan datert 28.06.1984.

Disse plassene ble midlertidig godkjent i den tiden det ble godkjent dagligvaresalg i bygget fram til 01.07.86. I bygningsrådvedtaket heter det videre:

"Dersom Trondos ønsker å fortsette dagligvaresalg ut over denne dato, må de fremme en reguleringsplan for området som tillater slik virksomhet uten ytterligere dispensasjon fra Bygningsrådets side. Denne planen må fremmes i så god tid at den blir behandlet av bystyret før 01.07.86." Det er ikke blitt fremmet en slik plan.

Gjeldende plan for E6-øst medfører at de aktuelle 20 parkeringsplassene kan opprettholdes.

Det skal imidlertid opplyses at de tre boligeiendommene gnr.12 bnr. 27, 12/28 og 12/29 er bortregulert både i gjeldende plan og i det forliggende planforslaget. Det ville være helt naturlig at disse eiendommene overføres til næringsseiendommer i området og legges ut til parkering. Grovt regnet ville disse mellomliggende arealene kunne gi plass til ca. 80 parkeringsplasser.

Planforslaget viser en ny rampeforbindelse til "Q-Free"-bygget i kjelleretasje. Dette er en forlengelse av felles avkjørsel vist i reguleringsplan vedtatt 04.12.90 for eiendommene "Thonning Owesens gt 35a, 35b og Brannstasjon øst".

I planforslaget er denne felles avkjørselen forlenget sydover til forbindelse med ny kjeller- rampe for "Q-Free"-bygget. Dette medfører imidlertid at et eksisterende trafobrygg må rives.

Terje Stenhaug, Ranheimsvegen 1b, brev mottatt 15.01.06 og brev datert 02.02.06.

Stenhaug er skuffet over at Trondheim Kommune nok en gang har planer om "å spise av eiendommen". Stenhaug bygde på nr. 1b i 1986 i trygg forvisning om at nye E6 –øst skulle gå langs jernbanelinjen nord for Bilcentrum AS.

I brevet av 02.02.06 påpeker Stenhaug at det på møtet 25.01.06 tydelig kom frem hvilken makt næringslivet på Strindheim har, og hvor lite hensyn som blir tatt til de som bor i området. På møtet uttalte Stenhaug at "av to onder vil innløsning være det beste". Det betyr ifølge Stenhaug at om alternativet blir å beskjære eiendommene ytterligere, sist tidlig på 1970 tallet, er innløsning best. Det gjøres klart at dersom reguleringsplanen blir vedtatt vil kun innløsning etter markedsverdi kunne godtas.

Kommentarer

Det er full forståelse for den frustrasjonen som Stenhaug måtte ha over alle de planer som har versert for

Trondheim kommune

fremføring av E6-øst. Det må imidlertid konstateres at dersom de forliggende planer blir realisert vil ikke de tre boligeiendommen i Ranheimsvegen kunne bli noe godt boligområde, støy- og støvforurensningsmessig sett. Det må påregnes at biltrafikken på E6-øst vil øke, og trafikken i Ranheimsvegen vil også øke når arealene lenger øst i Ranheimsvegen blir bygd ut. Dette henger imidlertid sammen med hvor Ranheimsvegen i fremtiden blir stengt for gjennomkjøring. Lade alle vil etter de planer som nå foreligger fortsatt få forbindelse med Haakon 7.gt.

Sameiet Brøsetvegen 2a v/Gro H. Fiksdal/Mai Britt Johnsen

Sameiet er av mange årsaker sterkt imot de planer som ble lagt frem på samrådsmøtet.

Det pekes på at huset er fra 1911 er vernet og hagen er av antikvarisk verdi. Over tid vil ikke huset tåle belastningen denne utbyggingen vil medføre. Sameiet ønsker å vite hvem som står ansvarlig hvis huset skulle få skader som følge av den planlagte utbyggingen.

Det hevdes at huset vil falle betraktelig i verdi, noe som vil føre til store tap for eierne den dag de skal selge. Dette gjelder også for leielighetene i nabohuset, "Sameiet Cafe G". Det pekes på at det er bekymringsfullt at Nidar skal få ny innkjøring på bekostning av sameiets økonomi og alle andre som blir skadelidende av dette. Det tenkes spesielt på eiendommene i Ranheimsvegen som mister sine hjem.

