

## Saksframlegg

---

### DETALJREGULERING AV JOHAN TILLERS VEG

### OFFENTLIG ETTERSYN

Arkivsaksnr.: 10/1030-22 (37821/10)

---

Saksbehandler: Torry Unsgaard

::: [Sett inn innstillingen under denne linja](#)

#### **Forslag til vedtak:**

Bygningsrådet vedtar å legge forslag reguleringsplan med planbestemmelser ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring.

Planen er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune, datert 10.03.2011, og i bestemmelser sist endret 10.03.11.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

::: [Sett inn innstillingen over denne linja](#)

## Trondheim kommune

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

### Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for en trafikk sikker og effektiv tverrforbindelse for biltrafikk over Heimdalsplatået mellom E6/Tillerbyen og Heimdalsvegen/Kattenskogen/ Ringvålvegen. Vegene skal ha god framkommelighet, skape tilfredsstillende miljøforhold for mennesker som bor og ferdes i området, avlaste eksisterende vegnett og redusere miljøbelastningen for boliger langs disse vegene.

### Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet og innsendt 10.03.2011 av COWI AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver som er kommune/fylkeskommune/stat gjennom miljøpakken i Trondheim.

Flere alternative tverrforbindelser fra E6-sør vestover mot Heimdal er utredet. Det har vært en lang planprosess. Vegvesenet har i samarbeid med Trondheim kommune arrangert 2 folkemøter på Heimdal der tverrforbindelser til E6 var et hovedtema. Det ble i mai 2007 av konsulentfirmaet Reinertsen laget en utredning kalt: "E6 Jaktøyen-Tonstad, konsekvensutredning, delutredning, tverrforbindelser E6- Heimdal" (vedlegg 8).

I den endelige konsekvensutredningen for E6-sør (vedlegg 7) ble tverrforbindelsene vurdert på nytt og det ble trukket følgende konklusjon: Statens Vegvesen anbefaler bygging av tverrforbindelse 2 (lang betongtunnel i Johan Tillers veg) og tverrforbindelse 4 (ombygging av Ytre Ringveg).

Formannskapet ba rådmannen sikre videre arbeid med planlegging av miljøkulvert i Johan Tillers i møte 11.3.2008 (sak 79/08).

Bystyret behandlet miljøpakken i møte sitt møte 30.01.2009 (sak 1/09). I saksfremstillingen for denne saken (side 6) står det at tverrforbindelse i Johan Tillers veg inngår som en del av E6-sør prosjektet.

### Beskrivelse av saken

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2007 - 2018 avsatt til eksisterende tettbebyggelse, erverv og framtidig grønnstruktur, og langs Johan Tillers veg er det avsatt eksisterende gangveg. Johan Tillers veg er avsatt til framtidig viktig veg i kommunikasjonssystemet.

Planområdet omfatter en rekke eiendommer i området. Det er utarbeidet en oversikt over berørte eiendommer med adresse, gnr/ bnr og navn og adresse på hjemmelshavere (vedlegg 9).

Tabellen under viser de femten reguleringsplaner som gjelder for planområdet i dag.

Plan-ident	Reguleringsplanens navn og formål som berøres av planforslaget i kursiv.	Ikraft.	Reg. best. som gjelder
1065 af	Heimdalsveien 22, gnr. 199, bnr. 18/47 <i>Boliger, offentlig trafikkområde og jernbane</i>	16.12.2004	16.12.2004
1087 d	Heimdalsvegen 18, gnr. 199 bnr. 32. Deling og reguleringsendring. <i>Industri</i>	07.06.2005	1087 A 27.09.1990
1107	Endret reguleringsplan for del av Hegstadmyra II på Heimdal i Trondheim kommune.	30.05.1969	30.05.1969
0648	Gnr./bnr. 199/42 og 199/90, Industrivn. 39. <i>Forretning, kontorbebyggelse, industri og lager</i>	13.12.2001	13.12.2001

## Trondheim kommune

1087 a	Reguleringsplan for veiforbindelse fra Kattenskogen til Industrivegen og området nord for denne. <i>Industri, verksted og lager, offentlig trafikkområder (inkludert jernbane)</i>	27.09.1990	27.09.1990
0337 g	Johan Tillers vei <i>Industri, verksted og lager samt kjørevei, gang- og sykkelveg og snøopplag</i>	10.05.2000	10.05.2000
0337	Regulering for Industrivegen på strekningen Bjørndalen - Johan Tillers veg. <i>Offentlig trafikkområde</i>	30.08.1990	30.08.1990
1060 b	Breidablikk skole og idrettsområde. <i>Offentlig undervisning, anlegg for idrett og sport, fortau, gang- og sykkelveg og friområde</i>	30.04.2009	30.04.2009
1060 a	Johan Tillers veg 7. <i>Boliger</i>	26.09.1991	26.09.1991
1060	Anders Hårstads vei - Industriveien - tomterekke langs Smed Johns vei ... til offentlig bebyggelse <i>Offentlig bebyggelse</i>	20.06.1967	R13 08.08.1950
0012 r	Fradeling av en boligtomt av eiendommen Anders Hårstads veg 1, gnr. 313/70, Heimdal <i>Boliger</i>	12.12.1985	08.08.1950
0012	Regulering av Heimdal stasjonsområde i Tiller og Heimdal herreder. <i>Boliger, offentlig bebyggelse, veier og grønnstruktur</i>	08.08.1950	08.08.1950
0012 aj	Deling av eiendommen Johan Tillers vei 20, gnr. 313/78. <i>Boliger</i>	09.09.1988	08.08.1950
1008	Bortregulering av Kvenildveien på strekningen mellom Alf Johansens vei og Johan Tillers vei. <i>Bolig og veg, samt bortregulering av nordre del av Kvenildveien</i>	21.08.1967	08.08.1950
1008 a	Reguleringsplan, mindre vesentlig endring, for eiendommen Kvenildveien 43, 313/235+239 og Kvenildveien 45, 313/236+240. Heimdal Trondheim kommune. <i>Boliger og felles lek</i>	19.04.1994	19.04.1994

Reguleringsplan R 0460A E6, Sandmoen - Tonstad, i kraft. 29.10.2009, grenser inntil planområdet i øst.

