

Saksframlegg

SANDMOEN, DEL AV 313/585

DETALJREGULERING AV KOLLEKTIVANLEGG

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 09/33298-31

Saksbehandler: Erling Kristian Skinderhaug

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Sandmoen, del av 313/585, detaljregulering av kollektivanlegg som vist på kart i målestokk 1:2000, merket Pir II AS senest datert 21.1.2011 med bestemmelser senest datert 20.1.2011.

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

Reguleringsplanen skal legge til rette for opparbeiding av et kollektivanlegg på Sandmoen. Anlegget skal hovedsakelig bestå av bussoppstillingsplasser, administrasjonsbygg, vaskehaller, drivstoffanlegg og personbilverksted. Anlegget skal etableres for AtB. Sør-Trøndelag fylkeskommune er tiltakshaver.

Fylkestinget godkjente i saksnr: 117/10 den 8.12.2010 at anlegging av bussdepot for 150-180 busser på Sandmoen settes i gang. Det skal etableres to nye bussdepoter i Trondheimsområdet, et i sør og et i nordøst. Sandmoen ble valgt som plassering i sør.

Overordnet plan for området er kommuneplanens arealdel 2007-2018, i denne er området avsatt til erverv. I ervervsområder kan all type næringsaktivitet inngå, både privat og offentlig. Reguleringen er således ikke i strid med overordnet plan. Formål i gjeldende reguleringsplan er industri.

Risiko- og sårbarhetsanalysen for tiltaket viser at det ikke er knyttet risiko til etablering av anlegget utover det som er normalt og akseptert. Følgene av etableringen blir ansett som små i forhold til dagens situasjon.

I høringsperioden har det kommet flere uttalelser, blant annet har både Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Statens Vegvesen kommet med vilkår for egengodkjenning. Fylkesmannen ønsket at planen skal inneholde maksimumskrav til parkering av personbiler på bakkenivå, for resterende parkeringsbehov bør det søkes andre løsninger. Enten under bakkenivå eller i flere etasjer. Statens Vegvesen ønsket opparbeidelse av venstresvingefelt i Østre Rosten for å forhindre forsinkelser og skape en mer trafikksikker situasjon. I forhold til parkering for personbiler på området løses dette som parkering på sokkelnivå. Parkeringen anlegges med mulighet for etablering av parkeringsdekker for å skape en fleksibel arealreserve på tomte for framtidig utvikling av anlegget. Det skal etableres et venstresvingefelt i Østre Rosten, det settes et rekkefølgekrav for å sikre dette.

Rådmannen mener at etablering av et kollektivanlegg er en viktig del av infrastrukturen for kollektivtransporten i Trondheim og anbefaler at planen vedtas.

Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Pir II AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver/oppdragsgiver Sør-Trøndelag Fylkeskommune.

Planområdet omfatter disse eiendommene: 313/538 – Ren Distribunal AS og 313/585 – Trondheim kommune.

Tidligere vedtak og planpremisser

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak 3819/10 den 3.11.2010 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse hvor det ble vurdert og anbefalt tiltak innenfor følgende tema:

Trondheim kommune

- Ulykke i av-/påkjørslar
- Ulykke med gående/syklende
- Ulykke ved anleggsgjennomføring
- Eksplosjon

Det vises til avsnitt "Virkninger av planforslaget" for konklusjoner fra analysen.

Avvik fra overordnet plan

Planen avviker ikke fra overordnede planer, bestemmelser og retningslinjer.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet:

Bydel:

Planområdet ligger langs Østre Rosten, nær krysset med RV 704 (Brøttemsvegen mot Klæbu) og Sandmoenkrysset med E6. Området kalles gjerne Kvenild etter de nærmeste gårdsbrukene.

Avgrensning og størrelse på planområdet:

Planområdet er på ca 38,5 dekar og ligger innenfor gnr/bnr 313/585. Nordvestre hjørne ligger innenfor gnr/bnr 313/538.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk:

Planområdet består i dag av myr/naturområde nærmest Østre Rosten, lager/industribebyggelse i vest, jordbruksareal i sør og øst. På et område øst for tomta drives det torvdeponi. Virksomheten er hjemlet i R 272ac fram til 2015. Østre Rosten er opparbeidet i samsvar med gjeldende reguleringsplaner (R 272e, 2.4.1987 og R 272u, 28.8.1997) langs planområdet.

Grunnforhold:

Fundamenteringsforholdene på tomta er ansett som krevende. Torvmektigheten på området varierer. Torv er kompressibel ved pålasting og er ømfintlig for setninger ved ytterligere belastning. Sonderinger viser at leira under torvlaget er fast. Det vil derfor være behov for å fjerne en del masse før byggingen kan starte.

Rasfare:

Tidligere har deler av området ligget innenfor Kvenildtrøa kvikkleiresone. Boringer utført på tomta indikerer at det ikke er kvikkleire i grunnen og det konkluderes med at det ikke er kvikkleire innenfor planområdet.

Kulturminner i grunnen:

Aktsomhetskart for kulturminner i grunnen viser ingen registreringer innenfor planområdet. Fagmyndighet Sør-Trøndelag Fylkeskommune har kommet med innspill i forbindelse med kulturminner og viser til mulighetene for funn i planområdet. Innspillet er oppsummert under Innspill til planforslaget før første gangs behandling.

Offentlige ledninger og bekker:

Innenfor planområdet er det en del åpne kanaler/overvannsgrøfter som samler opp overvann fra området og drenerer/fører overvannet til bekk øst for planområdet. Nordvest på tomta ligger to VA-ledninger, vannledning og pumpeledning for spillvann, disse ledningene må trolig legges om. Nordøst på tomta er det tre ledninger, en overvannsledning og to spillvannsledninger. Ledningene kan komme i konflikt med ny

Trondheim kommune

bebyggelse på tomta. Det er utarbeidet ledningskart med forslag til framtidig situasjon. I umiddelbar nærhet av planområdet er det eksisterende infrastruktur for vann, spillvann og overvann.

Landsbruksverdi:

Planforslaget innebærer at ca 13,5 da. dyrket mark vil bli tatt i bruk til annet formål. Både eksisterende reguleringsplan og kommuneplanens arealdel legger opp til en annen bruk enn landbruksareal.

Stedets karakter:

Topografi:

Tomta ligger i søndre del av Tiller/ Heimdalsflata, nær brinken som avgrenser landskapet før terrenget faller sørvestover mot Leinstrand og Klett. I sørøst avgrenses landskapet av åsryggene fra Vassfjellet mot Bratsberg. Nordre spiss av tomten ligger på kote 154, mens sørøstre hjørne ligger på ca. kote 144. Tomten faller noenlunde jevnt mot sørøst.