De foreliggende planer medfører mer forurensning og støy enn det er i dag. Beboerne kan ikke lufte uten at det kommer inn støv og skitt fra trafikken når vegen blir lagt så nær. Der er også soverom som vender ut mot siden, og nattesøvn og livskvalitet vil bli dårligere.

Sameiet stiller seg uforstående til at en veg med så mye trafikk kan legges så tett opp mot sameiets fasade. Nidar har uttrykt bekymring for dette forhold til sin egen fasade. Det stilles spørsmål om det finnes retningslinjer for hvor nær en avkjøring kan være til eksisterende bolighus.

I Brøsetvegen bor det også mange barnefamilier som mener at miljøet blir ødelagt ved den nye avkjøringen.

Det ble opplyst på samrådsmøtet at Nidar har en grei nok innkjøring fra Bromstadvegen, og det stilles spørsmål om hvorfor må det anlegges en ny. Kan ikke krysset legges lenger vest. Er det ikke bedre at det går ut over bensinstasjonen enn bolighus.

Kan ikke kjørebrua legges noe vestover ?

Sameiet er i dialog med byantikvaren mht. eventuelle skader på huset.

Kommentarer

I reguleringsplan for Brøsetvegen 2, vedtatt av bystyret 02.03.04 uttalte Statens vegvesen at det var meget skepsis til å tillate faste parkeringsplasser slik som regulert. Det heter at :

"Vi vet at vegutbyggingsplaner ofte er gjenstand for endringer, spesielt der utbygging ligger noe frem i tid. Dette kan skyldes nye krav til vegutforming eller andre tiltak som kan være et resultat av endret kommunal arealforvaltning. Skulle det skje endringer vil kanskje de regulerte parkeringsplassene være til hinder for fornuftige løsninger. Vi vil også tro at bruk av plassene under anleggsperioden vil kunne være til ulempe for en effektiv framdrift." Det ble satt som vilkår for egengodkjenning at følgende bestemmelse ble tatt inn: "Parkeringsplassene må kunne fjernes uten kostnad for det offentlige hvis dette er nødvendig som følge av en endring eller utvidelse av det offentlig vegnett. Dette gjelder også midlertidig flytting i en anleggsperiode."

Akselerasjonsrampen vil komme ca. 10 m fra eksisterende boligbygg, mens gjeldende plan har en avstand mellom vegareal og bolighus på mellom ca. 11-15 meter.

Trondheim kommune

Det forutsettes at det langs rampen vil bli oppsatt støyskjerm etter supplerende støyberegninger.

De supplerende støyberegninger er utført etter de nye retningslinjer, T-1442, vedtatt av Miljøverndepartementet 26.januar 2005. Retningslinjene erstatter flere tidligere retningslinjer. I orienteringsledlegg 4 er vedlagt supplerende støyberegninger med anbefalt tiltak.

Også i gjeldende plan er det forutsatt støyskjermingstiltak. De nye planer forutsetter at 4-felts vegen legges dypere enn dagens veg slik at støybidraget i alt vesentlig grad vil komme fra akselerasjonrampen.

Det vil være utbygger som er ansvarlig for eventuelle skader som måtte oppstå ved byggingen av vegen, og det vil under prosjekteringen og byggingen tas hensyn til rystelser pga.

biltrafikken.

Under samrådsmøtet skisserte beboerne i sameiet et konstruktivt alternativ ved å føre en rampe syd for brua vestover i høyde med den østvendte rampe inn på Nidars eiendom. Ved befaring ble det også konkludert med å parallellforskyve kjørebrua noe vestover. Dette vil kunne redusere noe av ulempene for beboerne i sameiet. Brøsetvegen må imidlertid bygges ut med ny snuplass slik at vegen fortsatt blir blindveg og det må etableres gangforbindelse til brua over E6 og til busslomme på sydsiden av E6. Ved å gjøre disse endringer/justeringer vil 4 av parkeringsplassene lokalisert på nordsiden av bolighusene kunne flyttes til vestsiden og det vesentlige av arealet på nordsiden kan legges ut som grøntareal/hageareal for eksisterende bolighus slik byantikvaren har påpekt. Byantikvaren har dessuten i e-melding uttalt at det må legges avgjørende vekt på størst mulig skånsomhet i forhold til bolighuset – ”først og fremst når det gjelder den nye permanente situasjonen som nå søkes etablert, men også for de rent tekniske konsekvensene i anleggsfasen”.

