

## Saksframlegg

---

### DETALJREGULERING AV E6 - OMKJØRINGSVEGEN, TUNGA - ROTVOLL SAMT SØNDRE DEL AV HAAKON VIIS GATE (FV 868)

### SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 11/7041-45

---

Saksbehandler: Jon Sivert Granhaug

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

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

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 – Omkjøringsvegen, Tunga – Rotvoll samt søndre del av Haakon VIIIs gate som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region Midt og Trondheim kommune senest datert 9.8.2011 med bestemmelser senest datert 9.8.2011.

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

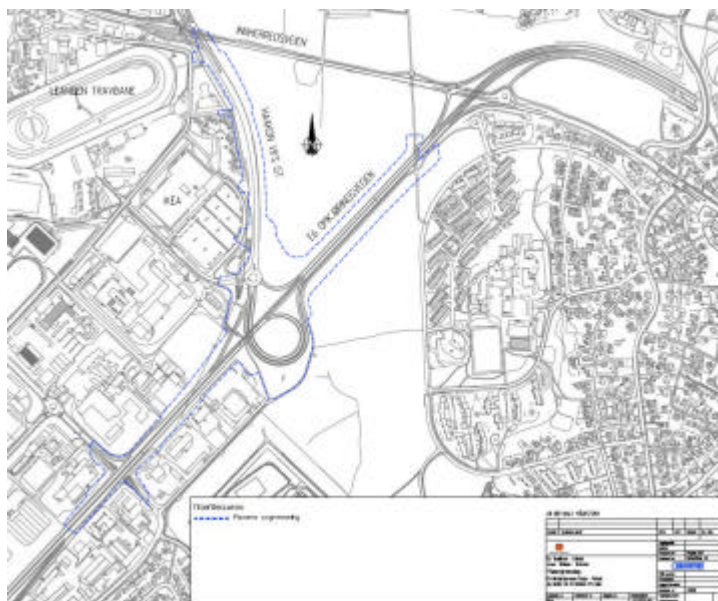
**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

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

#### Sammendrag

Planforslaget omfatter E6 - Omkjøringsvegen fra Tunga – Rotvoll samt søndre del av Haakon VIIIs gate, se kartutsnittet under.



E6 - Omkjøringsvegen planlegges utvidet til fire gjennomgående felt på hele strekningen. Madsjøbrua er allerede utvidet med to nye felt på ny separat bru for sørgående felt. Det etableres akselerasjonsfelt for trafikk via rundkjøringen fra Haakon VIIIs gate ut på E6 – Omkjøringsvegen, og filterfelt fra E6 – Omkjøringsvegen til rundkjøringen.

Dagens rundkjøring har for liten kapasitet og utbedres med ett ekstra sirkelfelt. Innenfor prosjektet planlegges det også å utvide Haakon VIIIs gate, til fire felt mellom Innherredsvegen og fram til rundkjøringen. Det opprettes to nye bussholdeplasser langs

E6 - Omkjøringsvegen med atkomstfortau samt at eksisterende bussholdeplass ved Haakon VIIIs gate utvides. I tillegg blir det en ny bussholdeplass ved Ikea i sørgående retning.

Dagens avkjøring fra Omkjøringsvegen til Bromstadvegen legges ned på bakgrunn av at det ikke er nok plass til både den forlengede påkjøringsrampen til Omkjøringsvegen og dagens avkjøringsrampe til Bromstadvegen.

Det er behov for å ta i bruk noe landbruksareal for å få gjennomført vegprosjektet. Det vises til avsnittet ”Virkninger av planforslaget”.

Formingsveileder for E6 Trondheim - Stjørdal, parsell Gildheim – Grilstad, sist revidert 24.5.2011, godkjent av Trondheim kommune skal legges til grunn for detaljprosjektering av veganlegget, kryssløsninger og annen infrastruktur.

Langs E6 - Omkjøringsvegen utbedres gang – og sykkel feltet fra 3 m til 5 m. Oppgradering av E6 – Omkjøringsvegen på denne strekningen har også flere delmål, se avsnittet ”Virkninger av planforslaget”.

Kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen endres i dimensjon fra 4 x 4 m (dagens dimensjon) til 6 x 4,5 m lik kulverten på samme trasé under Innherredsveien.

Fylkesmannen har stilt følgende vilkår om egengodkjenning i brev datert 28.6.2011.

”Det må gjøres rede for hvor mye jordbruksareal de ulike støyskjermingstiltakene langs Omkjøringsvegen beslaglegger.”

Vilkåret om egengodkjenning er nå fulgt opp og fylkesmannen har trukket sitt vilkår i brev datert 9.8.2011. For nærmere avklaringer i forhold til fylkesmannens vilkår om egengodkjenning vises det til fylkesmannens

## Trondheim kommune

merknader i forbindelse med høringen og rådmannens påfølgende kommentar.

### Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Reinertsen AS og Plansmia AS som forslagstillere, på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen, Region Midt i samarbeid med Trondheim kommune.

For berørte eiendommer innenfor planområdet vises det til adresselisten (elektronisk vedlegg), følger ikke saken.

### Tidligere vedtak og planpremisser

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR PLN 1522/11, den 7.4.2011 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

#### Konsekvensutredning

Konsekvensutredning for prosjektet E6 Øst i Trondheim, parsell Nidelv bru - Grillstad ble godkjent av Vegdirektoratet i brev av 14.11.2001.

#### Retningslinjer, berørte – og tilgrensende planer

*Kommuneplanens arealdel 2007 – 2018, (Bystyret 27.9.2007) gir følgende føringer for viktige kommunikasjonssystemer 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.”*

Planforslaget ivaretar i hovedsak kommuneplanens intensjon i forhold til viktige ledd i kommunikasjonssystemet.

#### *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 el. reguleringsplan.*

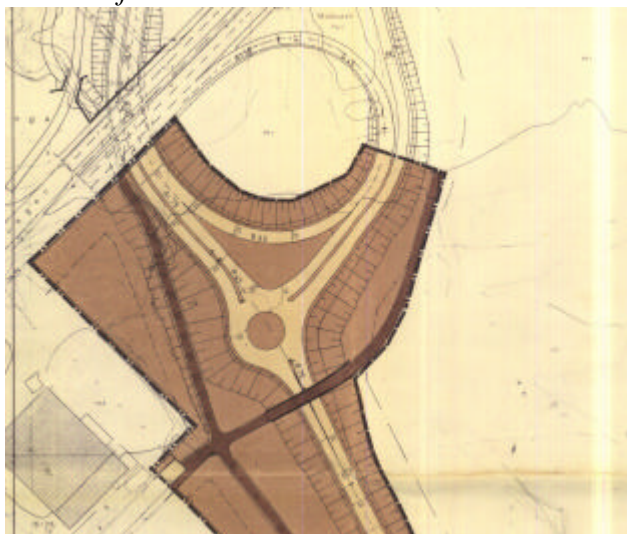
*Ny E6, inklusive tunnelportaler og andre konstruksjoner, skal gis en bytilpasset og arealeffektiv utforming, der estetiske hensyn skal vektlegges. Større, åpne arealer mellom veganleggene skal behandles parkmessig.”*

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

## Trondheim kommune

Det foreligger 10 stk berørte reguleringsplaner i området. Planforslaget viderefører i hovedsak de planer som berøres.