### Tidligere vedtak

E6-sør er et stort og viktig prosjekt i miljøpakken. Til prosjektet hører også med tilknytninger til lokalvegnettet. I konsekvensutredningen for E6-sør er utredet flere tverrforbindelser som knytter E6 til lokalvegnettet. I sammendraget for denne utredningen står det at Statens Vegvesen anbefaler bygging av tverrforbindelse 2, lang tverrforbindelse i Johan Tillers veg og tverrforbindelse 4 ombygging av Ytre Ringveg.

## **Trondheim kommune**

Formannskapet behandlet den 11.3.08 sak nr. 79/08 med følgende tittel: "E6-sør, Sluppen bru og Oslovegen, planlegging og finansiering." Det ble da gjort følgende vedtak: "Formannskapet ber rådmannen ... - sikre videre arbeid med planlegging av tunnel til Byåsen, miljøkulvert i Johan Tillers veg, og utbedringstiltak i Elgeseter gate/Holtermannsvegen."

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Grunn: Det er gjort grunnundersøkelser som viser at miljøkulvert kan bygges i løsmasser av sand, grus og relativt fast leire. Det vil si at grunnforholdene er akseptable.

Trafikksikkerhet: Johan Tillers veg har i dag gjennomgangstrafikk på et par tusen kjøretøyer /døgn. Denne er i konflikt med lokalmiljøet. Ved å overføre gjennomgangstrafikken til miljøkulverten vil trafikksikkerheten for lokalmiljøet forbedres.

### Avvik fra overordnet plan

Det foreslås en arealbruk i tråd med kommuneplanens arealdel. Den planlagte gjennomgående bilvegen beskjerer byggeområdene betydelig mer og i noe annen trase enn det som går fram av arealdelen.

### Beskrivelse og vurdering av alternativer

I forbindelse med planprogram for E6 sør ble det vurdert følgende forbindelser på Heimdalsplatået:

Tverrforbindelse 1: Kattem- Terminalen- Sandmoen

Tverrforbindelse 2: Heimdalsvegen - Johan Tillersveg - E6 (to varianter, kort eller lang betongkulvert)

Tverrforbindelse 3: Saupstad- Bjørndalen

Tverrforbindelse 4: Ytre Ringveg fra Kongsvegen til Vestre Rosten

Statens vegvesen anbefaler bygging av tverrforbindelse 2 Johan Tillers veg og tverrforbindelse 4, ombygging av ytre Ringveg.

Tverrforbindelsen Johan Tillers veg gir størst trafikkavlastning på lokale veger. Vestre Rosten, John Aas veg, Sivert Tonstads veg, nordre del av Industrivegen og Heimdalsvegen vil avlastes betraktelig. E6 på strekningen over Heimdalsmyra fra Johan Tillers veg til Tonstadkrysset får økt trafikk. Det samme skjer langs deler av Østre Rosten og på østre del av Sentervegen.

I Johan Tillers veg anbefales lang betongkulvert fordi alternativ med kort betongkulvert vil gi vesentlig større inngrep mellom Arnt Forseths veg og Industrivegen i form av en dyp skjæring som i praksis vil hindre all kommunikasjon på tvers av vegen. Støybelastningen vil også bli mindre med alternativ med lang kulvert.

## **Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

### Beliggenhet

Planområdet ligger på Heimdalsplatået like øst for Heimdal sentrum. Det omfatter Johan Tillers veg og bebyggelse som blir berørt av foreslått tverrforbindelse, samt del av Dovrebanen. Planområdet avgrenses mot Heimdalsvegen i vest og E6 i øst. I nord grenser området mot næringsbebyggelse (Adresseavisen), Breidablikk skole og idrettsanlegg, og småhusbebyggelse. I sør grenser det mot boligbebyggelse og næringsbebyggelse.

### Arealbruk

Arealet benyttes i dag til bolig- og nærings- og forretningsbebyggelse, skole og idrettsanlegg, kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg, jernbane.



## **Trondheim kommune**

### Terreng og grunnforhold

Terrenget innen området er tilnærmet flatt med svak skråning mot vest. Jernbanetraséen ligger i en skjæring med bratt sideterreng i vestre ytterkant av planområdet. Det er forskjellige løsmasser i planområdet. Dovrebanen samt det midtre partiet i planen består av hav- og fjordavsetning, leire. Arealet mot vest har dekke av torv og myr, mens arealet mot øst består av breelvavsetninger. Planområdet omfatter ingen arealer med kvikkleire og det er ingen rasfare.

Det er drevet verkstedsvirksomhet i Industrivegen i mange år, og av den grunn kan det forekomme forurenset grunn.

### Naturverdier

Det er ikke registrert spesielle natur- og viltverdier innen området. Arealet like vest for Industrivegen er imidlertid avsatt til framtidig grønnstruktur i kommuneplanens arealdel. Her finnes en rest av det opprinnelige myrterrenget med stedegen vegetasjon, furu og blanda løvskog med lyngmark i bunnen.