Trafikkforhold:

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet:

På Brøttemsvegen, mellom E6 og Østre Rosten er ÅDT-nivået på ca. 5000 kjt/døgn. På Østre Rosten viser en kommunal telling fra 2007 at ÅDT ligger på 9300 kjt/døgn. Tungtrafikkandelen i området ligger på 12 - 14 % i følge NVDB (Nasjonal Vegdatabank). Trondheim kommune har foretatt tellinger på Østre Rosten i 2007. Tabellen under viser telt trafikk i morgenrush (kl.7-9) og ettermiddagsrush (kl. 15-17). Makstimen i Trondheim er kl. 15.30 - 17.30. Basert på disse registreringene har det blitt anslått antall kjøretøy per time i makstimen i ettermiddagsrush (15.30-16.30). Tellingene viser at makstimetrafikken ligger på i underkant av 900 kjt/t. For en tofeltsveg uten midtdeler vil kapasitetsgrensen kunne ligge på like under 2000 kjt/t.

Id	Sted	Retning	7-8	8-9	15-16	16-17	1530-1630
268	Østre Rosten 127	Østover	230	202	232	246	260
268	Østre Rosten 127	Vestover	114	147	593	524	600
SUM begge retninger			344	349	825	770	860

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg:

Det er etablert gang- og sykkelveg langs Østre Rosten på nordsiden av vegen.

Kollektivtilbud:

Bussholdeplasser er etablert på hver side av vegen i Østre Rosten, like utenfor planområdet.

Støy fra trafikk:

I dag er støynivået for enkelte boliger i området høyt i forhold til hva som er anbefalt støygrense ved etablering av ny støyende virksomhet. Anbefalt nivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk er satt til 55 L_{den} hvor vei er støykilde. Det høyeste støynivået som er målt er på 63,9 dBA. Bygningene som har dette støynivået i dag ligger på motsatt side av Østre Rosten for planområdet. Sør for planområdet er høyest målte støynivå i dagens situasjon 49,7 dBA, dette ligger under den anbefalte støygrensen.

Luftforurensing fra trafikk:

Beregninger viser at planområdet har et luftforurensingsnivå som ligger under gjeldende grenseverdier i forhold til Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer.

Trondheim kommune

Trafikksikkerhet:

Registrerte ulykker i perioden 2000-2010 er hentet fra NVDB. Det er registrert en alvorlig ulykke i rundkjøringen mellom Brøttemsvegen og Østre Rosten. Det er registrert en ulykke med lettere skade i T-krysset mellom Østre Rosten og Kvenildmyra. I Brøttemsvegen er det registrert ulykker med lettere skader i forbindelse med E6-rampene.

Annen infrastruktur:

Energiforsyning:

Det skal etableres en ny nettstasjon i området, innenfor området til reguleringsplan r0272ag. Det forutsettes at elektrisitet kan forsynes fra denne. Alternativt kan bussdepotet forsynes fra nettstasjon som skal etableres på brannstasjonstomta, nordøst for planområdet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Det er etablert fjernvarmeledning langs Østre Rosten. Ledningsnettets kapasitet til å dekke dagens behov for termisk energi.

Kapasitet for vannforsyning og avløp:

Like nord for planområdet langs nordsiden av Østre Rosten ligger kommunal vannledning som planområdet tilknyttes. Vannledningen har tilstrekkelig dimensjon og kapasitet til å forsyne nytt kollektivanlegg med nødvendig vann.

Spillvann fra området kobles til et spillvannssystem like øst for planområdet. Legging av nytt spillvannssystem for hele området er under oppføring og vil trolig være etablert i løpet av året. Ledningene legges ved siden av eksisterende overvannskulvert.

Øst for planområdet og til dels på tomte ligger en overvannsledning. Kapasiteten på denne ledningen er allerede i dag trolig for liten. Overvann fra ledningen slippes ut i Kvetabekken like nedstrøms planområdet. Overflatevann fra planområdet kobles til eksisterende kommunal overvannskulvert. Overflatevann skal via et fordryningsmagasin før påslipp. Dette for å ta toppene i forbindelse med store regnskyll.

Annen risiko eller sårbarhet:

Høyspentledning:

Et av to eksisterende luftstrekk over planområdet skal omlegges, det jobbes for tiden med denne omleggingen. For uberørt luftlinje gjelder e-verkets generelle krav for etablering av byggeri, vekster med mer. Ved høyspent føring har e-verket rett til kraftledning (luftledning) over grunneiers eiendommer i overensstemmelse med gjeldende forskrifter.

Det forutsettes at utbygger gjør seg kjent med gjeldende bestemmelser samt inngår avtale med e-verket for bebyggelse av tomtearealet. Videre forutsettes det at utbygger klarer sin bruk av arealer som ligger i nærheten eller innenfor definert faresone med e-verket. Arealet kan benyttes fritt til vei, parkering etc. Det må likevel tas hensyn til høyden under linja, slik at ikke utstyr som kran, lifter, gravemaskiner etc. benyttes under eller nær ved linja uten at netteier kontaktes.

Innspill til planforslaget for første gangs behandling

28.7.2010. Snorre Løvseth, nabo, eier av Kvenild Østre:

Spørsmål angående framtidig adkomstsituasjon, vil beholde adkomst gjennom planområdet.

Kommentar:

Adkomstveien flyttes litt østover, men vil også i framtiden fungere som adkomstvei. Det settes

Trondheim kommune

rekkefølgekrav om at ny veitrase skal være etablert før oppstart av bygge-/anleggsarbeidene på kollektivanlegget. Dette sikrer adkomst i byggeperioden.

4.8.2010. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag:

Landbruk og bygdeutvikling:

Fylkesmannen forutsetter at det legges opp til en god arealutnyttelse, med parkering under bakken.

Spesielt gjelder dette parkeringen for sjåførenes privatbiler.

Kommentar:

Forslagsstiller mente ved utlegging til offentlig ettersyn at arealene som er avsatt i forslaget til reguleringsplan er tilstrekkelig areal i overskuelig framtid. Planene for kollektivanlegget viser at det er nok plass på tomta til at det er mulig å legge all parkering på bakkeplan. Siden det er et kostnadsspørsmål om det skal etableres parkering under bakken, og tomta i dag har nok plass til parkering på bakken mener forslagsstiller at det ikke vil være nødvendig med parkering under bakken.

Miljøvern:

Et bussdepot med 180 busser og 150 biler genererer mye trafikk og trafikkstøy.

Rundskriv T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn for planleggingen. Det må vurderes om trafikken i området kan medføre støyulempere for bolighus i nærheten.

