

Saksframlegg

E6, SANDMOEN - TONSTAD

FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER MED

KONSEKVENsutredning

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 03/11462-71 (112170/09)

Saksbehandler: Torry Unsgaard

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for E6, Sandmoen-Tonstad, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens Vegvesen datert 9.1.09, sist endret 20.8.09 med bestemmelser senest datert 10.7.09.

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

Bystyret har vurdert forslag til 1. etappe av utbyggingen, toplanskryss ved Sentervegen og 4-felts veg nordfra gjennom kryssområdet og anbefaler at gang- og sykkelveg øst for og parallelt med E6 på denne strekningen samt gangbru over E6 like sør for krysset også taes med i 1. etappe.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

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

Sammendrag

Hensikten med planen er å regulere E6 i minst fire kjørefelt med kryss, gangveger og sykkel- og kollektivanlegg slik at vegen kan avvikle trafikken mellom Sandmoen og Okstadbakken på en hensiktsmessig måte.

Hovedutfordringen er å få bygget E6 slik at den har tilstrekkelig kapasitet både på langs og på tvers, er trafiksikker og skaper minst mulig miljølemper i den bydelen den går gjennom.

Det er utarbeidet konsekvensutredning for hele E6-sør prosjektet.

E6-sør prosjektet i Trondheim er delt opp i følgende delplaner:

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

Foreliggende reguleringsplan er delplan 2.

Rådmannen anbefaler bystyret å vedta reguleringsplan med bestemmelser for E6, Sandmoen-Tonstad.

1. Bakgrunn

Planforslaget er innsendt den 09.02.2009 av Rambøll AS som forslagstiller, på vegne av oppdragsgiver Statens vegvesen.

Reguleringsplanen for prosjektet E6 Sandmoen – Tonstad omfatter planer for ombygging av eksisterende veg som stort sett har bare 2 kjørefelt. Vegen planlegges utbygget til ny veg med 4 – 6 kjørefelt, midtdeler med rekkverk og planskilte kryss. Planen omfatter kryss med tilstøtende sekundærvegnett samt gang- og sykkelveger. Det skal også legges til rette for kollektivtrafikken på strekningen, inklusive fjern- og regionaltrafikk.

Planområdet har en lengde på 6,3 km, og strekker seg fra sør for krysset ved Sandmoen til et stykke ned i Okstadbakken, nord for Tonstadkrysset.

Dagens trafikkmengde på E6 er betydelig, og forventes å øke i tiden framover. ÅDT varierer fra i størrelsesorden 58 000 i nord til 20 000 i sør. Ny veg skal dimensjoneres for forventet trafikkmengde i år 2035.

Ny E6 er definert som en avkjørselsfri hovedveg med minst 4 kjørefelt, midtdeler og planskilte kryss. Vegen utformes i henhold til dimensjoneringsklasse S9 (ÅDT > 20 000 og fartsgrense 100 km/t) sør for Sentervegen, og som S7 (ÅDT > 12 000 og fartsgrense 80 km/t) nordover fra og med kryss med Sentervegen. Midtdeleren forutsettes utformet med rekkverk.

Det er planlagt ny g/s-veg parallelt med E6 i den nordre delen av planområdet, fra søndre del av

Trondheim kommune

senterområdet på Tillerbyen og nordover til Tonstadkrysset.

Rampekryss med sekundærvegnettet vil i hovedsak utformes som rundkjøringer. Holdeplasser for kollektivtrafikken legges i hovedsak til ramper i kryssene, men det er også foreslått holdeplasser for buss langs E6, atskilt med delende trafikkøy.

Dagens vegnett er sterkt ulykkesbelastet, med ulykkeskonsentrasjoner til de fleste av kryssområdene. En betydelig andel av ulykkene skjer ved påkjøring bakfra. Flest ulykker skjedde i tilknytning til krysset med John Aaes veg. I perioden 1999-2007 skjedde det her 9 ulykker, hvorav 6 med påkjøring bakfra. Det var også registrert mange ulykker på Østre Rosten, spesielt i området fra og med kryss med Sentervegen til og med kryss med John Aaes veg.