### Rekreasjonsverdi

Området er en del av et større overordna grøntdrag som strekker seg fra Åsheim og Søra på Heimdal til Hårstad på Tiller. Draget brukes som atkomst til markaområdene. Viktig sykkelrute krysser gjennom området. Planområdet grenser mot Breidablikk skole og idrettsanlegg med uteareal som benyttes til lek og aktivitet. Breidablikk skole og idrettsanlegg er et viktig målpunkt for barn og unge, og alle ferdelsmuligheter for barn og unge i planområdet er viktige. I Mentz Skjetnes veg nr. 8, like utenfor plangrensa finnes en kommunal lekeplass.

Det er ikke utført barnetråkkregistrering i tilknytning til dette planarbeidet, men det ble gjort en barnetråkkregistrering i forbindelse med regulering av Breidablikk skole og idrettsanlegg. Ved befaringsoktober 2010 ble det ikke registrert noen tegn til leikeplasser eller tråkk. Av områder innen planområdet som kan være egnet til aktivitet og opphold er det naturområdet vest for Industrivegen som utpeker seg.

### Stedets karakter

Området er tilnærmet flatt, oppleves åpent og har god soltilgang. Dagens eneboligbebyggelse bærer preg av at den er utbygd over en lang tidsperiode. Mesteparten av boligområdene i og i tilknytning til planen var utbygd allerede på slutten av 1960-tallet. Etter den tid har det skjedd fortetting av eksisterende bebyggelse. I planområdet finnes det to ubebygde tomter. Romslige tomter og byggegrensene i gjeldende reguleringsplaner gir seg uttrykk i mye flott hagevegetasjon langs Johan Tillers veg og Industrivegen. Ervervsområdet vest for Industrivegen er nyttet av mindre virksomheter og til parkeringsareal. Det meste av bebyggelsen innen planområdet har to etasjer.

Det står verdifull vegetasjon langs Johans Tiller veg. Det er velvokst furu som står i tilknytning til veganlegget og parkeringsanlegg sør for Adresseavisa sine lokaler.

Det finnes ingen antikvarisk bebyggelse eller anlegg, og det er ingen kjente kulturminner i grunnen innen planområdet.

### Trafikkforhold

Johan Tillers veg er en viktig gjennomfartsåre mellom E6 og Heimdal sentrum, både for kjørende og gående og syklende. Det er i utgangspunktet en boliggate og kapasiteten er dårlig på grunn av smal bru over Dovrebanen. Denne brua er nå under ombygging slik at det blir adskilt fortau og kjørebane. Kjørebane er regulert for sykkeltrafikk, men vil også avvikle biltrafikk inntil foreliggende vegplan er

## Trondheim kommune

realisert, helt eller delvis. Kjørebane får fortsatt bare ett kjørefelt for bil.

Det er i dag bare en svingebevegelse som er tillatt fra/til E6, nemlig høyresving av for sørgående trafikk på E6.

Det er anlagt gang- og sykkelveg og fortau nord for Johan Tillers veg på strekningen fra Dovrebanen fram til Vestre Rosten. Dette er del av en viktig gang- og sykkelveg rute mellom Heimdal sentrum og Hårstadorrådet, en tverrforbindelse mellom sykkelrutene Heimdal, Rosten og Tiller. Sykkelruta Rosten går gjennom planområdet langs Vestre Rosten og Sandbakkvegen. Langs vestsiden av Industrivegen er det fortau.

Det er mye ferdsel av barn og unge som skal til og fra skole- og idrettsanlegget. Sjøl om skolens hovedatkomst er fra Industrivegen er Johan Tillers veg en mye brukt skoleveg. Skolens kjøreatkomst for elever med spesielt transportbehov er også fra Johan Tillers veg.

Det går bussrute med lav frekvens i Vestre Rosten, Johan Tillers veg og Industrivegen med holdeplass innenfor plangrensen i Industrivegen. To pendelruter for buss med høy frekvens og tog kan nås fra Heimdal sentrum.

Trafikksikkerheten i planområdet er middels god. Det er registrert flere ulykkespunkter langs Industrivegen med tilhørende kryss mot Johan Tillers veg.

### Felles atkomst

Det er privat felles atkomst fra Industrivegen til kontor- og industriområdet for følgende gnr./bnr.: 200/103, 313/278, 313/449, 200/31, 200/29, 200/27, 200/118, 200/28 og 200/151.

Følgende eiendommer innenfor plangrensa har i dag felles privat atkomstveg fra Vestre Rosten: gnr. /bnr. 313/280, 313/104, 313/80, 313/436, 313/435 og 313/405.

### Støyforurensing

Enkelte av boligene i østre del av planområdet er i dag svært utsatt for veitrafikkstøy fra eksisterende E6. I området for øvrig er støybelastning fra vegtrafikken på et akseptabelt nivå.

### Ledninger

Miljøkulverten vil komme i konflikt med eksisterende vann- og avløpsledninger. Disse må derfor legges om. Omlegging av avløpsledningene vil være et omfattende tiltak.

## Samråds- og medvirkningsprosess

Kommunen varslet om igangsatt regulering ved brev av 11.1.2010. Det kom inn følgende innspill og merknader til planforslaget:

1. **Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 11.02.10**, skriver at det må gjennomføres støyberegninger for planlagte tiltak. Nødvendige støyreducerende tiltak for å oppnå tilfredsstillende støyforhold, jf. tabell 2 i T-1442, må taes inn på plankart og i reguleringsbestemmelser. Støyberegninger med støysonekart skal følge med planen når denne sendes ut til offentlig ettersyn.

**Kommentar:** Dette er gjort.

2. **Sør-Trøndelag fylkeskommune, 02.02.10**, minner om de generelle aktsomhetsreglene i forbindelse med kulturminner. Hvis det ikke allerede er gjort, må mulig verneverdi av bebyggelse som skal rives, beskrives. Bebyggelse som skal rives må for øvrig fotodokumenteres før riving.