Nødvendige støyreducerende tiltak tas inn på plankart og i reguleringsbestemmelsene.

Støyberegninger og støysonkart skal følge med planen når denne sendes til offentlig ettersyn.

Både vaskehall og anlegg for tanking av diesel og gass kan medføre avrenning og forurensning til grunnen. Forurensningsforholdene må beskrives i reguleringsplanen og det må gjøres rede for hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres for å hindre forurensning. Avtaler med kommunen om påslipp til offentlig nett samt krav til renseløsninger, oljeavskillere og lignende bør også omtales i planen.

Kommentar:

Avskjerming i forhold til støy og forurensning blir løst i forhold til normer på vanlig måte.

Det er gjennomført fagkyndige vurderinger vedrørende trafikkstøy og forurensningsfare, jf egne avsnitt.

17.8.2010. LO i Trondheim:

Det anføres at dagens tomt på Sorgenfri er en meget fornuftig tomt for driftsanlegg for buss sett ut i fra logistikk- og miljømessige hensyn, og at plasseringen fungerer som et fornuftig nav for ut- og innkjøring av busser for å kunne betjene byens befolkning på en hensiktsmessig måte. Det anføres også at området har store muligheter for å kunne utvides og utvikles, ved evt. å kombinere bussdepot med annen type næringsbygg på Sorgenfri.

Det bes om at det i planarbeidet utredes en sammenligning mellom planlagt bussdeponi på Sandmoen, og 0-alternativet som er dagens plassering på Sorgenfri. Dette i forhold til kjørelengde både for busser og sjåfører, og de utgifter og klimagassutslipp dette medfører.

Kommentar:

Forslagsstiller har ikke utredet dette spørsmålet. Bygningsrådet har, i saken vedrørende kollektivanlegg på Ranheim, stilt krav om en utredning som LO etterspør. Vedtak av 4.5.2010 i Bygningsrådet, saksnr:

49/10, skisserer følgende: "Utredning av alternative tomter for busstransport må inneholde sammenligning mellom tomtevalg når det gjelder kjørelengde både for busser og sjåfører og de utgifter dette medfører. 0-alternativet er dagens plassering på Sorgenfri." Ved utlegging til offentlig ettersyn ble det forutsatt at det ville foreligge økt kunnskap om innholdet i den etterspurte utredningen. I ettertid har det vist seg at utredningen ikke har noen relevans for Sandmoen og lokalisering av

Trondheim kommune

kollektivanlegg.

Det må også tas med flere hensyn dersom man skal vurdere Sorgenfri:

- Det kan ikke være en utleieavtale mellom Team Trafikk og Trondheim kommune, AtB må disponere anlegget.
- Anlegget må kunne håndtere bruk av flere (opptil kanskje 5) operatører. Det er det ikke rom for på Sorgenfri slik det er i dag. Det må derfor bygges helt om.
- Det legges spesielt opp til en kraftig økning i kollektivtrafikken framover. Sorgenfri er alene ikke stort nok, spesielt fordi det må tilrettelegges for flere operatører også, til å kunne håndtere en vekst i ruteproduksjon. Sorgenfri er i dag mest sannsynlig ved en maksimumsgrense.

Etter at planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn har Fylkestinget, den 8.12.2010 i saksnr: 117/10, fattet følgende vedtak: ”Fylkestinget godkjenner at anlegg av bussdepot for 150-180 busser på Sandmoen settes i gang. Det er forhandlet fram enighet med Trondheim kommune om kjøp av 35,7 daa tomt til markedspris. Anleggskostnader er avklart ved gjennomført anbudskonkurranse med løsningsforslag.”.

26.8.2010. Innspill fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune (STFK) og varsel om arkeologisk påvisningsundersøkelse, datert 27.8.2010:

I området ved tomte er det funnet kulturminner. Det bes om en arkeologisk påvisningsundersøkelse med hensikt å kartlegge automatisk fredete kulturminner (fornminner) i grunnen, i regi av STFK. Skulle det forekomme slike innenfor omsøkte områder og planene for utbyggingstiltaket ikke kan legges om, vil den videre saksbehandling bli oversendt Riksantikvaren som er frigivningsmyndighet.

Kommentar:

Tiltakshaver ønsker å inngå avtale om påvisningsundersøkelse i forbindelse med fjerning av torv som er planlagt i løpet av høsten 2010 og som kan gjennomføres i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Pir II AS, datert: 26.11.2010.

Mener at avgrensningen av planområdet i nord er uhensiktsmessig og mener at plangrense skal følge eksisterende veigeometri langs Østre Rosten.

Kommentar: Rådmannen mener på grunn av framtidige endringer i veggen på strekningen, at det ikke er hensiktsmessig å legge fortausgrensen helt ut til dagens veikant på Østre Rosten. Grensen for reguleringsplanen er tilpasset de framtidige tiltakene og sikrer at planen ikke kommer i konflikt med disse. I forhold til planen som lå ute til offentlig ettersyn er plangrensa mot Østre Rosten justert slik at det vil være plass til senere regulering og etablering av venstresvingefelt fra nord i Østre Rosten. Adkomstvegen er utvidet med 0,5 meter østover for å få plass til et fortau på 2 meter i forhold til innspill fra nabo.

Snorre Løvseth, datert: 30.11.2010, nabo, eier av Kvenild Østre.

Krever anlagt adskilt gangveg langs ny adkomstveg.

Kommentar: Ved utlegging til offentlig ettersyn omfattet planforslaget regulering av et fortau på 1,5 meters bredde langs adkomstvegen. Rådmannen mener at fortauet skal utvides og bestemmelsene endres til 2 meters bredde på fortauet. For å skape en mest mulig trafikksikker situasjon skal det etableres fartsdempende tiltak i adkomstvegen fra sørligste innkjørsel til kollektivanlegget og videre sørover. I forhold til gang-/sykkelveg mener rådmannen det vil være en bedre løsning å knytte seg til planlagt gang-/sykkelveg langs kjørevegen i reguleringsplan r0272ag. § 4 i bestemmelsene er revidert til: ”Det skal være

Trondheim kommune

ensidig fortau med minimum bredde 2,0 meter eksklusive skulder.". Det er også stilt krav om opparbeidelse av fartsreducerende tiltak i § 4: "Det skal etableres fartsreducerende tiltak fra sørligste innkjørsel til kollektivanlegget og sørover.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert: 6.12.2010.

Endring av § 3 i bestemmelsene i forhold til støy.

Kommentar: Merknaden erstattes av Fylkesmannens uttalelse datert: 15.12.2010.

Statens Vegvesen, region midt, datert: 9.12.2010.