2. Mål

Målsettingen med ombyggingene av E6 er å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten for alle trafikanter og å bedre miljøet for de som bor inntil E6 og andre hovedveger parallelt med E6. Underveis i planarbeidet ble det klart at planlagt næringsutvikling langs Østre Rosten og på Torgårdsletta ville føre til stor trafikkvekst på strekningen Sandmoen-Tonstad. Prognosen viste en økning i turproduksjonen på 66 % i "Prognose 2015".

E6

Ombygging til 4-felts veg vil fjerne de lange køene som i dag oppstår i rushtiden, og 2 nye 2-planskryss vil gjøre det enklere å kjøre av og på E6. Spesielt 2-planskryss i Sentervegen (Tillerkrysset) vil føre trafikken rett inn/ut av handelsområdet og det vil avlaste Østre Rosten som i dag er overbelastet.

På grunn av de store trafikkmengdene reguleres 3 felt i hver retning nordfra fram til Sentervegen. Avsvingende trafikk til John Aaes veg og Sentervegen kan da kjøre av fra det tredje feltet, og 2 felt går videre sørover på E6.

Bygging av midtdeler og dimensjonering av av- og påkjøringsfelt etter ny vegnormal vil føre til bedre trafikksikkerhet og færre ulykker. 0-visjonen er lagt til grunn for prosjekteringen.

Tverrforbindelser

Det er et viktig mål å forbedre framkommeligheten øst-vest i Heimdalsområdet. De nye toplanskryssene i Sentervegen og Johan Tillers veg (Hårstadkrysset) gjør dette mulig. Full gevinst av disse to nye kryssene får en først når det blir etablert ny tverrforbindelse vestover fra Sentervegen under Vestre Rosten til eksisterende rundkjøring i Jon Aaes veg, samt ny tverrforbindelse i Johan Tillers veg med tilknytning til Katteskogen. Disse prosjektene blir fremmet som egne reguleringsaker.

E6 med tverrforbindelser vil avlaste lokalvegnettet og forbedre miljø og trafikksikkerhet i Heimdal- og Tillerområdet.

Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken vil nyte godt av bedre vegkapasitet, og reisetiden vil bli mer forutsigbar enn i dag.

Trondheim kommune

Det er lagt opp til holdeplasser i alle 2-planskryss, og ved Sentervegen blir det et kollektivknutepunkt hvor fjernbussene og bussene til Team Trafikk møtes.

Lokalbussenene kan krysse E6 eller kjøre av/på E6 i Sentervegkrysset. Dette kan også skje i Hårstadkrysset (ved Johan Tillers veg) når tverrforbindelsen Heimdal – E6 etableres.

Gang- og sykkeltrafikk

Eksisterende planskilte kryssinger vil bli erstattet av nye med bedre standard. I tillegg blir det bygget 3 nye planskilte kryssinger, en i Tillerringen, en like sør for tidligere Smart-club samt en ved City Syd. Sistnevnte vil være avhengig av lokalt bidrag. Det blir en tverrforbindelse fra Vintervegen på Heimdal til gangvegsystemet i boligområdene øst for Østre Rosten. Fra denne tverrforbindelsen vil det bli bygget ny gang- og sykkelveg nordover til Tonstadkrysset. Denne vegen vil krysse både Sentervegen og John Aaes veg planskilt, og den vil bl.a. betjene gang/sykkeltrafikk mellom Tillertorget og City syd.

Støy

E6 blir senket over en lang strekning og det blir regulert støyskjermer/voller slik at kravene til utendørs støy blir overholdt. I dag er det ikke tilfredsstillende støyskjerming mot boligene på vestsiden av E6.

Luftforurensing

E6 flyttes litt unna bebyggelsen vest for E6 og senkes ned, og det vil delvis motvirke økt mengde svevestøv på grunn av høyere hastighet.

3. Planstatus

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i bystyret 27.9.2008. I denne planen er området som dette planforslaget omfatter avsatt til vegformål.