## **Trondheim kommune**

**Kommentar:** Dette vil bli gjort.



3. **Jernbaneverket, 25.02.10**, ser på mulighetene for å håndtere containertog ved terminalen på Heggstadmoen, for å avlaste godsterminalen på Brattøra. I den forbindelse ønsker jernbaneverket å regulere inn en forlengelse sørover av spor 3 på Heimdal stasjon. Dette prosjektet har jernbaneverket vurdert og ber om at det tas med i planforslaget.

**Kommentar:** Etter ønske fra jernbaneverket er en utvidelse av jernbanearealet på eiendommen med gårdsnummer 200 og bruksnummer 54 tatt inn i planforslaget.

4. **Industrivegen 25 v/Tore Nordtømme, 12.02.10**, gjør oppmerksom på at tverrforbindelsen vil gå gjennom Industrivegen 25. Han skriver: "Huset og tomten har vi brukt 24 år på å opparbeide til den standarden den har i dag. Det er lagt ned mange tusen dugnadstimer og for ikke og snakk om den økonomiske kostnaden vi har nedlagt i form av spleiselag." De anbefaler å flytte veggen og/eller sette opp mur eller spuntvegg for å unngå riving av bygget. De gjør til slutt oppmerksom på at kommunen også har et moralsk ansvar overfor de som blir berørt.

**Kommentar:** Rådmannen har stor forståelse for innvendingene i denne merknaden. Likevel foreslår vi riving/eller flytting av huset. Ekstrakostnadene med å verne huset synes større enn verdien av huset. Rådmannen viser til at huset står på kommunal grunn utleid etter en kortsiktig leieavtale.

5. **Ingrid Berg, Kvenildvegen 34C, 12.02.10**, er interessert i å kjøpe den lille låven (nå garasje) som tilhører Kvenildvegen 36. Hun ser det også som positivt at Kvenildvegen 34A får omlagt adkomstveg.

**Kommentar:** Kjøp og salg av bygninger og eiendommer har ikke direkte med reguleringsaken å gjøre. Disse spørsmålene vil bli vurdert når grunnervervet starter.

6. **Heimdal Rør AS v/Håkon Tjelle, Sandbakkvegen 2, 15.02.10**, er opptatt av tilgjengeligheten for næringsbedriftene i Sandbakkvegen 2 og 4. Bedriften ønsker direkte adkomst til Johan Tillers veg (miljøtunnelen) eller til rundkjøringen på E6, og ikke slik forslaget går ut på, adkomst til boligata på tunellaket.

**Kommentar:** Boligata Johan Tillers veg som ligger på tunellaket er knyttet til Industrivegen som igjen er knyttet til tunnelen. Direkte adkomst fra privateiendommer til tunnelen, eller til rundkjøring ved toplanskrysset ved E6 frarådes av sikkerhetsmessige og trafikkmessige (kapasitetsmessige) grunner.

7. **Codex advokat på vegne av Eklegården AS, Sandbakkvegen 4, 15.02.10**, ønsker også direkte adkomst til rundkjøring i krysset på E6.

**Kommentar:** Se kommentar til merknad 6.

8. **Tore Næss som eier Heimdal Autoservice, Industrivegen 27, 06.02.10**, er sterkt imot at kommunen og vegvesenet velger den dyreste tverrforbindelsen, tunnel i Johan Tillers veg, framfor de som er rimeligere. Han mener at veg fra Kattenskogen via Terminalen med tilknytning til E6 nord for Sandmoenkrysset vil være en kort og rimelig løsning og skriver en omfattende begrunnelse for dette.

**Kommentar:** På en motorveg som E6 må det være en viss avstand mellom kryssene. Det vil ikke være mulig med et ekstra kryss mellom Sandmoenkrysset og Hårstadkrysset. Når Hårstadkrysset velges som tilknytning både fra Tillerbyen og Heimdal sentrum, er årsaken at dette gir en god rettlinjert tverrforbindelse østover mot Tillerringen og Tillerbruvegen og vestover mot Johan Tillers veg – Kattenskogen - Lisbet Nypans veg og Ringvålvegen mot Byneset. Dette er for øvrig den gamle bygdevegen fra Byneset via Heimdal til Bratsberg-Leira som åpnes etter at den i mange år har blitt stengt av E6. Denne vegforbindelsen er en ønskelinje for mange trafikkantene og veggen kan få ganske stor trafikk.

9. **Ragnhild og Petter Brækken, Johan Tillers veg 23, 22.02.10**, skriver at planutkastet viser et stort og unødvendig inngrep på deres tomt. De beskriver situasjonen og kommer med noen

## Trondheim kommune

konstruktive forslag til endringer av adkomstvegene for å redusere ulempene. De skriver at inngrepene i eiendommen gir den betydelig verdiforringelse. De skriver: ”I den usikre perioden fram til ferdigstilling om kanskje 15 år vil det være vanskelig å finne kjøpere uten å gå med på en dramatisk reduksjon av eiendommens pris. Hvordan tror planleggerne at det føles å leve med en slik situasjon i så mange år? Helt umenneskelig.”

De er pensjonister og ønsker primært at boligen Johan Tillers veg 23 innløses, dersom tverrforbindelsen skal realiseres.

**Kommentar:** Johan Tillers veg 23 er en stor boligeiendom på 962 m<sup>2</sup>. Reguleringsforslaget viser at eiendommens nordlige del omdisponeres til vegformål. Det forutsettes etablert støyskjerm mellom veg og bolig, slik at støyforholdene på boligeiendommen holdes innenfor gjeldende retningslinjer. Adkomst til eiendommen er fra Johan Tillers veg i samsvar med ønskene i merknaden.