Setter som vilkår for egengodkjenning at det skal opparbeides venstresvingefelt i Østre Rosten, tilsvarende i andre deler av Østre Rosten. Planlegging av venstresvingefeltet skal samordnes med reguleringsplan r0272ag, på grunn av avstanden mellom disse. Mener også at det bør etableres fortau langs adkomstvegen for å skape et trafikksikkert tilbud.

Kommentar: Det tas inn i reguleringsbestemmelsene et rekkefølgekrav som sikrer etablering av et venstresvingefelt. Rekkefølgekravet formuleres slik: § 8: "Før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse, skal det være etablert venstresvingefelt i Østre Rosten.". Det bemerkes at etablering av et venstresvingefelt langs Østre Rosten vil kreve en reguleringsplan. Det kan bli behov for en dispensasjon fra dette kravet for å ferdigstille selve kollektivanlegget. Det forutsettes at regulering og etablering av venstresvingefelt vil bli gjort så raskt som mulig. Enighet angående dette er oppnådd i møte med Statens Vegvesen den 19.1.2011, men bekreftelse via brev er ikke mottatt og vil ettersendes.

I forhold til fortau er det regulert inn et fortau med to meters bredde langs adkomstvegen.

Syklistenes landsforening i Trondheim, datert: 10.12.2010.

Mener at reguleringsplanen skal inneholde følgende:

- Attraktive sykkelveger til og fra bussdepotet.
- Attraktive innendørs sykkelparkeringsanlegg.

Kommentar: I forhold til etablering av sykkelveger til og fra bussdepotet mener Rådmannen at dette bør sees i sammenheng med utviklingen i området for øvrig. Det er i dag en gang- og sykkelveg langs nordsiden av Østre Rosten.

Planlagt løsning viser 40 parkeringsplasser for sykkel, det settes en bestemmelse om at det skal etableres minimum 40 sykkelparkeringsplasser: § 6: "Minimum antall sykkelparkeringsplasser skal være 40.". I forhold til krav til sykkelparkeringsplasser i "Krav til parkering - veileder", er minimumskravet til industri og verksted 0,2 plasser pr 100 m² BRA, dette gir et antall på

11 plasser. Det stilles dermed krav til en overdekning av sykkelparkeringsplasser. I forhold til fasiliteter for syklende skal administrasjonsbygget etableres med garderobe- og dusjanlegg.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert: 15.12.2010.

Stiller som vilkår for egengodkjenning at "det må innarbeides maksimumskrav for parkering av personbiler på bakkenivå. Det bør søkes andre løsninger for en stor del av den planlagte personbilverkningen.". Stiller også som vilkår for egengodkjenning at det lages en bestemmelse som sikrer at støy tas hensyn til på en tilfredsstillende måte.

Kommentar: Tiltakshaver mener at den planlagte overflateparkeringsplassen representerer en arealreserve på tomte. I forhold til framtidig utvikling av kollektivanlegget kan det bli behov for ytterligere bygningsmasse, både som utvidelser av eksisterende bebyggelse og nye bygg. Et eksempel på dette er utvidelse av vedlikeholdshall. Tiltakshaver ser at det kan være et behov for å legge parkeringsdekker over

Trondheim kommune

personbilverkningen i en framtidig situasjon for å håndtere parkeringsbehovet. Ved å etablere anlegget med parkering kun på sokkelnivå vil man ha en bedre fleksibilitet i forhold til å møte framtidige krav til anlegget. Antallet parkeringsplasser for personbiler har blitt justert til 120 plasser og det settes i reguleringsbestemmelsene   6 følgende: ”Det tillates maksimalt 120 parkeringsplasser for personbil på sokkelnivå. Parkeringsplassene skal opparbeides på en slik måte at de kan overbygges ved framtidig behov.”. Ved å sette i bestemmelsene at parkeringsplassene skal opparbeides slik at de kan overbygges sørger man for full fleksibilitet i forhold til mulige framtidige løsninger. Det er utarbeidet skisser som viser en mulig framtidig situasjon, disse ligger ved saken som vedlegg 5 og 6. Det har blitt oppnådd enighet om denne løsningen, men bekreftelse via brev er ikke mottatt og vil ettersendes.

Bestemmelsen   3 vedrørende støy endres til foreslått ordlyd fra Fylkesmannen.

Barnas representant, datert: 16.12.2010.

Ser det som viktig at planen ivaretar trafikksikkerhetsmessige hensyn og legger til rette for etablering av gang- og sykkelveg, fartsdempende tiltak og trygge ferdselsårer for barn og unge/myke trafikanter.

Kommentar: Bestemmelsen legger opp til at det etableres fortau både langs  stre Rosten og langs adkomstvegen. Det stilles også krav til at det etableres fartsdempende tiltak i adkomstvegen.

LO i Trondheim, datert: 16.12.2010.

LOs uttalelse gjengis punktvis:

- Sorgenfri må beholdes som bussdepot eller utvikles som et bussdepot i kombinasjon med annen type næringsbygg.
- Ny trafikkteiling ved planområdet.
- Venstresvingefelt i  stre Rosten.
- Anlegget bør etableres med to avkjørsler, en fra adkomstvegen og en fra industrivegen i reguleringsplan r0272ag.
- Etablering av fotgjengerovergang mellom dagens endeholdeplass ved Sandmoen og holdeplass langs nordsiden av planområdet.
- Sikring av nok uteareal i tilknytning til vaskehall for å kunne betjene to gjennomgående løp.
- Oppjustering av antallet parkeringsplasser utover 150.
- Understreker viktigheten av at gangarealer er klart skilt fra kjøreareal og parkeringsareal.
- Gjennomføring av en risiko- og sårbarhetsanalyse av framføring av gass til ramper for bussoppstillingsplasser.
- Etablering av rampeanlegg for å sikre effektiv gassfylling.

Kommentar:

- Reguleringsaken tar ikke stilling til hva som er anbefalt lokalisering av et framtidig bussdepot. Det vises til vedtak i Fylkestinget den 8.12.2010 hvor det godkjennes etablering av bussdepot på Sandmoen.
- Det er brukt en trafikkteiling fra 2007 i plangrunnlaget, dette anses som et godt nok grunnlag for å kunne beregne turproduksjonen i området for en framtidig situasjon.
- Se vurderingen under Statens vegvesens uttalelse til planforslaget i forhold til etablering av venstresvingefelt i  stre Rosten.
-   etablere en avkjørsel til kollektivanlegget fra industrivegen i reguleringsplan r0272ag blir ikke ansett som en god løsning. Denne vegen vil antagelig ha en stor mengde tungtrafikk, og det anbefales ikke å øke trafikkbelastningen på denne vegen.
- Etablering av fotgjengerovergang er en vurdering som bør gjøres etter at kollektivanlegget er ferdig og i sammenheng med utviklingen i området for øvrig og behov.