### *Brundalsforbindelsen*



Gjeldende reguleringsplan, ”Reguleringsplan for deler av Rotvoll øvre gnr/bnr 16/7 nord for Leistadgrenda og Brundalsforbindelsen, parsell Omkjøringsvegen – Brundalen” (r0313), viser påkobling av Brundalsforbindelsen på rampen sør for Madsjøbrua (planutsnittet).

Brundalsforbindelsen er også tatt inn i Kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll.

Brundalsforbindelsen inngår i Miljøpakken, men utbyggingstidspunktet er ikke fastlagt. Før utbygging må reguleringsplanen revideres. Dette arbeidet ventes påbegynt ved årsskiftet. Deler av arealet vil i dette planforslaget brukes til midlertidig riggområde. For å sikre muligheten for denne forbindelsen i framtiden, reguleres berørt areal til kjøreveg, samt at det sikres i reguleringsbestemmelse § 8.2.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Følgende temaer er utredet: Biologisk mangfold, forurenset grunn, massedeponering, rasfare, havstigning, trafikksikkerhet, luftkvalitet, støyforhold, kulturminner i grunnen, steds karakter, kommunale ledninger, drikkevann, kommunale veger, kollektivtilbud, friluftsliv, områder som brukes av barn og unge, universell utforming og trafikkløsning.

Temaer som er nærmere utredet: Trafikkstøy, trafikksikkerhet, landbruk, kulturlandskapet og jordvern og forurensing i grunnen. For nærmere utredning av disse temaene vises det til avsnittet ”*Virkninger av planforslaget*”.

I tillegg er det utarbeidet en foreløpig risikovurderingsrapport av planforslaget.

Rapporten tar for seg risikoanalyse med hensyn på trafikksikkerhet for planforslaget. Rapporten har identifisert farer (uønskede hendelser og årsaker) som kan oppstå i anleggsfasen, hvor på strekningen de vil oppstå, om hyppigheten og konsekvenser, konkretisering av risikobildet og forslag til risikoreducerende tiltak.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet og stedets karakter

Planområdet omfatter deler av strekningen på E6 – Omkjøringsvegen: Tunga – Rotvoll samt søndre del av Haakon VII's gate.

Planområdet ligger i et åpent jordbrukslandskap i drift og er et verdifullt kulturlandskapsområde formet av

## Trondheim kommune

jordbruksproduksjon over lang tid.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk opprettholdes i hovedsak med de foreslåtte endringene. Dette omfatter dyrket mark, næringsarealer langs E6 - Omkjøringsvegen, samt berørte vegparseller. Planlagte endringer av veganlegget medfører ikke behov for flytting av boliger eller annen næringsvirksomhet.

### Kulturlandskapet, naturverdier og rekreasjonsverdier

#### *Schmettows allé*

Schmettows allé krysser E6 – Omkjøringsvegen innenfor planområdet. 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 – Omkjøringsvegen.

Alléen eies og vedlikeholdes av Øvre Rotvoll AS og nyttes for å komme seg fram til landbruksjordene. Kulverten under E6 – Omkjøringsvegen har i dag en dimensjon på 4 x 4 m.

#### *Natur –og rekreasjonsverdier*

Fra Strindamarka til Rotvoll går det et belte definert med ”viltinteresser” på kommunens viltkart datert 18.9.2001, vedlegg 12 til kommuneplanens arealdel. Planlagt midlertidig riggområde sør for rampene ved Madsjøbru ligger innenfor dette beltet.

Samme areal er også definert som ”viktig lokal” naturtype på kommunens kart over biologisk mangfold datert 4.4.2006, vedlegg 11 til kommuneplanens arealdel. Arealet er viktig i den totale grønnstrukturen som hekke-, skjule- og trekkområder for dyr, og som spredningskorridor.

Det grønne beltet fra Strindamarka til Rotvoll er også svært viktig som rekreasjonsområde. Kulvertene under Innherredsvegen og E6 – Omkjøringsvegen muliggjør planfri kryssing.

Den største trusselen mot viltets ferdsel er ved omdisponering og nedbygging av viktige viltområder. Planforslaget omfatter eksisterende veganlegg.

### Landbruksforhold - Øvre Rotvoll AS

Planområdet berører verdifulle landbruksarealer av nasjonal verdi på Rotvoll som i dag driftes av Øvre Rotvoll AS.

Øvre Rotvoll ligger 4 km fra torget i Trondheim og har 552 dekar dyrka jord (matkornareal), 45 dekar produktiv skog og 35 dekar anna areal. Gården har driftsbygninger for kylling og storfe, lager, garasje, stabbur, våningshus, kårbolig og drengstue. Ivar Oust driver selv gården med kornproduksjon på ca 500 dekar, grasproduksjon på ca 260 dekar (200 daa leid), samt kjøttproduksjon med 25 ammekyr og ca 120000 kyllinger i året.

Øvre Rotvoll utgjør sammen med fylkeskommunal eiendom, et landbruksområde omgitt av bymessig bebyggelse. Eiendommen deles av flere veger og består av 9 separate teiger.

## **Trondheim kommune**

### Grunnforhold

Planområdet ligger ca 50 m.o.h. og er ikke innenfor kjente forekomster med kvikkleire, iht. "Aksomhetskart kvikkleire – faregradskart, Trondheim kommune (2007)", jf notat fra Statens vegvesen: Berg – og geoteknikkseksjon datert 5.4.2011.

Planområdet ligger ikke i eller i umiddelbar nærhet til forurenset grunn iht. aktsomhetskartet forurenset grunn, Trondheim kommune (2004). Det anses ikke nødvendig med ytterligere undersøkelser i forhold til forurensning i grunnen.

Planområdet kommer heller ikke i konflikt med arkeologiske interesser med bakgrunn i de registreringer som ble utført i forbindelse med Gildheim – Grillstad planen. Det er ikke behov for ytterligere registreringer.

### Trafikkforhold

#### *Trafikkbelastning*

E6 - Omkjøringsvegen mellom Tunga og Rotvoll har i dag bare to stk. gjennomgående felt og en trafikkbelastning (ÅDT) pr. dato på over 20000 kjt./døgn (24000 sør for Madsjøbrua). E6 - Omkjøringsvegen har for øvrig fire felt til Sluppen. Madsjøbrua, som er en del av det planskilte krysset mellom E6 Omkjøringsvegen og Haakon VII's gate, har i dag kun tre felt hvorav høyre felt i nordgående retning er retardasjonsfelt for trafikk som hovedsakelig skal til Lade og trafikk til IKEA/ Landbruksvegen.