Det er riktig som det påpekes at Nidar kan leve med avkjørsel fra Bromstadvegen. Årsaken til at det foreslås nytt kryss i Gildheimskrysset er at det er mistanke om at kapasiteten i regulert Strindheimskryss og rundkjøringskrysset i Th.Owesensgt./Bromstadvegen er for liten, slik at dette medfører problemer for trafikkavviklingen i området. Statens Vegvesen har derfor satt i gang et analysearbeid for å se nærmere på disse forhold for eventuelt å finne andre løsninger enn det som foreliggende planforslag forutsetter. Noen endelig avklaring vil ikke kunne skje før Statens Vegvesen har fått bearbeidet de resultater som gjøres mht. trafikkdata for området. Det skal imidlertid opplyses at bedrifter på nordsiden av E6 ser foreliggende planforslag som en stor fordel.

Advokatfirmaet Haraldsen Bydal på vegne av Sameiet Louisenlyst som består av Kersti Margrethe Lilieqvist, Mats Broman, Sissel Berntsen, Fredrik Arthur Tveitan og Astrid Tveitan, brev av 03.02.06.

Det ses positivt på alle tiltak som medfører trafikale forbedringer for så vel gående og kjørende.

Man stiller seg noe undrende til at det i dag rent objektivt er noe som tilsier en forskyvning av vegtraseen bort fra Nidars bygning og over på eiendommer på nordsiden av E6. I denne saken er der ingen offentlige/allmenne interesser som tilsier at den planlagte vegtraseen skal forskyves mot nord. Her er det kun en privatrettslig interessekonflikt mellom Nidar som ønsker bedre plass langsetter sitt bygg og tilsvarende interesser på en andre siden av vegen. Disse hevdes å ha minst like legitimt behov rundt sitt bygg som Nidar.

ICA-eiendommene og bensinstasjonseiendommen har ikke mer plass enn det som trengs. Dette skulle i utgangspunktet tilsi at planforslaget avvises. Forutsatt at festernes, dvs. ICA og Hydro Texaco, interesser ivaretas på betryggende vis, er man ikke totalt avvisende til å flytte vegtraseen nordover. Festerne forutsettes å godkjenne en slik forskyvning.

Både ICAs lager og Hydro Texaco-besinstasjonen utgjør til sammen mange og viktige arbeidsplasser. Disse kan gå tapt dersom dagens rammevilkår for rasjonell drift ikke lar seg opprettholde. Kunsten vil være å finne et kompromiss med brukbare løsninger for alle involverte parter.

Sameiet Louisenlyst støtter derfor det som Asplan Viak AS har anført på vegne av festerne ICA Eiendom og ICA Meny ved at den nye vegtraseen på det kritiske punkt ikke flyttes mer enn 3 m nordover i forhold

Trondheim kommune

til vedtatte plan.

Sameiet kan ikke godta at planskissen lagt fram på samrådsmøtet viser at besinstasjonen er regulert til industri og viser til nylig vedtatt kommunedelfplan som viser næringsområde med forretning (N16). Det antas at det oppførte reguleringsformålet skyldes en inkurie, og at dette rettes opp.

For sameiet er det av stor betydning at tapt areal i størst mulig grad erstattes med annet areal. Det antas at kommunen er interessert i dette. De tilgrensende boligeiendommer som er bortregulert vil i denne sammenheng være av interesse.

Kommentarer.