Trondheim kommune

- I forhold til tilstrekkelig areal i tilknytning til vaskehallerne er dette noe som må vurderes i utformingen av anlegget, reguleringssaken tar ikke hensyn til dette.
- Behovet for parkeringsplasser er gitt av framtidig bruker av anlegget og tar hensyn til antatt mengde årsverk ved anlegget (ca. 270). På grunn av tomtas størrelse vurderer tiltakshaver det dit hen at det heller ikke er arealer nok på tomta til å øke antallet parkeringsplasser utover 150 plasser. Det foreligger ingen konkrete anbefalinger eller krav til antall parkeringsplasser for kollektivanlegg i overordnede dokumenter.
- Gangarealer adskilt fra kjøre- og parkeringsareal er noe som må vurderes i forbindelse med utformingen av anlegget.
- Det skal gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse av anlegget for framføring av gass til ramper for bussoppstillingsplassene, denne skal godkjennes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).
- Etablering av rampeanlegg for gassfylling av busser er noe som må vurderes i forbindelse med utformingen av anlegget og vil ikke være en del av reguleringssaken.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert: 16.12.2010.

Fordrøyningsystemet skal være dimensjonert slik at det ikke gir økte flomtopper i vassdraget. Inngrep i vassdrag i form av bekkelukkinger, bekkeomlegging etc., må vurderes etter vannressursloven § 8 om konsesjonsplikt. Denne typen inngrep må sendes til NVE. Det bes også om at Trønderenergi Nett gis anledning til å uttale seg om planforslaget.

Kommentar: Forutsetningene tas til følge. Trønderenergi Nett har mottatt varsel om utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn, men har ikke kommet med en uttalelse.

Sør-Trøndelag Fylkeskommune, datert: 3.1.2011.

Viser til befaring av området. Under befaringen ble det ikke observert automatisk fredete eller andre verneverdige kulturminner som kan komme i konflikt med planen. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, ved funn av mulige fredete kulturminner skal arbeidet stoppes og fylkeskommunen varsles. Påpeker også at det ved detaljplanlegging av anlegget bør tilstrebes å utnytte arealene best mulig.

Kommentar: Fylkeskommunens innspill tas til etterretning.

Beskrivelse av planforslaget

Plandata

Arealbruksformål i planen	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Sum grunnareal	38.464 m ²
Utnytting planlagt bebyggelse	1000-4000 m ²
Arbeidsplasser	Ca. 270 stk

Planlagt arealbruk:

Planen reguleres med følgende arealformål i henhold til planlov av 2008 § 12-5:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (2010)
- Fortau (2012)

Trondheim kommune

- Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- Kollektivanlegg (2071)

Hensynssoener, § 12-6:

- Faresone høyspenningsanlegg (370)

Planområdet er på til sammen 38.464m² hvorav 35.211m² er avsatt til kollektivanlegg og 3.253m² er avsatt til vei, fortau og annen veigrunn.

Planlagte byggeområder:

Grad av utnytting:

I bestemmelsene åpnes det for inntil 15 % BYA, det vil si 5.282 m², for arealet som settes av til kollektivanlegg. Foreløpige planer tilsier bebyggelse på til sammen 1000 – 1500 m². Det er dermed lagt inn en margin på ca 4000 m². Dette er gjort for å ha rom for f.eks. pumpeetak eller overdekte oppstillingsplasser, eventuelt andre bygg eller konstruksjoner på området. Oppstillingsplasser og manøvreringsareal for biler og busser på terreng skal ikke regnes med i utnyttelsen.

Bebyggelsens plassering og utforming:

Det er utarbeidet en foreløpig illustrasjonsplan som viser følgende organisering av området:

- Parkering for personbiler mot Østre Rosten
- Et midtre område med administrasjonsbygg og vaskehaller
- Bussoppstillingsplasser mot syd

Denne organisering er dels gitt av eksisterende høyspentledning som krysser tomten i syd og dermed blir styrende for bebyggelsens plassering. Det forventes bebyggelse i 1- 2 etasjer, bestemmelsene åpner for løsninger inntil 12 meter og maksimal kotehøyde er satt til kote + 164.

Mot Østre Rosten er byggegrensen identisk med byggegrensen i gjeldende plan. Den vil dermed korrespondere med byggegrensen for naboområdene. Bestemmelsene tillater at biloppstillingsplasser kan ligge nærmere Østre Rosten enn byggegrensen. Langs øst- og vestsiden av anlegget ligger byggegrensen 7,5 meter fra plangrensen. I sør er byggegrensen lagt i plangrensen.

Det åpnes også for etablering av fylleanlegg for drivstoff, herunder både diesel, naturgass og biogass. Installasjoner for disse må derfor påregnes på området. Tank for lagring av flytende gass vil kunne overstige høydebegrensningen for bebyggelsen ellers i form av en slank og høy sylinder. Unntak for dette er tatt inn i bestemmelsene.

Privat/felles trafikk løsning:

Veiarealet i planen skal være felles adkomstvei for området. Dette veiarealet må kunne betjene store og tunge kjøretøy og ha god nok bredde og stigningsforhold tilpasset dette. Det legges opp til at det skal etableres et ensidig fortau langs felles atkomstveg. Veien knytter seg til eksisterende avkjørsel fra Østre Rosten i nord. Eksisterende gårdsvei sørover gjennom planområdet mot Kvenild Østre skal legges om. Den nye veien som kommer til erstatning, skal gi adkomst til bussdepotet og andre virksomheter som etableres, bl.a. ny brannstasjon. Veien skal også gi adkomst til gårdstunene Kvenild Østre og Kvenildstrøa. Det er derfor tatt inn i planbestemmelsene at veien skal være felles for gnr/bnr 313/585 (bussdepot, brannstasjon, torvdeponi og andre virksomheter), 313/7-1 (Kvenild Østre), 313/2 & 313/3-6 (Kvenildstrøa). På 313/585 drives det i dag et torvdeponi (med tillatelse til 2015). Det er derfor tatt inn i planbestemmelsene at eksisterende virksomheter som har adkomst gjennom planområdet, skal sikres adkomst i anleggsperioden og i fremtidig situasjon. På plankartet er det vist to avkjørsler til bussdepotet.