Haakon VII's gate, har i dag to og delvis tre felt mellom Leangen allé og E6 - Omkjøringsvegen. Trafikkbelastningen på 15000 kjt./døgn medfører betydelige køproblemer mellom Innherredsvegen og rundkjøringen ved IKEA som følge av for liten kapasitet i rundkjøringen.

#### *Gang - og sykkeltilbudet*

Gangvegen langs E6 - Omkjøringsvegen er tre m bred og knyttet på det lokale gang – sykkelvegnettet på Tunga. Videre er det krysningsmuligheter under Madsjøbrua og muligheter for å komme seg sørover langs Omkjøringsvegen.

### Annen infrastruktur

#### *Lillebylinja (høyspentlinje)*

Høyspentlinja er lagt inn som "hensynssone" med påfølgende rekkefølgekrav i forhold til tilbakeføring av underliggende reguleringsformål, jf. reguleringsbestemmelse § 7.

#### *Kommunale ledninger*

Kommunalt ledningsnettverk ligger langs/ i vegtraséen og ved terrenginngrep vil disse berøres. Kapasiteten på ledningsnettet for overvann i området er også nå fullt, og det må i forbindelse med vegprosjektet etableres nye løsninger for håndtering av overvann. Eksisterende ledningsnettverk hensyntas med reguleringsbestemmelse § 9.2, andre avsnitt.

## **Medvirkningsprosess og innspill til planforslaget før førstegangsbehandling**

Hele veganlegget for E6 Øst i Trondheim ble kunngjort igangsatt regulering i en fellesannonse i Adresseavisen den 16.5.2002. Ved brev av 4.6.2002 ble beboere i planområdet varslet. Berørte parter ble i tillegg varslet pr. brev 25.1.2011 i forbindelse med denne delplanen. Som en del av samråds - og

## Trondheim kommune

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

### Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

6.5.2011, Statsbygg Midt - Norge, eiendomsavdelingen, Tungaveien 32

Eksisterende støyskjerming ønskes opprettholdt. Det er da ønskelig at det etableres jordvoll som støyskjermingstiltak selv om arealinngrepet blir noe større. Eiendommen bør også skjermes under anleggsperioden. Det forutsettes økonomisk kompensasjon for arealinngrepet.

*Rådmannens kommentar:*

Areal for støyskjermingstiltak er regulert inn og den nye støyvollen vil i utgangspunktet bli lik den opprinnelige både i høyde og lengde. Skjerming av eiendommen i anleggsperioden er sikret i bestemmelse § 9.3 *krav til anlegget*. Behovet for grunnerverv avklares nærmere privatrettslig mellom partene.

8.6.2011, Trønder Energi Nett AS

Det må utarbeides et forprosjekt for det elektriske forsyningsanlegget innenfor planområdet for å avdekke konflikter mellom nytt veganlegg og eksisterende elektriske forsyningsanlegg før byggeplanen utarbeides. Forprosjektet skal godkjennes av Trønder Energi Nett AS.

*Rådmannens kommentar:*

Krav til utarbeidelse av et forprosjekt for det elektriske forsyningsanlegget innenfor planområdet er sikret i bestemmelse § 9.2, andre avsnitt. Videre vil det inngås privatrettslig utbyggings – og samarbeidsavtale mellom partene.

15.6.2011, Amalienlyst vel og veilag (AVV)

- Iht. § 9.4, tredje avsnitt forutsetter AVV at det gjennomføres innvendige støymålinger for alle boligene på Amalienlyst etter at veganlegget og støyskjerming er etablert.
- Lokal støyskjerming av uteplassene for Amalienlyst nr. 1A, 1B og 6 må skje i samråd med boligeierne. Støymålinger av uteplassene for de andre på Amalienlyst forutsettes også gjennomført etter at veganlegget og støyskjerming er etablert.
- De er fornøyd med plassering av støyskjermen oppå vollen. De forutsetter at de i byggesaken kan komme med innspill om utforming og plassering, spesielt i forhold til avslutningen i nord og syd. Det forutsettes at vegetasjonen bevares eller erstattes. Valg av løsninger bør skje i samråd med landskapsarkitekt.
- Arealet på utsiden av støyskjermen må vedlikeholdes av det offentlige.
- Støyskjermen bør etableres så tidlig som mulig for å beskytte Amalienlyst også i anleggsperioden.
- Deres private veg som er angitt som midlertidig anleggsområde forutsettes kun å gjelde aktivitet knyttet til etablering av støyskjermen.

*Rådmannens kommentar:*

- Krav til trafikkstøy er ivaretatt i bestemmelse § 9.4 *Støy*, tredje avsnitt.
- For å sikre lokal støyskjerming av uteplasser der det viser seg at det er behov for det, endres

## Trondheim kommune

bestemmelse § 9.4 *Støy*, fjerde avsnitt til følgende: ”Nødvendig lokal støyskjerming på boligeiendommer på Amalienlyst skal gjennomføres samtidig med veganlegget”.

- Offentlige veganlegg er (såfremt de er iht. gjeldende plan) unntatt byggesaksforskriften. Støyskjermingstiltak vil være iht. Formingsveilederen; *E6 – Trondheim – Stjørdal, parsell Gildheim – Grilstad*, sist revidert 24.5.2011, godkjent av Trondheim kommune. SVV er også åpne for mindre tilpasninger /justeringer etter innspill fra AVV.
- Behovet for bruk av den private vegen (Amalienlyst) og støyskjermens vedlikehold avklares nærmere privatrettslig mellom partene. Skjerming av eiendommene i anleggsperioden er sikret i bestemmelse § 9.3 *krav til anlegget*.

### *23.6.2011, Barnas representant v/ Rune Sandmark*

Planforslaget gir en styrking av gang – og sykkelveinet, samt en forbedring av tilgjengeligheten til viktige og sentrale rekreasjonsområder (strandsone og friluftsområder / Rotvollområdet og Strindamarka). Det er viktig at anleggsarbeidet gjennomføres med fokus på trafiksikkerhet og de myke trafikkanter interesser.

#### *Rådmannens kommentar:*

Det vises til reguleringsbestemmelse § 9.3 for krav til anlegget i anleggsfasen.

### *27.6.2011, Diplom – is, Bromstadvegen 59, Solem Arkitektur AS på vegne av ARKEN I ANS*

Planforslaget ute på offentlig ettersyn reduserer mulighetene for framkommelighet rundt dagens og framtidig bygg på Bromstadvegen 59. De har forståelse for nødvendigheten av å etablere bussholdeplass i området og at dette medfører noe erverv av deres eiendom.