Det har vært foretatt finjustering av veglinja i samarbeid med kommunens konsulent og festerens konsulent, Asplan Viak AS, for å komme frem til akseptabel linjeføring som ivaretar nødvendige manøvreringsareal forbi det kritiske hjørnet på ICA- bygget. Det er videre foretatt justeringer ved bensintomta slik at forholdene her vil være akseptable. Disse justeringer er endring av gangvegtrace, gangvegen langs E6 forbi besinstasjonen flyttes inn til kollektivfeltet, og mellom ICA-bygget og besinstasjonen reguleres felles avkjørselsveg. På denne måten kan lastebiler komme både til besinstasjonen og ICA-byggets lasterampe på sydsiden av bygget.

Det er nå klart at besinstasjonen opprettholdes og reguleres som sådan.

Representant fra Statens Vegvesen opplyste under samrådsmøtet at det ville komme en skriftlig redegjørelse om saken etter at endringsplanen har ligget ute til offentlig ettersyn.

Beskrivelse av planforslaget

Det foreliggende forslag til endringsplan innebærer at sørlige vegkant (kollektivfeltet) for ny E6-øst blir plassert maksimalt ca. 13 meter fra Nidar sin hovedfasade mot nord, og at det etableres et planskilt kryss mellom E6 og en forlengelse av Thonning Owesens gate over E6.

Det planskilte krysset etableres ved å legge en forbindelse fra Thonning Owesens gate/Ranheimsvegen (på Gildheim) i bru over E6 mot Brøsetvegen. Det etableres ikke forbindelse mellom Brøsetvegen og nevnte forbindelse. Dette for å unngå gjennomkjøring. Nidar får imidlertid adkomst via denne forbindelsen, som i hovedsak vil betjene lastebiler/trailere til/fra fabrikken.

Krysset med E6 utformes med ramper mot øst slik at det naturlig vil betjene trafikk mellom Nidar/Thonning Owesens gate og E6 nord/Omkjøringsvegen. Trafikk mot og fra vest må følge Thonning Owesens gate/Bromstadvegen til Strindheimskrysset.

På vestsida av brua legges det gangbru med trapp og ramper ned til bussholdplass på E6. På nordsida koples gangvegen sammen med gangveg langs E6. På sørsida koples gangvegen sammen med Brøsetvegen.

Arealbruk

E6 forskyvves ca. 8-10 meter mot nord sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Dette gjøres over en strekning på ca. 350 meter. Avstanden mellom Nidars ca. 130 meter lange hovedfasade mot nord og vegen, blir ca 11-13 meter. Før eksisterende kollektivfelt ble anlagt, var avstanden ca 16 meter. Foreslått vegkant (nå regulert kollektivfelt) følger omtrent Nidars eiendomsgrense.

Vegbredden på E6 opprettholdes, og dette innebærer at forskyvningen mot nord gir tilsvarende redusert

Trondheim kommune

areal og reduserte avstander til bygningene på nordsida. De som berøres sterkest er;

□ Gnr./bnr 6/8 Brannstasjonen. Kommunen eier tomten og dagens bygning kommer ca. 70 meter fra framtidig gangveg. Sammenlignet med gjeldende plan reduseres tomtearealet med ca. 600 m².

□ Gnr./bnr 12/17, "Q-Free"-bygget. Kant gangveg kommer ca. 10 meter og kollektivfeltet ca. 13 meter fra bygget som har en lengde på ca. 45 meter. Ca. 20-30 parkeringsplasser må fjernes /flyttes.

□ Gnr./bnr. 5/23, "ICA Meny-lager". Avstanden mellom det sydøstre hjørnet av lagerbygning og formålsgrense/mur er nå etter ytterligere justeringer ca. 7,25 m, og ca. 12,5 m fra kollektivfeltet.

Ved de siste justeringer vil de 4 porter i sørøst ikke være problematisk å utnytte.

□ Gnr./bnr.5/25, "Bensinstasjonen". Etter de siste justeringer vil stasjonen ikke ha problemer med å kunne opprettholde driften. Arealet reguleres til byggeformål med påskrift "bensinstasjon".

□ Tre boliger, eiendommene gnr/bnr. 4/19, 4/75 og 4/18, med i alt 7 leiligheter. Området foreslås omregulert til næringsformål i samsvar med område N20 i kommunedelplan for Lade/Leangen og Rotvoll.