Trondheim kommune

Parkering:

Anlegget vil hovedsakelig være en oppstillingsplass for busser, foreløpige planer for anlegget viser omtrent 180 oppstillingsplasser for busser. Det settes en maksimumsgrense på 120 parkeringsplasser for personbiler og et minimumskrav til 40 parkeringsplasser for sykkel. Parkeringen for personbiler skal anlegges på sokkelnivå og opparbeides slik at det er mulig å etablere parkeringsdekker for å dekke parkeringsbehovet om det skulle bli aktuelt å utvide bebyggelsen og opparbeide personbilparkeringen til andre formål.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur:

Adkomst til offentlig veg:

Planområdet knytter seg på adkomstveg som er felles for planlagt brannstasjon og annen næringsvirksomhet planlagt øst for bussdepotet. Adkomsten knytter seg til Østre Rosten omtrent 250 meter øst for rundkjøringen mellom Østre Rosten og Brøttemsvegen.

Fortau:

Det er satt av plass til offentlig fortau langs Østre Rosten. Fortauets bredde er 3 meter inklusive skulder.

Energiløsning, el, fjernvarme:

Elektrisitet kan forsynes fra ny nettstasjon som planlegges etablert av Trønderenergi Nett høsten 2010 ved tomtens sørvestre hjørne. Alternativt kan behovet dekkes fra nettstasjon som skal etableres ved bygging av ny brannstasjon på dennes tomt. Det er etablert fjernvarmeledning langs Østre Rosten. Ledningsnettet har kapasitet til å dekke dagens behov for termisk energi. Planlagte utbygninger ved Kvenild gjør at nettet på sikt må forsterkes. Energiverket har planer for en slik utvidelse som vil følge samme trase. Tidspunkt for utvidelsen vil tilpasses utbygningen av området.

Høyspentledning, sikkerhetssone:

Tiltakshaver (Sør-Trøndelag fylkeskommune, Bygge- og eiendomstjenesten), og nabo/ tomteeier (Trondheim kommune v/ stabsenhet for byutvikling) har opprettet kontakt med Trønderenergi Nett for videre samarbeid om omlegging av 22 kV luftspenn til jordkabel. Kabelen vil bli ført sør for tomte til kollektivanlegget.

Eksisterende regionlinje 66kV vil bestå. Trønderenergi Nett opplyser:

”Restriksjoner for linja er regulert av forskriftene for elektriske forsyningsanlegg FEA-F 2006.

Minimumshøyde til vei. 7 meter +S. Arealet kan benyttes fritt til vei, parkering, jordbruk etc. Det må likevel tas hensyn til høyden under linja, slik at ikke utstyr som kran, lifter, gravemaskiner etc. benyttes under eller nær ved linja uten at netteier kontaktes.” Det kan ikke oppføres bebyggelse innenfor hensynssonen, som er faresone for høyspenningsanlegg. Utstyr som kran, lifter, gravemaskiner etc som benyttes i hensynssonen må ikke komme nær linja uten at netteier kontaktes.

Det er tatt kontrollmål av linja og den viser høyder mellom 9,5 og 12 meter. Anleggsarbeid under linja må avtales med driftsleder. På grunn av at regionlinje på 66kV skal bestå som luftstrek er det regulert inn en faresone for høyspentanlegg over planområdet.

Sikkerhetssonen settes til 10 meter målt fra linjens ytre faser. Sikkerhetssonen er på bakgrunn av dette satt til en bredde på 26 meter.

Trondheim kommune

Ledningsplan: omlegginger, tilknytning:

Vannledning til nytt bussdepot tilkobles eksisterende vannledning nord for Østre Rosten. I forbindelse med detaljprosjektering må vannbehov/forbruk dimensjoneres, og ut fra dette utføre trykktapsberegninger og valg av dimensjon på ny vannledning.

Spillvann fra planområdet føres til etablert spillvannssystem på østre del av tomta. Overflatevann fra hele planområdet samles opp ved hjelp av sluk, sandfang, ledningssystem, fordrøyningsmagasin og tilknyttes eksisterende overvannskulvert i nedre østre del av tomta.

Dimensjon på ny overvannsledning og fordrøyningsmagasin dimensjoneres i forbindelse med forprosjekt/detaljprosjekt. I forbindelse med detaljprosjektering skal det utarbeides en teknisk plan som dokumenterer overvannshåndtering på tomta. Planen skal godkjennes av kommunen før igangsetting.

Som tidligere nevnt ligger det eksisterende ledninger på tomta. I forbindelse med endelig plassering av bygg på tomta må det avgjøres om ledningene skal legges om. Det vises til ledningsplan.

Avfallsøsning:

Det forutsettes ordinær avhenting av avfall etter avtale med operatør. Det forutsettes ikke nedgravde containere eller søppelsug. Det er foreløpig ikke stipulert avfallsproduksjon fra tiltaket.

Tankingsanlegg, gasstanker:

For gassdrift av busser er det planlagt bruk av biogass og flytende naturgass. En fyllestasjon for naturgass og biogass vil bestå av en stor gasstank (20 - 80 m³), en kompressorbygning, fordamper, en container med gassflasker, samt gassflak med høytrykksflasker med biogass. I tillegg kommer dispenserne for fylling. Fylling av gass til busser skjer fra disse høytrykksflaskene.

Gjeldende regelverk knyttet til gassinstallasjoner og sikkerhetsavstander er beskrevet i Norsk Gassnorm. Norsk Gassnorm viser hvilke krav som settes til sikkerhetsavstander rundt gasstankinstallasjonen. Det man er mest fokusert på er brann i bygning eller lignende i nærhet av tanken, og som vil føre til oppheting av gasstank. Tanken må likeledes sikres mot påkjørsel fra kjøretøy. Selve tanken med fordamper og utstyr vil være inngjerdet.

Plan- og bygningsloven dekker fundamentering for tank og eventuelle bygningsmessige installasjoner. Norsk Gassnorm dekker regelverk knyttet til selve gassutstyret. Søknad om lagringstillatelse av gass avgjøres av DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) og det lokale Brannvesen.

Det skal gjennomføres en ROS-analyse vedrørende gasstanker og øvingsanlegg for ny brannstasjon som er tenkt lagt til området øst for kollektivanlegget. Analysen skal klargjøre de krav, tiltak og restriksjoner som kan følge av denne lokaliseringen. Denne risikovurderingen skal gjøres i forbindelse med etablering av anlegget.

Det er gjennomført en risikovurdering av Scandpower som slår fast at det er ingenting som tilsier at gassanlegg på bussdepotet og øvingsfelt for brannstasjon utgjør noen trusler for hverandre. Vurderingen forutsetter at anlegget prosjekteres og bygges i overensstemmelse med gjeldende regelverk, standarder og retningslinjer. Det anbefales i midlertidig at det etableres rutinemessig informasjonsutveksling mellom ansvarlige for anlegget ved bussdepotet og ansvarlige for øvingsaktiviteten på ny brannstasjon.