Følgende reguleringsplaner overlapper eller grenser til deler av planforslaget:

- Plan ID R429 Vestre Rosten 97 (Byggmakker)
- Plan ID R1044A Tonstadbrinken 20
- Plan ID R 0272E Del av E6 og Rv 704
- Plan ID R 0424 Torgårdslette vest for Rv 704, Felles transportveger
- Plan ID R 0317 Sandmoen og ny E6 (1988)
- Plan ID R 0316 Ny E6 og Østre Rosten, Tonstadbrinken-Tillerringen (1988)
- Plan ID R 0145 Heggstadmoen, Heggstadmyra og tilgrensende områder
- Plan ID R 0012 Heimdal stasjonsområde i Tiller og Leinstrand herreder (1950)

Følgende reguleringsplaner er under arbeid i dette området:

- City Syd
- Plan for forlengelsen av Sentervegen

4. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

1. Beliggenhet:

Området som omfatter planens begrensning ligger helt sør i Trondheim kommune, med Okstadbakkene

Trondheim kommune

som avgrensing mot nord og med Sandmoen som avgrensing helt i sør.

2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk, topografi:

Topografi:

I sør mot Sandmoen kommer vegen opp Klettbakken med relativt bratt stigning, og parsellen starter ved avkjøringen til vektstasjonen ved Sandmoen.

Bebyggelse:

Ved Sandmoen i sør er det en blanding av industri og forretningslokaler. Strekningen fra Sandmoen til Tonstad er preget av næringsvirksomhet på østsiden iblandet noen få boliger. På vestsiden er det noe næringsvirksomhet ved Sandmoen-krysset. På strekningen Sandmoen – Sentervegen er det boligarealer på vestsiden av E6. På strekningen Sentervegen – Tonstad finner vi næringsvirksomhet iblandet 2-3 boliger.

På strekningen fra Tonstad og nordover til planavgrensing i nord finner vi landbruksareal på vestsiden.

Veger:

Vi har flere hoved- og samleveger parallelt med E6 langs planstrekningen. På østsiden er det Østre Rosten som er viktigste samleveg. På vestsiden har vi Industriveien. Lengre nord finner vi Ivar Lykkes veg og Tillerringen som de viktigste vegene på østsiden. Tilsvarene på vestsiden har vi Heimdalsvegen, Vestre Rosten og Sivert Thonstads veg.

Det mangler vegforbindelser på tvers av E6 mellom Sandmoen og Jon Aaes veg.

På Sandmoen tar også riksveg 704 til Klæbu av.

Idrettsanlegg:

Det er i dag ingen anlegg i umiddelbar nærhet av vegparsellen. Det er i kommuneplanen avsatt areal til et større idrettsanlegg inntil E6, like øst for det nye Hårstadkrysset.

3. Grunnforhold:

Grunnen består i hovedsak av fast til middels fast siltig leire.

4. Naturmiljø:

Terrengtyper

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

Fauna:

Det er fortsatt et rikt fugle- og dyreliv (pattedyr) i deler av området.

Trondheim kommune

5. Rekreasjonsbruk/friluftsliv:

E6 ligger i dag i myra forbi Heimdal og skiller næringsarealene på østsiden fra boligarealene på vestsiden (Heimdal). Veggen er en sterk barriere for lokale ferdselsårer i landskapet. Støybelastningen langs E6 gjør at det er mindre attraktivt å legge spaserter til områder som ligger nærmest veggen.

6. Trafikkforhold:

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

7. Barn- og unge

Området hører til skolekretsene på Tiller og Heimdal. Det er en del kryssinger av E6 i dag for å komme til skolen. Planfrie kryssinger av E6 skjer ved profil 6100, 6750, 7700, 7830, 8780, 9250, 9550, 1050 og 10400.

8. Sykkeltrafikkens framkommelighet:

Dagens sykkeltilbud foregår på egne gang- og sykkelveger og på lokalveger. Kryssinga ved E6 på Sandmoen skjer via bru over E6 i profil 6100 eller i ny undergang i profil 6750.

Fra Sandmoen til Trondheim finnes det i dag gang- og sykkelveg langs Østre Rosten. Standarden er dårlig på grunn av mange kryss i plan. Heimdalsveien fungerer som lokalveg. Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Trondheimsområdet i 2001 viser at 11,8 % av turene i Trondheim kommune gjennomføres med sykkel. Av de som bor på Sandmoen/Tiller/Heimdal sykler 4,2 % daglig til arbeid eller skole. Det antas derfor at det er svært få som sykler gjennom planområdet på arbeids/skolereiser fra omlandskommunene.

9. Støyforhold:

Støyforhold er vurdert i eget notat. (Utrykt, inngår i orienteringsvedlegg 5)

10. Kollektivtilbud:

Nettbuss kjører ekspressbuss både fra Orkanger (E39) og Støren (E6). Kollektivdekningen i området skal være god.