#### *Rådmannens kommentar:*

Framkommelighet rundt dagens bygg for Diplom – is er ivaretatt i planforslaget som fremmes til sluttbehandling. Grunnervervet avklares nærmere privatrettslig mellom partene.

### *27.6.2011, FAU Charlottenlund Barneskole, Tunvegen 17*

Det bes om at undergangen i Schmettows allé under Omkjøringsvegen utvides til 6 meters bredde på lik linje med kulverten lenger nord. Et stålgelender kan f.eks. nyttes for å skille ut en egen gangsgang. Undergangen nyttes i dag av landbruksmaskiner fra Rotvoll Øvre, syklistene og myke trafikkanter.

Det planlegges ny gang – og sykkelsti over Svenskjordet i 2014 som vil medføre flere myke trafikkanter til fra Charlottenlund barneskole og ungdomsskole via denne kulverten. I tillegg nyttes denne undergangen hyppig av barneskolen for å komme seg til St. Hans haugen.

#### *Rådmannens kommentar:*

Kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen utvides til 6 x 4,5 m. Det vises til delen om ”Virkninger av planforslaget”.

### *28.6.2011, Kinnarps AS, Magnus Lagabøters veg 6*

De har behov for fri atkomst og parkering på forsiden av deres bygg ut mot Omkjøringsvegen under hele anleggsperioden og det bes om en bekreftelse på dette.

#### *Rådmannens kommentar:*

I anleggsfasen må det forventes noe mindre plass for parkering langs Omkjøringsvegen. Disse forholdene avklares nærmere privatrettslig mellom partene.



## Trondheim kommune

28.6.2011, Rotvoll Øvre AS

- Det vises til det pågående arbeidet og innspill til kommuneplanen om å få vurdert omregulering av jordbruksareal til bolig – og næringsformål for området benevnt som ”trekanten”. Det bes om at det reguleres inn en avkjørsel i denne planen som hensyntar det pågående nevnte arbeidet.
- Det bes om at kulverten utvides i størrelse lik den ved Innherredsvegen fra 4x4 m til 6x4,5 m slik at all kjøring med landbruksmaskiner kan skje her. Følgende ulemper legges til grunn;
  - Utstyret som nyttes i dag, og som er et av de minste på markedet, er svært tungt og ikke beregnet til å kjøre med over lengre avstander. For skurtreskeren som nyttes, er trøsken 4 m høy og skjærebordet er 4 m bred. Driftskostnadene med å kjøre rundt øker i forhold til gårdens landbruksregnskap og hva som kunne vært unngått om kulverten hadde vært større. Antall kjøreturer med landbruksmaskiner til og fra driftssenteret til åkrene sør for Omkjøringsvegen er ca 1000 i løpet av ett år. Totalt gir dette en merkostnad på ca 7,5 mill. mer enn om det hadde vært mulig å kjøre gjennom kulverten.
  - Schmettows allé er en del av den offentlige grønnstrukturen i kommunen og brukes av gående, syklende og blant annet av Charlottenlund skole. Alléen er også en del av det overordnede sykkelvegnettet samtidig som den benyttes til landbruksdrift. Sammenblandingen av de ulike grupper som bruker alléen anses som problematisk med hensyn på dagens dimensjon av kulverten.
- Det bes om avklaring i forhold til forbruk av landbruksarealer som tas både permanent og midlertidig i forbindelse med veganlegget.
- Det etterlyses en mer konkret bestemmelse i forhold til å unngå jordpakking i anleggsfasen.

*Rådmannens kommentar:*

- Spørsmålet om omregulering av jordbruksareal til bolig – og næringsformål, er forhold som må avklares i kommuneplanens arealdel. Dette planarbeidet anses ikke å være til hinder for en evt. omregulering.
- Kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen utvides til 6 x 4,5 m. Det vises til delen om ”*Virkninger av planforslaget*”.
- I forhold til forbruk av landbruksarealer som erverves permanent og midlertidig er dette tidligere nevnt ved 1. gangsbehandling av planforslaget.
- For mer konkrete bestemmelser vedrørende å unngå jordpakking i anleggsfasen vises det til § 8.1 *Bestemmelsesområde*.

28.6.2011, Fylkesmannen i Sør – Trøndelag

Det er positivt at det har vært et fokus på å redusere forbruket av jordbruksareal og at man i størst mulig grad skal unngå jordpakking for bruk av de midlertidige riggområdene/ anleggsbeltene.

Det henstilles at det innarbeides krav til hvordan matjorda skal tas vare på under anleggsfasen.

For øvrig forutsettes det at planforslaget ivaretar driftsforholdene for landbruket i området.

Det minnes om kommunens ansvar om KOSTRA rapportering av dyrka/ dyrkbar jord som omdisponeres.

Det går fram av planforslaget at ved bruk av armert jord kan støyvollen kreve mindre jordbruksareal. På bakgrunn av dette har fylkesmannen følgende vilkår for egengodkjenning i saken.

Vilkår for egengodkjenning:

”Det må gjøres rede for hvor mye jordbruksareal de ulike støyskjermingstiltakene langs Omkjøringsvegen beslaglegger”.

*Rådmannens kommentar:*

## Trondheim kommune

I forhold til å unngå jordpakking vises det til rådmannens kommentar til Rotvoll Øvre AS merknader ovenfor.

### Oppfølging av vilkår for egengodkjenning:

I planlegging av veganlegget er det valgt støyskjermingstiltak som skal ta hensyn til de verdifulle jordbruksarealer (minst mulig arealinngrep), samtidig som kulturlandskapet/ landskapsrommet og naboer skal ivaretas. Langs sørøstsiden av Omkjøringsvegen, mot Jakobsli/Charlottenlund bygges det armert jordvoll avbrutt av en kort skjerm over Schmettows allé.

Tabellen under synliggjør ca arealbehov for de ulike støyskjermingstiltakene; armert jordvoll, vanlig støyvoll og støyskjerm.

Type skjerming	Høyde – bredde	Permanent erverv	Hvorav tidligere ervervet	Midlertidig erverv
Armert jordvoll	H=1,5m, B=5m (B varierer noe)	7773 m <sup>2</sup>	3421 m <sup>2</sup>	3280 m <sup>2</sup>
Støyvoll med helning 1:2	H=1,5m, B=7m (B varierer noe)	8445 m <sup>2</sup>	3421 m <sup>2</sup>	3280 m <sup>2</sup>
Støyskjerm	H=1,5	8113 m <sup>2</sup>	3421 m <sup>2</sup>	3280 m <sup>2</sup>
Støyskjerm m/ rekkverk	H=1,5	7151 m <sup>2</sup>	3421 m <sup>2</sup>	3280 m <sup>2</sup>

(kilde: Statens vegvesen)

Tabellen viser at arealforbruket ved bruk av armert jordvoll er noe mindre enn ved bruk av ren skjerm. Dette skyldes kravet til sikkerhetsavstand på 7 m fra vegbanen for oppføring av en ren skjerm mens en armert jordvoll trenger en sikkerhetsavstand på 5,9 m. Velges skjerm med rekkverk (autovern) er det nok med en sikkerhetsavstand på 4,4 m som gjør det mulig å spare ca 622 m<sup>2</sup> areal i forhold til å bruke armert voll.