□ Det blir reduserte avstander mellom veg og noen bygninger på sørsida. For andre bygninger blir det økt avstand. Redusert avstand gjelder eiendommen gnr/bnr 12/17. Rampen ned på E6 kommer ca. 10 m fra eksisterende bolighus, og 8 parkeringsplasser må flyttes.

Øvrige tomter/eiendommer som delvis er ubebygget og bebygget og er planlagt fjernet etter gjeldende plan berøres i mindre grad.

Alle eiendommer på nordsida av E6 blir negativt arealmessig berørt. De samme eiendommene vil imidlertid få meget gunstige adkomstforhold til E6 mot øst. Dette vil øke attraktivitet og verdi på eiendommene, særlig til handelsorientert virksomhet (engros handel/detaljhandel). Slik økt attraktivitet vil også omfatte eiendommer som ikke blir direkte berørt av reguleringsplanforslaget.

Planforslaget forutsetter at lengdeprofilen blir justert for E6. I hovedsak vil vegen bli lagt dypere i terrenget forbi Gildheim-Nidar med et totalt sett bedre lengdeprofil enn gjeldende reguleringsplan.

Valgt lengdeprofil vil være gunstig for arealdisponeringen nord for vegen mens effekten på sørsiden langs Nidar kan være negativ. Her vil det være behov for en skråning opp mot Nidars bygg for å utjevne en høydeforskjell på 2-4 meter.

Trafikk

Endringsforslaget innebærer at det bygges et såkalt "halvt diamantkryss" mellom E6 og Thonning Owesens gt. på Gildheim. Dette krysset får ramper på begge sider mot øst. Dette medfører at trafikk mellom E6-øst/Omkjøringsvegen og Nidar /Leangen naturlig vil benytte dette krysset framfor den regulerte rundkjøringen på Strindheim. Dette gir som hovedeffekt at trafikk fordeles på to kryss der gjeldende plan tvinger all trafikk gjennom ett kryssområde (rundkjøringene på Strindheim og ved KBS/Branstasjonen) som det er mistanke om har for liten kapasitet. Det har også den effekten at transportavstander, transporttider og totale kjørelengder blir mindre, dvs. en samfunnsøkonomisk gevinst.

For fotgjengere, syklist og kollektivtrafikken er løsningen i prinsippet de samme som i gjeldende reguleringsplan, men med noen endringer i de mer detaljerte løsningene.

I Gildheimskrysset viser forslaget to trapper i tillegg til ramper for å håndtere høydeforskjeller for fotgjengere.

Trondheim kommune

Endringsforslaget gir trase for gang/sykkel langs E6 med et svært gunstig lengdeprofil. Høydeforskjellene blir minimale over en lang strekning.

For Strindheim skole er det en fordel å slippe å ha lastebiler og trailere til/fra Nidar via Bromstad-vegen.

Miljø

I miljøbegrepet kan det inngå en rekke elementer med støy, forurensning til luft og jord (inkl. støv), energibruk, landskap og arealdisponering/barriere som de elementene man vanligvis analyserer nøye ved veg- og trafikkanlegg. Korte prinsipielle kommentarer kan her gis til disse punktene.

Med samme fysisk løsning vil mengden støy, forurensning og energibruk være avhengig av totalt transportarbeid i alternative løsninger. Den foreslåtte endringsplanen gir lavere transportarbeid enn gjeldende plan, og vil slik sett gi det beste miljøresultat på disse områder.

Løsningene er ikke fysisk like, det er derfor nødvendig å ta et forbehold som gjelder støy ved bolighus øst og sør for Gildheimskrysset. Det er ikke åpenbart hvilket alternativ som er best med tanke på støy. Veggen senkes i endringsforslaget med jordskråninger forbi boligene. Dette indikerer at det kan bli behov for lavere støyskjerm enn de ca. 2 meter høye skjermene som er regulert i gjeldende plan.

Det bedre lengdeprofil vil i prinsippet gi gunstig effekt med hensyn til støy, energibruk og forurensning til luft. Imidlertid er forskjellene marginale. Dersom trafikkhastigheten øker til over 60-70 km/t som følge av bedre vegutforming, vil trafikkstøy og energibruk øke.