- 10. Ragnhild Brækken, Johan Tillers veg 23, 22.02.10,** spør hvordan forholdene blir for skolebarn som skal fra Kvenildvegen til Breidablikk skole, eller til buss ved Torvtaket når Kvenildvegen blir stengt mot Johan Tillers veg.

**Kommentar:** I en foreløpig skisse til plan var Kvenildvegen stengt mot Johan Tillers veg. Dette ville gi lange omveger for dem som bor i nordre del av Kvenildvegen. I planen som nå legges fram er Kvenildvegen knyttet til boligkata Johan Tillers veg (taket av tunellen). Dermed blir det ingen omveg for gangtrafikk til Breidablikk skole. For gangtrafikk fra Kvenildvegen til Torvtaket og Tillerbyen blir det en omveg på ca. 100 m over tunneltaket.

- 11. Arne Ødegård, Industrivegen 52, 15.02.10,** foreslår at forbindelsen mellom Industrivegen og den nye tverrforbindelsen sløyfes. Han mener at denne forbindelsen vil gi mer trafikk i Industrivegen.

**Kommentar:** Det er viktig å knytte den nye Johan Tillers veg til lokalvegnettet i nærområdet. Ellers vil ikke avlastningseffekten bli så god. Derfor har vi valgt å knytte Industrivegen og eksisterende Johan Tillers veg til den nye vegen på denne måten. Prosjektet vil likevel avlaste Industrivegen betydelig.

- 12. Gruppe med 18 navn fra området, 02.02.10 og 02.03.10.** Første brev var en begrunnet søknad om utsatt frist for merknad. Det andre brevet er en omfattende og ryddig argumentasjon mot prosjektet. Rådmannen har valgt å legge det siste brevet ved saken.

Oppsummert kreves følgende:

- bekreftelse på at tverrforbindelsene behandles uavhengig av E6-utbyggingen
- ryddig beslutningsprosess og en politisk behandling for valg av tverrforbindelse
- fullverdig vurdering av alle alternative tverrforbindelser til Heimdal før saken går til vedtak
- bedre utredning av de miljømessige konsekvensene, ikke minst for alt. 2 Johan Tillers veg
- komplett og fullstendig kostnadsoppsett med dagens priser for alle aktuelle alternativer
- prioriteringsliste over vegprosjekter der tverrforbindelsen til Heimdal er inkludert
- klar og tydelig finansieringsplan for gjennomføring av tverrforbindelsen til Heimdal
- tiltak i øverste del av Johan Tillers veg igangsettes umiddelbart

**Kommentar:**

Gruppen fikk utsatt merknadsfristen.

I arbeidet med E6-sør har det vært et mål ikke bare å bygge ny E6 fra Tonstad til Melhus, men også å knytte den nye E6 til tettbebyggelsen på begge sider av E6, slik at avlastningen av lokalvegnettet på Heimdal og i Tillerbyen blir best mulig. Vi viser til den miljøbelastningen vi har i dag har på boliger langs veger som Sivert Thonstads veg og Industrivegen.

E6 er i dag en barriere mellom Tiller og Heimdal. Tverrforbindelsen i Johan Tillers veg vil knytte

## Trondheim kommune

disse bydelene sammen.

Det er grunnen til at konsekvensutredningen for E6-sør også inneholdt en vurdering og rangering av tverrforbindelsene.

Rådmannen viser her også til bystyresak 1 i 2009, Miljøpakke for transport. På side 6 i denne saken står følgende:

- E6 sør<sup>1</sup>: 1600 mill. kr  
*Omfatter ny firefelts veg på strekningen Jaktøyen - Tonstad. Prosjektet er delt i tre utbyggingsetapper. Første fase omfatter strekningen mellom Tonstad og Sentervegen. Andre fase går fra Jaktøyen til Sandmoen, og siste fase fra Sandmoen til Sentervegen. Her inngår også utbygging av lokale vegtilknytninger som tverrforbindelsen i Johan Tillers veg og ekstra felt på Bjørndalsbrua. Reguleringsplaner er under utarbeidelse.*

Dette betyr at tverrforbindelsen i Johan Tillers veg er nært knyttet til E6-prosjektet og derfor ikke uavhengig av dette.

Reguleringsplanen for Johan Tillers veg blir imidlertid behandlet som egen sak. Dette blir gjort for ikke å forsinke E6-prosjektet.

En slik behandling av planen for Johan Tillers veg betyr at dette prosjektet behandles som en separat sak og at kommunen derfor står fritt både når det gjelder valg av løsninger og framdrift. I prinsippet er det vel heller ikke noe i veien for at en kan velge å prioritere andre tverrforbindelser.

I bystyresak 1/09 nevnt ovenfor, på side 14, står også et eksempel på utbyggingsplan der E6- sør i hovedsak bygges ut i perioden fram til 2018 og Bjørndalsbrua, som også er en tverrforbindelse til E6, utvides i 2022. Andre tverrforbindelser er ikke med i miljøpakken. At utbyggingsplanen er nevnt som et eksempel betyr at dette ikke er noen bindende plan. Det er mulig å gjøre omprioriteringer.

For øvrig viser vi til miljøpakken når det gjelder kostnader og framdrift.

I siste punkt i merknaden kreves det tiltak nå. Det nevnes fartsdemping og manglende anlegg for gående og syklende. Johan Tillers veg er i dag sperret inn på E6. Det er også bare sørgående trafikk på E6 som kan kjøre inn i Johan Tillers veg. Videre er det 30 km/t som fartsgrense og humper. Der vegen krysser jernbanen er det bare 1 felt. Det er vanskelig å foreslå flere restriktive tiltak.