Trondheim kommune

Nedgravde dieseltanker:

Det er planlagt tre nedgravde dieseltanker på bussdepotet, hver tank på 80 000 liter. Diesel klassifiseres som brannfarlig væske klasse C. For sikkerhetsavstander henvises til "Veiledning til forskrift om anlegg som leverer motordrivstoff (bensinstasjon, marina ol)", DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) juni 2000. Fra denne veiledning er følgende gjengitt:

For nedgravde tanker for B- og C-væsker kan avstanden fra lufterørsåpninger og pumper til nabogrense reduseres til 4 meter. De øvrige avstandene kan reduseres ytterligere, men ikke slik at væske kan trenge inn i bygning eller infisere brennbart materiale ved søl og spill. Avfallskurver av brennbart materiale eller uten lokk, er å betrakte som brennbart opplag/materiale.

Etablering av dieseltanker er et tiltak som omfattes av et annet lovverk enn Plan- og bygningsloven, derfor er det ikke knyttet til bestemmelser til denne etableringen i denne saken.

Planlagte offentlige anlegg:

Veger:

Det er lagt inn fortau langs Østre Rosten. Fortau og tilliggende grøntareal /skråning er regulert til offentlig formål.

Planlagt gjennomføring

Krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak innenfor planområdet:

For å sikre adkomsten for naboene sør for planområdet, er det tatt inn rekkefølgebestemmelse om at felles adkomstveg skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse for bygging av kollektivanlegget. Det er også lagt inn rekkefølgekrav om opparbeiding av fortau langs Østre Rosten og omlegging av luftspenn 22kV til jordkabel, samt venstresvingefelt i Østre Rosten. Det stilles også krav til at fortauet langs Østre Rosten skal være etablert før det gis ferdigattest for anlegget.

Krav om tiltak i grunnen:

Dersom bygg skal direktefundamenteres, må de plasseres på de deler av tomte som ikke har blitt benyttet som torvdeponi. For å oppnå kompensert fundamentering av bygg anbefales det å senke terrenget på hele området. Bygg som plasseres over områder med torv med stor mektighet må pelefundamenteres. Veger og plasser som plasseres på områder med mye torv vil få store setninger. Torv bør derfor masseutskiftes også under veger og plasser på området.

En liten del av tomte ligger innenfor Kvenildtrøa kvikkleiresone slik denne er kartfestet av NGI/NVE. Denne ville normalt ha blitt tatt inn som faresone på plankartet. Multiconsult har i rapport imidlertid konkludert med at kvikkleiresonen i realiteten ligger lengre øst. Det er derfor ingen planbestemmelser eller sone på plankartet knyttet til dette. I planbestemmelsene er det midlertidig stilt krav om supplerende grunnundersøkelser og geoteknisk prosjektering tilpasset aktuelle byggeplaner.

Krav til anleggsfasen:

I forbindelse med anleggsarbeidene skal det utarbeides egen plan for beskyttelse av omgivelsene mot anleggstrafikk, anleggsstøy og -støv. Denne skal følge søknad om igangsetting. Planen skal godkjennes av kommunen. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Trondheim kommune

Planlagt gjennomføring:

Oppstart av byggearbeidene er planlagt så snart som mulig, med ferdigstillelse i august 2011. I forhold til rekkefølgekrav er det i bestemmelsene tatt med at adkomstveien langs planområdet skal være opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse til byggingen av selve kollektivanlegget. Videre føringer for arbeidet er at det må fjernes myr fra området før byggingen kan starte. Det er også pålagt å gjennomføre en arkeologisk påvisningsundersøkelse i regi av Sør-Trøndelag fylkeskommune. Denne undersøkelsen kan gjennomføres i forbindelse med fjerning av torv som er planlagt gjennomført i henhold til gjeldende reguleringsplan. Det er i dag to luftstrekker som går over planområdet, på 22 kV og 66 kV. Strekket på 22 kV skal legges i jordkabel sør for planområdet, dette arbeidet er også planlagt gjennomført før reguleringsplanen foreligger.

Virksomheter av planforslaget

Forurensing i grunnen:

Overvann fra oppstillingsplasser for buss og bil samt takvann skal samles opp og løses ved lokal overvannshåndtering eller tilkobling til kommunalt overvannsnett. Ved tilkobling til kommunalt nett, kan det bli et krav om at overvann skal via et fordrøyningsmagasin før påslipp. Oljeholdig vann fra vaskehall, servicehall, tankanlegg og lignende skal passere sandfang og oljeutskiller før det ledes til kommunalt spillvannsnett.

Støy:

Det er beregnet støy fra veitrafikk før og etter etablering av bussdepot på Sandmoen. Beregninger av veitrafikkstøy mot nabobebyggelse i Sandmoveien viser en økning i støynivå på inntil 1 dB, noe som subjektivt vil vurderes som knapt merkbart. For boligbebyggelse sør for planlagt bussdepot vil man ha en økning i støynivå på inntil 7,3 dB, men det er likevel beregnet at støynivå vil ligge under grenseverdien på $L_{den}=55$ dB. Økningen i støynivå for boliger i Sandmoveien etter etablering av bussdepot er så liten at det ansees ikke nødvendig med avbøtende tiltak. Økningen i støynivå for boliger sør for bussdepot er høyere, men da støynivået ikke overstiger grenseverdien på $L_{den}=55$ dB er avbøtende tiltak ikke foreslått. Fordelingen av trafikkgenererende støy tar hensyn til den forutsatte trafikken fra kollektivanlegget. Følgende er forutsatt: alle busser kjører ut av anlegget før kl. 07.00 (natt), 50 % er i dagperioden innom anlegget og kjører ut igjen, 70 % kommer til anlegget på kveldstid (19.00-23.00) og resterende (30 %) kjører inn på anlegget etter kl. 23.00 (natt).

Reguleringsbestemmelsene fastsetter at støy fra bygge- og anleggsvirksomheten skal være i henhold til anbefalte støygrenser gitt i kapittel 4 i T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.

For omkringliggende bebyggelse stilles det krav om at støy fra anlegget skal tilfredsstille NS 8175 klasse C innendørs og utendørs. Spesielt sees dette i sammenheng med mulig bruk av vaskehaller i tidsrommet 23-07 (natt).