Endringsforslaget vil gi bedre tilpasning til landskap og arealdisponering noe som er det vesentligste med endringsforslaget.

Kostnader

Endringsforslaget vil være vesentlig dyrere å realisere enn vedtatt reguleringsplan. Økningen i kostnader vil fordeles på to element:

- ❑ Forskyvning av E6 mot nord
- ❑ Nytt Gildheimskryss

Forskyvning av E6 mot nord vil i prinsippet ikke gi endringer i anleggskostnader. Kostnadene til eiendomsserverv kan endre seg om arealene verdsettes ulikt på de to sidene av vegen noe som anses som lite sannsynlig. Endringer i ulempeerstatninger er vanskelige å anslå.

Det nye Gildheimskrysset blir en del dyrere enn gjeldende regulering. Det skyldes senking av E6 og konsekvenser med tanke på uttak av masser og omlegginger av ledninger. Dessuten blir det større bruareal enn tidligere regulert gangbru. Det må bygges ramper mot øst og Thonning Ovesens gate heves/legges om på et parti. Summen av dette er grovt kalkulert til ca. 44 mill. kroner inkl. planlegging, mva. og 10 % til uforutsett. Ved slike grove kalkyler er det lett å bomme, slik at det velges å operere med et anslag på 45-90 mill. kroner som en aktuell tilleggskostnad.

Det nye Gilheimkrysset krever mer areal enn gjeldende regulering. Dette vil også påvirke kostnader til grunnerv, innløsning av tre boligeiendommer og erstatninger for ulempe.

Trafikkavvikling i anleggsperioden kan være en viktig del av det totale kostnadsbildet. Dette er et viktig element i begrunnelsen for det store spennet i kostnader. Det er mest hensiktsmessig å bygge i fire felt med to felt per etappe.

Forhold til ny forskrift om konsekvensutredning, KU

Ny forskrift om konsekvensutredning ble fastsatt ved kongelig resolusjon av 1. april 2005 i medhold av lov 24. sept. 2004 nr 72 om endring av plan- og bygningsloven

Det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å avklare om et reguleringsarbeid faller inn under forskriftens virkeområde.

Utifra vurdering av planarbeidet i forhold til forskriftens § 3 og kriteriene i § 4 finner ikke planmyndigheten at det ikke er behov for å utarbeide eget planprogram med konsekvensutredning for den foreliggende planendringen.

Andre konsekvenser

Gjennomføring av planendringen medfører tilleggskostnader på ca. 45-90mill kroner. Det forutsettes at dette finansieres gjennom vegprosjektet.

Hele prosjektet E6-øst på stekningen Nidelvbru- Grillstad etter gjeldende plan ble kostnadsregnet til ca. 1100 mill. kroner (2002).

Ovenfor er det påvist de konsekvenser med hensyn til endringer/justeringer endringsplanen medfører i forhold til gjeldende plan.

Det forutsettes at gjeldende plans bestemmelser skal gjelde, og det vises spesielt til bestemmelsen om krav til miljøoppfølgingsprogram og bestemmelsen om krav om utslippstillatelse.

Når det gjelder miljøoppfølgingsprogram heter det:

”Det skal legges fram et miljøoppfølgingsprogram for å minimalisere ulempene for omgivelsene under utbygging av anlegget. Programmet skal godkjennes av kommunen før utbygging kan skje.

Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde plan for håndtering av overskuddsmasser, tidsplan for masseutskifting, midlertidige tiltak for å begrense støy, støv, rystelser og forurensning i grunnen”.

Ved krav om utslippstillatelse heter det:

”Det skal foreligge utslippstillatelse etter forurensningsloven før arbeidene med veganlegget kan settes i gang. Tillatelsen regulerer blant annet forholdene til støy, støv, rystelse og eventuelt utslipp til vann.”

Planlagt gjennomføring

Lokalt arbeides det aktivt både på politisk og næringsmessig hold for å fremskynde byggestart for E6-øst prosjektet til høsten 2007. Dette forutsetter at statlige bevilgninger følges opp til rett tid.