### Beskrivelse av planforslaget

Planområdet omfatter totalt 107 532 m<sup>2</sup> på bakken og 6 576 m<sup>2</sup> under bakken (kulvert).

#### Planlagt arealbruk

##### Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse	31 480 m <sup>2</sup>
- Boligbebyggelse - blokkbebyggelse	498 m <sup>2</sup>
- Undervisning	1 754 m <sup>2</sup>

## Trondheim kommune

- Næringsbebyggelse	7 213 m <sup>2</sup>
- Idrettsanlegg	743 m <sup>2</sup>
- Kontor/industri	30 915 m <sup>2</sup>

## Trondheim kommune

### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg , offentlig	12 411 m <sup>2</sup>
- Kjøreveg, felles	1 123 m <sup>2</sup>
- Fortau	
- Gang- og sykkelveg	
- Gangveg/gangareal	
- Sykkelveg/- felt	
(alt areal for gående og syklende)	5 295 m <sup>2</sup>
- Annen veggrunn - teknisk anlegg	
- Annen veggrunn - grøntareal	
- Trasé for jernbane	ca. 15 000 m <sup>2</sup>
- Tekniske bygg /konstruksjoner	

### Grønnstruktur

- Turveg	
- Friområde	2 197 m <sup>2</sup>

### Hensynssoner

- Sikringssoner, frisikt	
- Andre sikringssoner, kulvert	6 576 m <sup>2</sup>
- Faresone, høgspenningsanlegg (nettstasjon)	
- Hensyn grønnstruktur	1 800 m <sup>2</sup>

### Bestemmelsesområder

- Anlegg og riggområde (midlertidige grøfter langs kulvert og atkomstveger)	
- Bestemmelsesområder, terrenginngrep	8 834 m <sup>2</sup>

### Planlagt bebyggelse og anlegg

Alle områdene for bebyggelse i foreslått plan er tatt med for å sikre atkomstforhold til hver enkelt eiendom i anleggsperioden og permanent.

I støyutredningen kreves det at boliger med støynivåer på  $L_{den} = 60$  dB må utredes med hensyn på nødvendig utbedring av fasadeisolasjon, da det ved slike støynivåer kan være behov for tiltak dersom det forutsettes en standard fasadedemping på 29 dB.

Støyskjermer er avsatt i østre ende av Johan Tillers veg på plankartet. Utforming av disse skal leveres samtidig med søknad om igangsetningstillatelse.

Når miljøkulverten er på plass, forutsettes det at boligbebyggelsen skal bli skjermet i henhold til anbefalte retningslinjer for dette. Dette er tatt inn i bestemmelsene.

### Privat/felles trafikkløsning:

Felles atkomstveg f\_KV1 i området for industri og næring skal benyttes som atkomst til gnr./bnr. 200/103, 313/278, 313/449, 200/31, 200/29, 200/27, 200/118.

Felles atkomstveg f\_KV2 (del av Vestre Rosten) skal benyttes som atkomst til gnr./bnr. 313/280, 313/104, 313/80, 313/436, 313/435, 313/405 og 313/74.

Bebyggelsens tilknytning til infrastruktur:

## **Trondheim kommune**

Atkomst til Vestre Rosten 1, gnr./bnr. 313/74 foreslås flyttet fra Vestre Rosten offentlige veg til del av Vestre Rosten som reguleres til felles atkomst for tilleggende boliger. Dette er foreslått av

## Trondheim kommune

trafiksikkerhetsmessige årsaker. Dagens situasjon med atkomst rett ut i et kryssområde med periodevis stor trafikk anses som uheldig. Forøvrig opprettholdes atkomster som i dag.

Fordi Johan Tillers veg vil bli satt ut av funksjon i store deler av anleggsperioden vil det bli behov for midlertidige atkomster til en del eiendommer. Nord for Johan Tillers veg er midlertidige atkomster vist på plankartet. Sør for Johan Tillers veg er midlertidig atkomst tenkt løst fra gjennom eksisterende vegnett.

### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Denne planen fremmes for å regulere en tverrforbindelse for gjennomgangstrafikk mellom Heimdalsvegen og E6. Om lag fem hundre meter av denne ligger i en lang kulvert under Johan Tillers veg. Videre går den i en kort kulvert under Dovrebanen. Mellom de nevnte kulvertene ligger vegen i en dyp skjæring gjennom kontor- og industriområdet. Over kulverten vil Johan Tillers veg reetableres i dagens trasé.

Gjennomkjøringen over dagens bro (Smedbrua) over Dovrebanen vil bli stengt for motorkjøretøyer. Lokaltrafikk fra Johan Tillers veg (taket) vil ledes til Heimdalsvegen via Industrivegen. En ny veg gjennom kontor- og industriområdet i vest vil koble Industrivegen og det lokale vegnettet sammen med planlagt tverrforbindelse.

Lokalvegen (tunneltaket) i Johan Tillers veg krysser Industrivegen i plan som idag og går over til et felt for gående og et felt for syklende ved Smedbrua. For å gi kjøreatkomst til ervervsområdene sør og nord for vegen, er det også regulert bilveg ca. 80 m vestover fra Industrivegen. Videre foreslås dagens fortausløsning sør for skoletomta endret til gang- og sykkelveg og denne vil fortsette forbi idrettsanlegget og fram til Vestre Rosten som i dag. Øst for Vestre Rosten, i kryssområdet mellom Vestre Rosten og Johan Tillers veg, på sørsiden av Johan Tillersveg og langs østsiden av Industrivegen reguleres fortausløsning.