Luftforurensing:

Det er gjort beregninger som beskriver luftkvaliteten i området. Beregningene viser at nivået på luftforurensingen i området fortsatt vil ligge under grenseverdiene gitt i Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer. Det er derfor ingen grunner til å gjøre spesielle tiltak. Generelt anbefales det allikevel at luftinntak til ventilasjonssystemene legges høyt, fortrinnsvis på tak og lengst unna mest trafikkerte veg.

Trafikkulykker:

Ulykkesfrekvensen er beregnet til å være den samme i før- og ettersituasjon ($U_f = 0,056$), og det forventes

Trondheim kommune

ingen endring i ulykkesnivå. For å skape en mer trafiksikker situasjon langs adkomstvegen stilles det i § 4 krav til at det etableres fartsreducerende tiltak fra avkjørsel til kollektivanlegget og sørover. Det stilles også krav til at det etableres et fortau langs Østre Rosten i bestemmelsenes § 5.

Trafikkforhold:

180 busser og 2 skift sjåfører generer omtrent 1 100 kjt/døgn, fordelt på 55 % lette kjøretøy og 45 % tunge kjøretøy. Trafikken på Østre Rosten, fremskrevet til 2022 vil ha en trafikkmengde på 12 300 kjt/døgn, inklusive bidraget fra bussdepotet. Dersom Trondheim bydrift eventuelt flytter sin virksomhet til dette området vil ÅDT øke ytterligere til 13 300 kjt/døgn. Dimensjonerende time er forventet å ligge i tidsrommet kl. 15.30 - 16.30. Dimensjonerende timetrafikk for 2022 er beregnet til ca. 1 100 kjt/t ved etablering av bussdepot, der busstrafikken forventes å bidra med 40 kjt/t. Det er stilt krav om venstresvingefelt for å forhindre kødannelse i Østre Rosten. Retningsfordeling i dimensjonerende time er antatt å være som i dagens situasjon, der 70 % skal vestover og 30 % skal østover på Østre Rosten. Gjeldende reguleringsplan for området i dag tillater 50 % utnyttning og formålet er industri. Beregninger gjennomført med tanke på den potensielle trafikkbelastningen fra dette tiltaket viser at trafikkproduksjonen vil være relativt lik, ved etablering av enten kollektivanlegg eller industriarealer.

Avveining av konsekvenser

Tiltaket vil medføre økt trafikk og økt støybelastning i området. Rapporter som er forelagt med vurderinger av disse temaene viser at risikoen ikke vil øke dramatisk og er innenfor det som er akseptabelt. I følge ROS-analysen har det blitt gjort vurderinger og vurdert tiltak tilpasset den aktuelle risikoen. I tillegg til at det skal følges relevante lover og regelverk. Aktuelle tiltak er knyttet til lagring av gass og mulig eksplosjon. Det skal utarbeides egne sikkerhetsrutiner i forbindelse med anlegget og i samarbeid med Brannvesenet fastsettes en sikker løsning i forhold til lagring av gass ved kollektivanlegget og øvingsfelt ved framtidig brannstasjon. De øvrige konsekvensene av planforslaget vurderes som akseptable.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Fremtidige planer viser ikke hvordan myke trafikanter skal krysse Østre Rosten for å komme seg til/fra gang- og sykkelvegen på nordsiden av Østre Rosten til/fra området. Utvikling av det regulerte industriområdet vil i framtiden kunne utløse behov for sikker kryssing av Østre Rosten, samt fortau langs Østre Rosten slik at en kan gå sikkert til bussholdeplass. Det er også stilt krav om eget venstresvingefelt for å forhindre kødannelse på Østre Rosten. Det er regulert et fortau på 3 meter langs Østre Rosten for å sikre areal til bygging av dette, mens etablering av venstresvingefelt krever ny regulering. Det forutsettes at rekkefølgebestemmelsene for fortau og nytt svingefelt i Østre Rosten blir fulgt opp gjennom utbyggingsavtale med tiltakshaver, hvor finansiering av anleggene blir avklart og bekostet av tiltakshaver. Fortauet reguleres til offentlig areal og vil medføre driftsansvar for Trondheim kommune.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Tomta på Sandmoen er i kommuneplanens arealdel angitt som erverv og i forhold til kommunens vurdering av hva som kan lokaliseres i ervervsområder er dette en riktig etablering. I forhold til utnyttelsesgrad er denne lav, men på grunn av tiltakets spesielle art blir det vanskelig å utnytte området bedre. Rådmannen er enig med Fylkesmannen i at ny utbygging i industriarealer skal ha en god arealeffektivitet, og mener dette er oppnådd i det foreliggende planforslaget. Kollektivanlegg er i seg selv arealkrevende, men gjennom en hensiktsmessig disponering er det lagt til rette for framtidig utvidelse av anleggets servicefunksjoner. En ser derfor ikke at det ville vært mulig å avsette et mindre areal til anlegget. Rådmannen har akseptert Statens Vegvesens krav om etablering av venstresvingefelt i Østre Rosten, og forutsetter at dette umiddelbart blir

Trondheim kommune

fulgt opp gjennom en egen planprosess. Vilkårene for egengodkjenning fra disse to partene er dermed ivaretatt, og gjør det mulig å få etablert anlegget til oppstart av ny rutestruktur til høsten 2011.

Den økte risikoen som tiltaket medfører blir ansett som akseptabel i forhold til hva som kan forventes i forbindelse med denne typen utbygginger. Virkningen av bebyggelse og inngrep i landskapet blir ansett for å være akseptable.

Trondheim kommune

Slik anlegget skal etableres i første omgang blir det bygget med parkering for personbiler på sokkelnivå. I forhold til videre utvikling av anlegget for å møte framtidige behov kan det bli aktuelt å fjerne noe av denne parkeringen og legge den i flere plan ved å bygge parkeringsdekker over den opprinnelige parkeringen. Dette for å kunne ha en fleksibel arealreserve som legger minst mulig føringer for framtidig utvikling av anlegget.

Etablering av kollektivanlegget er en viktig del av framtidig infrastruktur for kollektivtrafikken i Trondheim, noe som gagner hele bysamfunnet.

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

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 21.1.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Vedlegg

Vedlegg 1:	Reguleringskart.
Vedlegg 2:	Reguleringsbestemmelser.
Vedlegg 3:	Memo: Støy fra bygg- og anleggsvirksomhet, COWI, datert: 3.9.2010.
Vedlegg 4:	Oversiktskart.
Vedlegg 5:	Skisse for mulig framtidig utnyttning 1:1000, Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert: 19.1.2011.
Vedlegg 6:	Skisse for mulig framtidig utnyttning 1:250, Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert: 20.1.2011.
Vedlegg 7:	Illustrasjon av planlagt bebyggelse og anlegg, Lusparken Arkitekter, datert: 3.11.2010.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)