For at de nødvendig plandokumentene skal kunne oversendes til sentrale myndigheter innen rett tid, er det satt opp en stram fremdriftsplan med bystyrebehandling av endringsplanen i junimøtet.

Rådmannens vurdering

Etter samrådfasen er planen omarbeidet på visse punkter, nevnt ovenfor, og rådmannen mener at forslaget til endret regulering gir vesentlige forbedringer for Nidar fabrikker, samtidig som den bedrer tilgjengeligheten til næringsområdene på Leangen og bedrer kapasiteten i Strindheimkrysset.

Med de justeringer som er gjort i samrådet, mener rådmannen at de ulempene som forslaget medfører kan løses på en tilfredsstillende måte.

Det er en klar forutsetning fra rådmannens side at endringene av planen og kostnadsøkningen ikke må ha

Trondheim kommune

konsekvenser for anleggstart av E6-øst prosjektet.

Konklusjon

Forslag til reguleringsplan med bestemmelser anses som tilstrekkelig belyst, og rådmannen anbefaler at endret reguleringsplan for E6-øst på strekningen Strindheimkrysset til ca 300m øst for Gildheimskrysset datert 18.01.06, sist endret 10.02.06, med tilleggsbestemmelser datert 10.02.06 vedtas lagt ut til offentlig ettersyn i 30 dager og sendes på høring. Det forutsettes at gjeldende reguleringsbestemmelser fortsatt skal gjelde.

Rådmannen i Trondheim, 21.02.2006

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

- | | |
|------------------------|---|
| Saksvedlegg 1: | Reguleringskart, datert 18.01.06, sist endret 10.02.06, med justert lengdeprofil E6 |
| Saksvedlegg 2: | Tilleggsbestemmelser til gjeldende bestemmelser datert 10.02.06 |
| Orienteringsvedlegg 1: | Oversiktskart med planomriss, målestokk 1:10 000 |
| Orienteringsvedlegg 2: | Utsnitt av gjeldende reguleringsplan |
| Orienteringsvedlegg 3: | Gjeldende reguleringsbestemmelser |
| Orienteringsvedlegg 4: | Supplerende støyberegninger |
| Utrykte vedlegg: | |
| Orienteringsvedlegg 5: | Saksfremstillingen til gjeldende reguleringsplan |
| Orienteringsvedlegg 6: | Kopier av sakens dokumenter: annonser, brev, innspill og møtereferat |

Arkiv: 06/1384

Reguleringsbestemmelser, tillegg til gjeldende bestemmelser,
E6 – øst, endring på strekningen Strindheimskrysset til ca 300m øst for Gildheimskrysset.

Planen er datert	: 18.01.06
Dato for siste revisjon av plankartet	: 10.02.06
Dato for siste revisjon av tilleggsbestemmelsene	: 10.02.06
Dato for Bystyrets vedtak	:

- §1 Byggeområde- bensinstasjon, N1
I området tillates etablert bensinstasjon med tilhørende anlegg. Gjenværende bygninger som ikke blir fjernet inngår i planen.
- §2 Byggeområde N2
I området kan det etableres kontor, lager, industri og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates etablert forretninger for plasskrevende varegrupper.
Tomteutnyttelsen settes til maksimum 120% , og byggehøyden skal ikke overstige 4. etasjer eller 14 meter.
- §3 Byggeområde N3
Område N3 inngår som en del av næringsarealet gnr 12 bnr 117.
- §4 Fellesområde- felles avkjørsel
Felles avkjørsel FA1 er felles for eiendommene gnr./bnr. 5/25 og 5/23.

Felles avkjørsel FA2 er felles for eiendommene gnr./bnr. 12/121, 12/43, 12/117 og 6/8.

Felles avkjørsel/parkering er felles for eiendommene gnr 12 bnr 17 og gnr 12 bnr 281
- §5 Byggeområde - industri
Skråningsarealet langs og syd for E6 (på Nidars eiendom), regulert til industri, skal tilsåes og

Trondheim kommune

vedlikeholdes av eieren av industriområdet.