11. Kulturminner og kulturmiljø:

Kulturminner:

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

Kulturmiljø:

Innenfor planområdet defineres hele det åpne kulturlandskapet nordvest for Tonstadkrysset som et sammenhengende kulturmiljø. Området er et tilnærmet fulldyrket jordbrukslandskap.

Trondheim kommune

Planprosess

Reguleringsarbeidet er lovlig kunngjort og varslet i Adresseavisen henholdsvis 6.2.06 og 2.5.07.

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

I og med at E6 allerede er regulert i 4-felt med 2-planskryss, og at den nye planen bare er en ajourføring av denne, er interessentene i området inneforstått med arealbruken og det meste av vegarealet er allerede ervervet.

Nordiske Handelparker AS har kommet med innspill ang. utforming av Sandmoenkrysset og disse innspillene har påvirket utformingen av krysset slik at en har beholdt dagens påkjøringsrampe i nordlig retning og etablert en rundkjøring med avkjøring til framtidig næringsareal nord for krysset. Også en tverrforbindelse fra Hårstadkrysset til Heimdal sentrum er utredet, og det har vært samarbeidet med beboerne rundt Johan Tillers veg. Tverrforbindelsen fremmes som egen reguleringsplan på et senere tidspunkt av Trondheim kommune.

I planfasen har det vært mange møter med Asplan Viak/Karl Knutsen som konsulenter for utbyggingsplanene til City syd.

I forbindelse med det nye fjernvarmeverket er det samarbeidet med TEV. Det reguleres ny adkomstveg fra det nye Hårstadkrysset og fram til fjernvarmeverket slik at all tungtrafikken slipper å belaste Østre Rosten.

Det er videre vurdert å etablere en parallellveg til E6 fra avkjøringen ved Obs-bygg nordover mellom E6 og senterområdet fram til Sentervegen. Dette vil i så fall berøre en rekke eiendommer og kreve betydelig planinnsats. Siden parallellvegen ikke direkte vedrører E6, er prosjektet tatt ut av planen. Dersom det skulle oppstå behov for en slik veg, vil prosjektet kunne fremmes som egen plan senere.

Det planlegges bussholdeplasser i 2-planskryssene og det har vært møter med Team Trafikk og Nettbuss i flere omganger. Ved City-syd blir det et kollektivknutepunkt hvor det kan byttes mellom fjernbussene langs E6 og bybussene i Sentervegen/Østre Rosten.

Næringsforeningen i Trondheim og beboerforeningene på Tonstad har blitt orientert om planlegginga ved flere anledninger. Noen av borettslagene i Jarvegen har også tatt initiativ for å få informasjon.

Sjetne Grendeutvalg har tatt opp spørsmål som gjelder opplegget for kollektivtrafikken i Tonstadkrysset.

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 51/09 i møte 15.4.09, se utrykt orienteringsvedlegg 5.

Høringsuttalelser og merknader

1. *Statens vegvesen, brev datert 5.5.09* har ingen merknader til planforslaget.
2. *Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 13.5.09*, minner om aktsomhetsplikten i kulturminneloven. Fylkeskommunen anbefaler at det jobbes videre med å finne en løsning for et moderne, samlet kollektivknutepunkt i området, og at en slik mulighet sikres i denne

Trondheim kommune

reguleringsplanen. Etter deres oppfatning er området ved City Syd og kryssing Sentervegen/E6 svært godt egnet til et slik omstigningspunkt sør i Trondheim.

Kommentar: Planen forutsetter at det etableres et kollektivknytepunkt ved City Syd. For at dette skal bli bedre, endres planen ved å tegne inn dobbel busslomme på nordvendte påkjøringsrampe fra Sentervegen til E6.

3. *Fylkesmannen, brev datert 14.8.09* har ingen merknader.
4. *Politiet, brev datert 8.5.09* viser til veksten i antallet mopeder og mener at det bør legges opp til sikre kryssingssteder for denne brukergruppen. Konkret nevnes kryssene Sandbakkvegen-Sandmovegen og Vintervegen-Ivar Lykkes veg. Politiet ser for seg en rekke klager og tilfeller av kjøring med moped på gang- og sykkelveger dersom det ikke legges til rette for mopedkryssinger.