For rådmannens begrunnelse for å velge armert jordvoll vises det til delen om ”*Virkinger av planforslaget*”.

Fylkesmannens vilkår for egengodkjenning er trukket iht. brev datert 9.8.2011 og planforslaget kan sluttbehandles.

### *30.6.2011, Syklistenes Landsforening (SL)*

SL mener planen bør forkastes i sin nåværende form. De mener rundkjøringen ved IKEA har god nok kapasitet i dag, og de viser til målene i Miljøpakken om å redusere biltrafikken.

Videre mener de planforslaget bør ta i betraktning ønsket fra Rotvoll Øvre om å omregulere jordbruksarealer sør for Innherredsvegen til bolig- og næringsformål. Planforslaget bør i første omgang omfatte følgende punkter; bussholdeplasser langs E6, støyforholdene for boliger på Charlottenlund/ Jakobsli og utvide Schmettows allé.

### *Rådmannens kommentar:*

Vegprosjektet er forankret i Nasjonal Transportplan og Fylkesdelplanen, og inngår i prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal. Dette prosjektet må ses i en større sammenheng hvor fokus er ivaretagelse av – og tilrettelegging for blant annet næringslivet, avlaste trafikkbelastede områder og redusere antall trafikkulykker med mer.

## Trondheim kommune

I forhold til spørsmålet om å omregulere jordbruksarealer til bolig – og næringsformål vises det til rådmannens kommentar til Rotvoll Øvre AS sine merknader.

Det har vært nødvendig å vurdere den helhetlige sammenhengende infrastrukturen og ikke bare enkelttiltak som bussholdeplasser, gang – og sykkelforhold med mer.

*11.7.2011, Sør – Trøndelag fylkeskommune*

Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten jf. § 8 i kulturminneloven.

Videre minner fylkeskommunen på om det nasjonalt viktige kulturlandskapet Lade /Rotvoll hvor det er viktig at detaljløsninger og arronderinger/ avslutninger tar de nødvendige hensyn til disse verdiene. Ut over dette har fylkeskommunen ingen merknader eller vilkår for egengodkjenning til planforslaget.

*Rådmannens kommentar:*

Kulturlandskapet har vært ett førende prinsipp hvor det blant annet tilstrebes støyskjermingsløsninger i samsvar med dette. Hensynet til Schmettows allé anses som ivaretatt iht. bestemmelse § 7.3. Videre vil detaljløsninger og avslutninger være i tråd med *Formingsveilederen for E6 Trondheim – Stjørdal, parsell Gildheim Grillstad* sist datert 24.5.2011.

*Oppfølging av andre merknader ved offentlig ettersyn*

- Reguleringsbestemmelse § 9.4, siste ledd endres til; ” *Nødvendig lokal støyskjerming på boligeiendommer på Amalienlyst skal gjennomføres samtidig med veganlegget*”.
- Endringen er et resultat av innspill internt og fra Amalienlyst vel – og veilag.
- Når det gjelder de konkrete støyskjermingstiltakene skal disse være iht. til ”*Formingsveilederen for E6 Trondheim – Stjørdal, parsell Gildheim – Grilstad*” sist revidert 24.5.2011.

Endringer av plankartet etter offentlig ettersyn

Kartendringene er et resultat av de innkomne merknadene og møter i etterkant av offentlig ettersyn.

- Mindre justeringer i forhold til Diplom – is, gnr/bnr 15/35.
- Mindre justering i forholdt til støyskjerming av statsbygg sin eiendom gnr/bnr 15/25 og 15/55, Tungavegen 32.
- Reguleringsbestemmelse § 9.4 endres til følgende:  
”*Nødvendig lokal støyskjerming på boligeiendommer på Amalienlyst skal gjennomføres samtidig med veganlegget*”.
- Det sikres rettigheter til atkomst fra busslomma fram til Magnus Lagabøters veg.
- Filterfeltet som var lagt på utsiden av rundkjøringen ved Ikea i kjøreretningen fra Landbruksvegen og over på Omkjøringsvegen mot sørvest er tatt ut.
- Filterfeltet fra Omkjøringsvegen inn mot rundkjøringa ved Ikea fra nordøst knyttes sammen med avkjøringen fra Omkjøringsvegen. Det blir 2 felts avkjøring fra Omkjøringsvegen, men bare ett felt inn i selve rundkjøringa.
- Det reguleres inn en ny bussholdeplass med gangatkomst på vestsiden av Haakon VII's gate mot Ikea sine parkeringsplasser.

## Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

BEBYGGELSE OG ANLEGG: Forretninger, tjenesteyting, industri, forretning/kontor og Forretning/kontor/industri

SAMFERDSELSANLEGG –

## Trondheim kommune

OG TEKNISK INFRASTRUKTUR: Kjøreveg, gang – og sykkelveg, annen veggrunn – grøntareal, Kollektivtransport (KT) og kollektivholdeplass (KH).

GRØNNSTUKTUR: Vegetasjonsskjerm

LANDBRUK, - NATUR OG  
FRILUFTSOMRÅDER

SAMT REINDRIFT: Jordbruk

HENSYNSSONER a, 1) Sikringssone friskt, a, 3) Faresone høyspenningsanlegg og c) Sone med angitte særlige hensyn – bevaring kulturmiljø

BESTEMMELSEOMRÅDE: Midlertidig riggområde/anleggsbelte; #1, #2, og #3 og Bestemmelsesområde, støyvoll #4.

### Planlagt ny trafikksituasjon

E6 - Omkjøringsvegen planlegges utvidet til 4 gjennomgående felt på hele strekningen. Madsjøbrua er allerede utvidet med 2 nye kjørefelt på ny separat bru for sørgående felt.

Dagens rundkjøring ved Ikea har for liten kapasitet og må derfor utbedres med ett ekstra sirkelfelt. Innenfor prosjektet planlegges det nå også å utvide Haakon VII's gate, til 4 felt mellom Innherredsvegen og planlagt ny rundkjøring ved Ikea.

E6 - Omkjøringsvegen er planlagt med en total vegbredde på 19 m med 2 m midtdeler. På Haakon VII's gate avsettes 1 m midtdeler m/dobbelt sperrelinje.