Kvenildvegen får ikke direkte utkjøring til miljøkulverten. For å unngå lange omkjøringsruter for de som tidligere nyttet denne utkjøring foreslås en vegforbindelse sør for dagens Johan Tillers veg som kobles på ny Johan Tillers veg på taket av kulverten.

Eksisterende bussholdeplasser i Industrivegen reguleres inn.

### Innløsning

Areal som reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan bli krevd innløst når planen blir vedtatt.

### Grønnstruktur

Areal mellom E6 og boligområdet reguleres til friområde. Hensikten med arealet er å sikre ferdselmuligheter mellom Johan Tillers veg og Anders Hårstads veg samt gang- og sykkelssystemet langs E6. Det skal derfor legges til rette for relevante ferdselmuligheter gjennom området. Området vil også fungere som en buffersone mellom E6 og boligområdene. For å øke arealets bufferevne skal området benyttes til flersjiktet skjermplanting av variert stedegen vegetasjon.

### Hensynssoner

Hensynssoner er avsatt for å sikre:

- frisiktsoner i trafikksystemet
- at planlagt vegkulvert ikke blir skadet
- areal til høgspenningsanlegg, nettstasjoner
- opprettholdelse av flersjiktet skjermplanting mellom del av Industrivegen og areal avsatt til

## **Trondheim kommune**

kontor- og industri.



## Trondheim kommune

### Bestemmelsesområder

Terrenginngrep som skjæringer og fyllinger i forbindelse med foreslått veganlegg er avsatt som bestemmelsesområde. Det forutsettes at det i deler av disse områdene skal etableres en flersjiktet skjerm av stedefgen vegetasjon. Dette for å dempe nytt veganlegg visuelt. Vegetasjonen vil også ha en positiv effekt i forhold til luftforurensing.

### Gjennomføring, miljøoppfølging

I reguleringsbestemmelsene stilles det krav om:

- Utomhusplaner for bolig og næringsbebyggelse, samt deltaljplaner for offentlig veggrunn for å sikre at nytt landskap blir tilfredsstillende utformet.
- Geotekniske undersøkelser og geoteknisk prosjektering for å identifisere grunnforhold som krever spesifikke tiltak.
- Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i byggefasen.
- Utredning av forurensing i grunnen og plan for behandling av forurensete masser.
- Utredning av behov for utbedring av fasadeisolasjon relatert til trafikkstøy.

### **Særskilt utredning av støy- og luftforurensing**

Utredningene for støy og luftforurensing er basert på opplysninger om årsgjennsnittet, ÅDT, gitt i konsekvensutredning for Statens vegvesen fra mars 2007, revidert mai 07, "Tverrforbindelser E6 – Heimdal".

**Trafikk, hastighet og andel tunge kjøretøyer på tverrforbindelsen som er grunnlag for utredningene er vist i tabellen under:**

<i>Veg</i>	<i>ÅDT</i>	<i>Hastighet</i>	<i>% tunge</i>
<i>Johan Tillers veg</i>	<i>17 500</i>	<i>50</i>	<i>10</i>
<i>E6</i>	<i>30 000</i>	<i>80</i>	<i>13</i>
<i>Industrivegen</i>	<i>2 000</i>	<i>50</i>	<i>10</i>
<i>Heimdalsvegen</i>	<i>1 500</i>	<i>50</i>	<i>10</i>
<i>Arm til Industrivegen</i>	<i>1 000</i>	<i>50</i>	<i>10</i>

I vedlagte støyrapport konkluderes det med at støy fra kulvert og ny veg ikke vil gi støynivåer over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB på uteområdet eller ved fasader for boligene i Industrivegen 35 og leilighetsbygg i Heimdalsvegen 14 B og 22.

Boliger nærmest den østre kulvertåpningen vil derimot få et støynivå over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB. Det er beregnet støynivå i høyde 2 m over terreng med en 2,5 m høy skjerm rundt kulvert, se vedlagt rapport. Nærmeste boliger vil likevel ha et støynivå over grenseverdien på  $L_{den} = 55$  dB på uteområdet og på deler av husfasadene. I rapporten stilles det krav om at boliger med støynivåer på  $L_{den} = 60$  dB må utredes med hensyn på nødvendig utbedring av fasadeisolasjon, da det ved slike støynivåer kan være behov for tiltak dersom det forutsettes en standard fasadedemping på 29 dB.

I vedlagte rapport om luftforurensing er de mest utsatte steder ved bygningene/tomtene nærmest vegen vurdert. Konklusjonen er at det nye vegsystemet gir et luftforureningsnivå som ligger godt under gjeldende grenseverdier som er nye nasjonale mål. Det er derfor ingen grunner til å gjøre spesielle tiltak.

### Virknninger av planforslaget

Planforslaget vil medføre redusert trafikk på eksisterende vegnett og dermed bedre miljøforhold her.

## Trondheim kommune

Planforslaget vil gi fysiske inngrep langs Johan Tillers veg og i industriområdet vest for Industrivegen. Dette vil medføre riving av bygninger på flere eiendommer, både boliger og næringsbygg. Alle bygninger som må rives ved gjennomføring av tiltaket er markert på plankartet. Tabellen under gir en oversikt over hvilke eiendommer som blir berørt og hvilke bygninger det er snakk om.

<i>Gnr/Bnr</i>	<i>Type bygning</i>
313/241	Uthus
313/254	Bolighus
313/302	Garasje
313/63	Bolighus m/garasje
316/64	Garasje /uthus
318/487	Uthus
200/27	Mc-hus med uthus
200/118	Verksted
200/29	Verksted/garasje
200/151	Verksted/garasje/uthus
200/31	Verksted/garasje/uthus
200/30	Verksted/garasje/uthus
199/11	Verksted/garasje/uthus
200/28	Uthus

Verdifulle kulturminner berøres ikke.