### *Fjerning av dagens avkjøring fra Omkjøringsvegen til Bromstadvegen*

Direkte atkomst fra E6 – Omkjøringsvegen til dagens næringsvirksomhet opprettholdes for Tunga, Ikea og Leangenområdet med unntak av atkomsten til Tine.

Bakgrunnen for at dagens avkjøringsrampe fra Omkjøringsvegen til Bromstadvegen fjernes, er at dagens påkjøringsrampe fra rundkjøringen til Omkjøringsvegen ville kommet i konflikt med rampa ned til Bromstadvegen. Å ha begge rampene er ikke funnet trafiksikkert nok.

### *Bussholdeplasser*

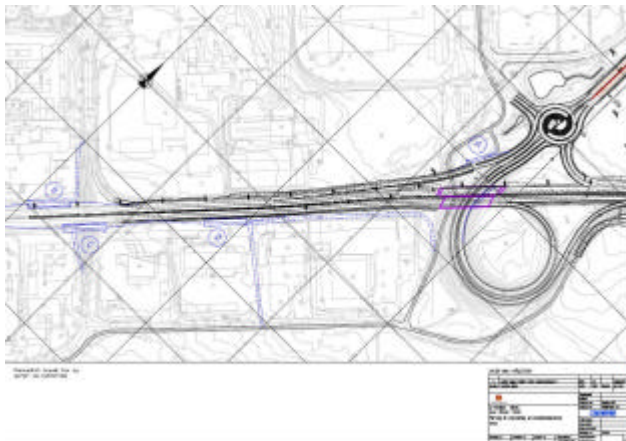
Plassering av busslommer langs Omkjøringsvegen, strekningen Tunga - Rotvoll har vært grundig vurdert med AtB, byplankontoret og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Konklusjonen er at planforslaget legger til grunn for plassering av 3 holdeplasser; A, B og D.

Planforslaget legger opp til følgende løsninger:

- Holdeplassen (A) mellom rundkjøringen og Omkjøringsvegen ved Ikea er en utvidelse av eksisterende holdeplass. Holdeplassen dimensjoneres slik at trafikkstrømmen til Omkjøringsvegen kan skje uhindret og tilpasses eksisterende gang – og sykkelveg. Dimensjonerende fart er satt til 60 km/t.
- Det foreslås en ny holdeplass (B) vest for Omkjøringsvegen og sør for Bromstadvegen. Holdeplassen dimensjoneres for to busser. Holdeplass B sin plassering gjør at undergangen ikke må forlenges.
- Ny holdeplass (D) ligger øst for Omkjøringsvegen og nord for Bromstadvegen. Holdeplassen vil få et vekslingsfelt med påfølgende rampe. Det etableres gangsystem fra de nye holdeplassene som knyttes på eksisterende gang – og sykkelssystem. Dette forslaget krever noe tomteareal fra Magnus Lagabøters veg 4, 6 og 8.
- Alternativ (C) utgår.

## Trondheim kommune

- Det etableres ny bussholdeplass ved Ikea på Haakon VIIIs gate.



### *Gang – og sykkelvegnettet*

Det etableres ny gang- og sykkelveg med støyskjerming i form av armert jordvoll langs Omkjøringsvegen mot boligområdene på Charlottenlund/Jakobsli.

Deler av gang- og sykkelvegnettet i rundkjøringa ved Ikea må stenges helt for gang- og sykkeltrafikk inntil veganlegget er ferdig opparbeidet. Midlertidige løsninger etableres.

### *Rundkjøringa*

Dagens rundkjøring har for liten kapasitet og utbedres med ett ekstra sirkelfelt.

Det etableres akselerasjonsfelt for trafikk via rundkjøringen fra Haakon VIIIs gate ut på E6 – Omkjøringsvegen, og filterfelt fra E6 – Omkjøringsvegen til rundkjøringen.

### Støy – og luftforhold

For støyforhold vises det til temaet ”*Virkninger av planforslaget*”.

Luftkvalitetsforholdene er vurdert og godkjent i KU for hele veganlegget E6 Trondheim – Stjørdal av Vegdirektoratet i brev av 14.11.2001.

### Universell utforming

Gang - og sykkelveger utformes i samsvar med prinsippene for universell utforming.

I tillegg er det mulig å få til trappeatkomster til bussholdeplassene, jf. reguleringsbestemmelse § 4.1.

Formingsveileder for E6 Trondheim - Stjørdal, parsell Gildheim – Grilstad sist revidert 24.5.2011, godkjent av Trondheim kommune skal legges til grunn for detaljprosjektering av veganlegget, kryssløsninger og annen infrastruktur.

### Schmettows Allé – kulvert under Omkjøringsvegen

Kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen er en del av det overordnede gang - og sykkelvegnettet, samt at den har funksjon som landbruksatkomst til jordet sør for E6 – Omkjøringsvegen og er en viktig skoleveg og turveg for allmenn ferdsel.

Kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen endres derfor fra 4 x 4 m til 6 x 4,5 m som en oppfølging av innkomne merknader og iht. endring av kulverten lenger nord, i plan for Gildheim – Grillstad, vedtatt av bystyret 27.1.2011.

## Trondheim kommune

Kulverten reguleres med hensynssone bevaring kulturmiljø som samsvarer med Gildheim Grillstadplanen.

For konsekvensene av å utvide kulverten vises det til temaet ”*Virkninger av planforslaget*”.

### Planlagt gjennomføring

Det planlegges en framdrift med oppstart av anleggsarbeidene i 2012 og ferdigstillelse av anlegget i 2014.

Det er stilt krav til gjennomføringen for følgende temaer:

Utslippstillatelse, vann – og avløpsnett og ldningsnett, krav til anlegget og støyforhold, jf. reguleringsbestemmelse § 9.

### Virkninger av planforslaget

Støyforhold, støyrapport datert 2.5.2011, Reinertsen AS, (elektronisk) vedlegg nr 4.

Støyrapporten tar for seg støyforhold for eksisterende trafikksituasjon (tall fra 2010) og framtidig trafikksituasjon (tall fra 2024) med påfølgende støysonekart for planstrekningen. Støymålinger er gjort både i 1,5 m og 4 m høyder, og der det er eksisterende støyskjermingstiltak i dag og med nye avbøtende støyskjermingstiltak. Det er også utført støymålinger spesielt fra Hørløcks veg som er sett i sammenheng med støy fra E6 - Omkjøringsvegen.

Oppsummert for dagens støysituasjon (langs Omkjøringsvegen vest for Madsjøen bru) er det på fasader (4 m høyde) flere kontorbygninger som ligger innenfor rød sone med støynivå over 65 dBA.

For boligene på Amalienlyst er deres uterom i hovedsak vestvendte og støymåling i 1,5 m høyde har disse et støynivå mindre enn 55 dBA med eksisterende støyskjerming.

Boligene langs Hørløcks veg får i dag støybidrag både fra E6 og Hørløcks veg. Disse boligene har i dag et støynivå over 55 dBA på fasader ut mot vegen, mens deres uterom som i hovedsak ligger mot sør stort sett har lavere støynivå enn 55 dBA.

For framtidig støysituasjon (2024) vil støynivået øke noe langs Omkjøringsvegen vest for Madsjøen bru på grunn av trafikkveksten (1,5 % økning pr år). Boligene langs Hørløcks veg vil få et økt støynivå som skyldes økt trafikkmengde i Hørløcks veg.

Der Bromstadvegen går under E6 – Omkjøringsvegen, vil støynivået reduseres lokalt på grunn av at dagens avkjøring stenges.

Støyrapporten med støysonekartene følger som elektronisk vedlegg.

#### *Støyskjermingstiltak*

Følgende støytiltak foreslås innenfor regulert planområde.

- Støyskjerm, h = 1,5 m, på eksisterende voll ved Amalienlyst.
- Støyvoll langs Omkjøringsvegen, h = 1,5 m (angitt i forhold til vegskulder), fram til Schmettows allé.
- Støyskjerm, h = 1,5 m over kulvert Schmettows allé.
- Støyvoll, h = 2,0 m (angitt i forhold til g/s - veg), fra kulvert Schmettows allé mot ny støyskjerm sør/øst for Rotvollkrysset. Støyvollen og støyskjermen er regulert inn på naboparsellen, ref.

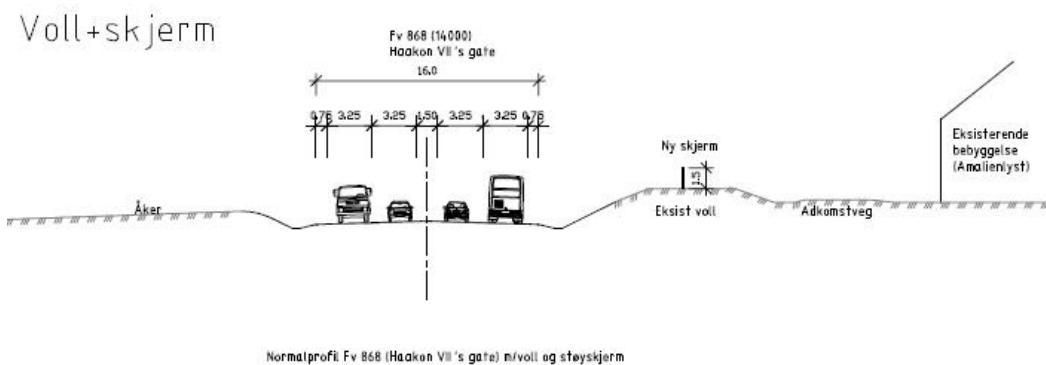
## Trondheim kommune

”Forslag til detaljregulering av Riksveg Gildheim – Grillstad”, datert 27.1.2011.

Støyskjermingstiltak er sikret på plankartet. I tillegg bør det vurderes lokale støyskjermingstiltak av enkelte uteplasser.

### *Virkninger med støyskjermingstiltak i år 2024*

Med nye støytiltak for boligene ved Amalienlyst og langs E6 - Omkjøringsvegen vil støynivået reduseres i forhold til eksisterende situasjon. Det foreslås støytiltak voll + skjerm, se skissen under.



Med skjermingstiltak, vil boligene ved Amalienlyst ligge i grønn og oransje sone 1,5 m over terreng. Uteplassene i vest vil ligge i grønn sone.

Eventuelle behov for lokal støyskjerming er sikret i reguleringsbestemmelse § 9.4.

For boligene i Hørløcks veg vil uteplassene i sør stort sett ligge i grønn sone, mens balkongene i nord ligger i grønn, gul og rød sone avhengig av etasje.

Støybidraget fra Hørløcks veg er dominerende i 2024. Derfor vil det ikke nytte med ytterligere tiltak langs E6 - Omkjøringsvegen for boligene langs Hørløcks veg. For boligene langs Hørløcks som i 2024 vil ha fasader med støynivå over 55 dBA må tiltak gjøres langs Hørløcks veg.

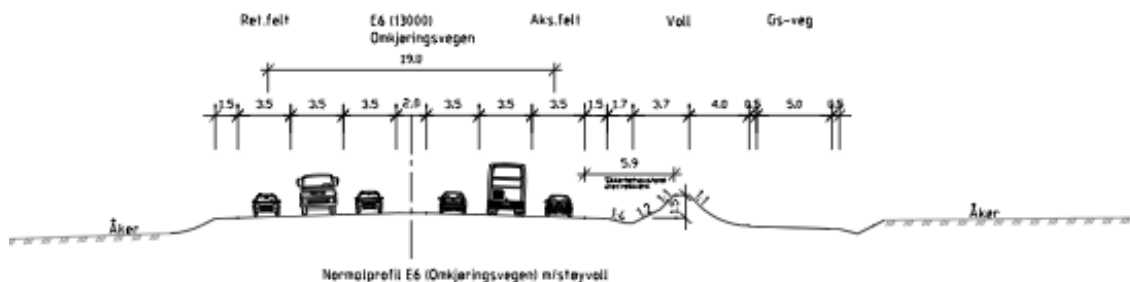
### *Armert jordvoll som støyskjermingstiltak*

I planforslaget er det regulert inn areal for plassering av armert jordvoll på østsiden av Omkjøringsvegen mot Jakobsli /Charlottenlund.

Valg av støyskjermingstiltak i forhold til forbruk av landbruksarealer har vært et faglig dilemma. I forhold til kulturlandskapet og ivaretagelse av det åpne landskapsrommet, vil en fysisk støyskjerming (mur/gjerde) i større grad være et fremmedelement i landskapet enn en armert vegetasjonskledd voll.

# Trondheim kommune

## Voll



Normalprofilen ved valg av armert jordvoll kan bygges med en sikkerhetsavstand på 5,9 meter.

Videre er følgende momenter lagt til grunn for valget av armert voll framfor støyskjerm:

- En grønn armert jordvoll vurderes som et mindre fremmedelement i forhold til kulturlandskapet og landskapsrommet.
- Det er lettere for viltet å krysse hovedvegen via en armert jordvoll.
- Enklere og mindre kostnader i forhold til vedlikehold av en armert jordvoll, blant annet i forhold til fokksnø og brøyting. Fokksnø samles lettere bak en skjerm og krever mer brøyting.
- En armert jordvoll medfører redusert skadeomfang og gir dermed bedre trafiksikkerhet.

### Trafiksikkerhet

Det reguleres inn fysisk midtdeler i kjørebane. Videre reguleres det inn planskilte kryssinger for gang- og sykkeltrafikk. Ved bussholdeplassene bygges det gjerder for å ivareta sikkerheten for alle typer trafikanter.