I anleggsfasen vil det bli omfattende fysiske inngrep og miljømessige konsekvenser i form av støy og redusert framkommelighet. Når anlegget er ferdig etablert vil ny tverrforbindelse gi en lite synlig veg i og med at den hovedsakelig vil ligge i kulvert og i dyp skjæring.

Den østre og vestre del av planområdet vil få innkjøring til kulvert. Omgivelsenes nye utforming vil være av stor betydning for den visuelle virkningen av innkjøringen til kulverten både i øst og vest.

Johan Tillers veg vil i hovedsak bli tilbakeført til dagens situasjon. På grunn av kulverten og veganlegget for øvrig vil en god del av eksisterende vegetasjon med estetisk betydning for gateløpet forsvinne ved gjennomføring av anlegget. Utforming av areal avsatt til annen veggrunn, reetablering av berørt skolegård og idrettsanlegg samt privat areal langs vegen vil ha stor betydning for om Johan Tillers veg over tid igjen vil bli et frodig gateløp med stort innslag av vegetasjon.

Planen vil konvertere mesteparten av Johan Tillers veg fra å være en gjennomkjøringsveg til å bli en lokal boliggate, noe som betyr at trafikken reduseres betraktelig, og dette vil bety bedre betingelser for de fleste som bor og ferdes langs vegen.

## Trondheim kommune

Gjennomkjøringstrafikken som vil gå gjennom kulverten vil øke. Dette vil gi økt belastning av støy og luftforurensing for bebyggelsen som ligger kloss ved østre innkjøringen til kulverten. Med riktige tiltak mot støyen vil imidlertid dagens situasjon bedres i forhold til støy. Det vises til sammendrag av særskilte undersøkelser av støy- og luftforurensing over.

Da det ikke er kvikkleire i området, er det er ikke noe som tyder på at planen vil medføre stabilitetsproblemer. Det stilles likevel krav i bestemmelsene om geoteknisk rapport.

### Virkninger av planforslaget i gjennomføringsfasen

Følgende eiendommer må benytte midlertidig atkomstveg angitt på plankart under bygging av vegen:

Gnr/Bnr	Adresse
313/49	Johan Tillers vei 28
313/301	Johan Tillers vei 26 B
313/88	Johan Tillers vei 26
313/82	Johan Tillers vei 24
313/107	Johan Tillers vei 22
313/78	Johan Tillers vei 20A

Eiendommer sør for Johan Tillers veg vil få midlertidig atkomst fra via Menz Skjetnes veg, Arnt Forseths veg eller Sandbakkvegen. Det er ikke regulert spesifikke midlertidige atkomstveger for denne bebyggelsen.

### Barn og unges oppvekstvilkår

I anleggsperioden vil forholdene for barn og unge forverres når det gjelder ferdselsmuligheter, støy- og støvforurensing, men planen sikrer at det igangsettes tiltak som gjør disse ulempene minst mulig.

Gjennomføring av foreslått plan legger til rette for økt trafikksikkerhet i et område som er sterkt trafikkert av barn og unge. For å oppnå gang- og sykkelveg med rabatt mot Johan Tillers veg er det tatt i bruk om lag 682 m<sup>2</sup> av dagens skoletomt. Det vurderes at økt trafikksikkerhet vil veie opp denne ulempen, forutsatt at foreslåtte anlegg for gående og syklende blir etablert samtidig med nye kjøreveger.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Vedtaket av reguleringsplan innebærer at grunneiere som får bortregulert bolig- eller industrieiendom kan kreve eiendommen innløst. Dette gjelder to boligeiendommer og en industribedrift. Innløsning vil bety utgifter for miljøpakke (eller kommune) på i størrelsesorden 15 mill kr. Bygningene vil imidlertid kunne bli stående inntil vegen skal etableres. Kommunen vil derfor kunne tjene inn en del av disse utgiftene.

Tverrforbindelsen knytter sammen fylkesvegene Ringvålvegen og Tillerbruvegen og vil sannsynligvis bli fylkesveg. Prosjektet skulle derfor ikke øke de kommunale vedlikeholdskostnadene.

### Planlagt gjennomføring

Tidspunkt for gjennomføring er i dag noe usikkert. Rådmannen antar likevel at det innen ca. 10 år vil være mulig å gjennomføre tiltaket.

## Trondheim kommune

### Konsekvensutredning

Rådmannen viser til vedlagte konsekvensutredninger for E6-sør og tverrforbindelser. Se vedlegg 7 og 8.

### **Rådmannens vurdering og konklusjon**

#### Vurdering

Planforslaget er utført og utredet i samsvar med kommunens retningslinjer. Kommunens arealplanpolitikk er tilstrekkelig fulgt opp og de nødvendige planfaglige vurderinger er gjort.

#### Konklusjon

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

Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 12.04.2011

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

#### **Vedlegg:**

- Vedlegg 1: Plankart, 1:1000, datert 10.03.2011
- Vedlegg 2: Planbestemmelser, datert 10.03.2011
- Vedlegg 3: Oversiktskart
- Vedlegg 4: Johan Tillers vei, Støy fra vegtrafikk, merket COWI 29.10.2010
- Vedlegg 5: Merknad fra beboere i området
- Vedlegg 6: Reguleringsplan for Johan Tillers vei, Luftforurensing, merket COWI 03.09.2010 (Ikke trykket)
- Vedlegg 7: Konsekvensutredning for E6-sør (Ikke trykket)
- Vedlegg 8: Konsekvensutredning for tverrforbindelser E6 – Heimdal (Ikke trykket)
- Vedlegg 9: Liste over berørte eiendommer med hjemmelshaver (Ikke trykket)

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