Oppgradering av E6 – Omkjøringsvegen på denne strekningen har også flere delmål

- Ny hovedinnsfartsåre på denne strekningen skal gi trafikkavlastning for dagens gatenett og boligområder.
- Gi god tilgjengelighet, framkommelighet og regularitet for alle trafikantergrupper.
- Redusere antall trafikkulykker, barrierevirkninger og utrygghetsfølelse.
- Gi mulighet for miljømessig opprustning av de aktuelle bydelene samt tilrettelegge for mer ønsket arealbruk/byutvikling.

### Landbruk, kulturlandskapet og jordvern

Det har vært en bevissthet både i planlegging og diskusjoner med fagmyndigheter om minst mulig omdisponering av landbruksarealer til vegformål. Den planlagte utbygging av veganlegget vil likevel føre til noe forbruk av landbruksareal.

Gjennomføring av veganlegget krever permanent – og midlertidig erverv av landbruksjord. Areal som permanent må erverves er areal som skal nyttes til vegbane, gang – og sykkelveg og støyskjermingsanlegg. Areal som midlertidig må erverves er areal som skal nyttes til midlertidig riggområde/ anleggsbelte og som tilbakeføres til landbruksformål.

Areal som permanent må erverves omfatter ca. 8,8 daa.

Areal som midlertidig må erverves omfatter ca. 20,3 daa.

For arealoversikt over areal som erverves vises det til vedlegg nr. 3.



## Trondheim kommune

Økt transportbehov opp gjennom årene har medført at det har vært behov for arealerverv av dyrka jord til samferdselsformål. Det er derfor viktig at veganleggets utforming og løsninger hensyntar og gis en grundig vurdering i forhold til dagens landbruksdrift.

For å unngå jordpakking i forbindelse med anleggsarbeidet på midlertidig riggområde/ anleggsbelte er det utarbeidet en bestemmelse som ivaretar dette, jf. reguleringsbestemmelse § 9.4.

### Forurensing i grunnen

I forhold til forurensing i grunnen foreligger det allerede en godkjent utslippstillatelse som legges til grunn, jf. ”*utslippstillatelse for E6 Trondheim – Stjørdal for parsellen Nidelv bru og Grillstad, datert 12.3.2009.*

### Konsekvensen av å øke tverrsnittet på kulverten under Omkjøringsvegen fra 4x4 m til 6x4,5 m

Kjøring med landbruksmaskiner for Øvre Rotvoll AS til landbruksarealer sør for Omkjøringsvegen, kan i størst mulig grad i framtiden skje via den utvidete kulverten. Dette gir en besparelse i driftskostnader i forhold til om landbrukstransporten måtte skjedd via andre offentlige veger.

Økt bredde på kulverten vil også bidra til økt trafiksikkerhet for spesielt de myke trafikkantene som ferdes her.

I forbindelse med selve utvidelsen av kulverten kan det bli behov for mer midlertidig vegareal enn hva som ligger innenfor planområdet. Dette for å sikre god nok trafikkavvikling forbi byggegropa.

Det er på dette tidspunktet ikke avklart om det vil bli behov for midlertidige tilleggsarealer. Av hensyn til den stramme framdriftsplanen vil evt. endringer som krever justering/utvidelse av planavgrensning tas i etterkant.

Statens vegvesen påpeker at en utvidelse av kulverten under Omkjøringsvegen antas å medføre ekstra kostnader på ca 5 – 10 millioner kroner.

De påpeker også at riving av eksisterende – og bygging av ny kulvert under Omkjøringsvegen antas og forlenge anleggsperioden med ca 4 mnd.

## **Rådmannens vurdering og anbefaling**

### Generelt

Planforslaget vil bidra til å slutføre deler av et større vegprosjekt; E6 Trondheim – Stjørdal, og bidra til å øke og gi god tilgjengelighet og framkommelighet for alle trafikantgrupper. På sikt vil dette redusere antall trafikkulykker og barrierevirkninger.

Det forventes rom for å finansiere storparten av anlegget innenfor eksisterende rammer for vegprosjektet E6 Trondheim – Stjørdal. I tillegg er det aktuelt å vurdere evt. bidrag fra Miljøpakken.

### Støyskjerming i forhold til jordvern og kulturlandskapet

En av hovedutfordringene ved støyskjerming er hvordan boliger skal støyskjermes uten å forbruke unødvendig jordbruksareal, samt opprettholde det åpne landskapet. Støyfaglige vurderinger viser at det er mange måter å støyskjermes på; skjerm (mur/gjerde), jordvoll, jordvoll + skjerm og en armert jordvoll. En jordvoll gir mindre refleksjon enn skjerm, men er mer arealkrevende. En skjerm kan plasseres noe

## Trondheim kommune

nærmere støykilden enn en jordvoll, og kan gi bedre effekt enn en jordvoll i samme høyde.

En armert jordvoll krever mindre areal enn en tradisjonell jordvoll siden den kan ha en brattere vinkel mot vegbanen. Arealbehovet mellom armert jordvoll sammenlignet med en skjerm, viser at denne forskjellen er minimal.

I valget mellom ivaretagelse av landbruksarealer og hensynet til beboere langs hovedvegen og kulturlandskapet, er hensynet til beboerne og kulturlandskapet vektet noe tyngre enn landbruksinteressene.

I forhold til kulturlandskapet og ivaretagelse av det åpne landskapsrommet, vil en fysisk støyskjerming (mur/gjerde) i større grad være et fremmedelement i landskapet enn en armert vegetasjonskledd voll.

### Utvidelse av kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen

Rådmannen mener det har vært viktig og naturlig at kulverten i Schmettows allé under Omkjøringsvegen utvides til 6 x 4,5 m likt kulverten lenger nord i Schmettows allé.

Dette gir en kortere kjørerute for Øvre Rotvoll AS til arealene sør for Omkjøringsvegen, som bidrar noe positivt på driftsregnskapet.

En utvidet kulvert gir også en trafiksikkerhetsmessig tryggere gjennomgang, spesielt for myke trafikanter som ferdes her. Det er viktig at kulverten er bred nok, spesielt når det pågår landbrukskjøring til arealene sør for Omkjøringsvegen.

Det nevnes at Statens vegvesen har akseptert utvidelsen av kulverten, men er ikke enige grunnet kostnader og økt anleggsdrift dette gir.

### **Konklusjon**

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 16.08.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### **Vedlegg**

- Vedlegg 1.1 – 1.3: Reguleringskart (3 stk kartblad) datert 1.3.2011, sist endret 9.8.2011
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser datert 9.8.2011
- Vedlegg 3: Arealoversikt over areal som erverves
- Utrykt vedlegg 4: Støyrapport datert 2.5.2011, Reinertsen AS (elektronisk)

## **Trondheim kommune**

Utrykt vedlegg 5: Støysonekart (elektronisk)

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