Kommentar: Planen endres ved å regulere noe større bredde på bru ved Vintervegen og kulvert ved Sandbakkvegen. Dette gjør det mulig å bygge sykkelveg med så stor bredde at den også kan trafikkeres av moped.

5. *Naturvernforbundet i Trondheim, i brev datert 5.6.09*, skriver at de, slik saken står i dag, ikke har konkrete innspill til den aktuelle plansaken. De er sterkt kritiske til det trasevalget som nå er gjennomført gjennom Melhus og som dermed binder opp traseen i Trondheim. De ser heller ingen grunn til at E6-prosjektet gjennom Trondheim er delt opp i tre separate planer.

Kommentar: E6-prosjektet er så stort at vi fant det praktisk å dele det opp i tre prosjekter. Blant annet var framdriften av planarbeidet noe forskjellig på de tre delene.

6. *Syklistenes landsforening, i brev datert 8.6.09*, skriver at "planforslaget vil gi betydelige forbedringer ... spesielt de planfrie kryssingene over E6." Foreningen foreslår også forbedringer, både generelle og spesielle. Spesielt nevnes:
 - Bedre utforming av kryss mellom gang/sykkelveg og vanlig vei - sykkelveg bør få forkjøringsrett
 - Bedre utforming av kryss mellom to sykkelveger - siktforholdene bør forbedres
 - Anlegging av langsgående sykkelveg (i tillegg til g/s veg) på alle tverrforbindelser over/under E6
 - Bedre adkomst for sykkel rundt planlagt idrettsanlegg ved Hårstadkrysset
 - Forlengelse av gang/sykkelveg fra OVG3 (bru ved Vintervegen) til OVG4 (bru/v Hårstadkrysset)

Kommentar: Vi vil i planen legge til rette slik at det kan opprettes forkjøringsrett for overordnede, gjennomgående sykkelveger. Vi tar inn en reguleringsbestemmelse der vi anbefaler at dette innarbeides. Konkret utforming og skilting av sykkelkryss kommer under byggeplanleggingen. Under denne planleggingen vil god sikt i kryss bli vektlagt. Vi har ikke funnet plass til sykkelveg i tillegg til gang- og sykkelveg på tverrforbindelsene. Vi vil heller ikke forlenge gang- og sykkelvegen sørover fra forretningsområdet i Tillerbyen (OVG3) til Hårstadkrysset (OVG4). Vi opprettholder de offentlige trafikkarealene i området slik at denne forlengelsen kan komme senere hvis behovet blir tilstrekkelig stort. Gang- og sykkelveg ved Djupmyra får en avbøying slik at adkomsten til fremtidig idrettsanlegget blir bedre.

7. *Sivilingeniør Karl Knudsen AS på vegne av City Syd, brev datert 8.6.09* har følgende

Trondheim kommune

merknader:

1. Reguleringsgrense mot City Syd ønskes endret. Det vises til avtale.
2. Reguleringsgrense ved påkjøringsrampe til E6 mot nord fra Jon Aaes veg ønskes også justert, da denne vil inngå i den planen City Syd selv har under utarbeidelse.
3. Byplankontoret bes vurdere om bussholdeplass for sørgående regionbusser bør flyttes til nedkjøringsrampe fra E6, sør for Sentervegen.
4. Byplankontoret bes vurdere behovet for gang/sykkeltrafikk under E6 vest for City Syd. Dette har sammenheng med punkt 3.

Kommentar: Vi har valgt å opprettholde reguleringsgrensene slik at areal som i dag er regulert til offentlig trafikkområde fortsatt blir det. Det er likevel ikke noe i vegen for at City syd i sin reguleringsplan som kommer etter E6-planen, kan foreslå en utvidelse av City Syd sitt areal i vest og omregulering av areal ved Jon Aaes veg. Begrunnelsen for dette er at kommunen ikke vil omdisponere offentlige trafikkarealer i dette området før vi ser at arealene kan utnyttes på en bedre måte.

Bussholdeplass reguleres inn på nedkjøringsrampen til Sentervegen. Undergang under E6 ved City Syd reguleres inn. Denne knyttes til Jon Aaes veg med ny gangveg.

8. *Tillertorget, Ivar Lykkes veg 3, 7075 Tiller, brev datert 7.6.09.* De foreslår å endre utformingen av adkomst mot vest til sørvendt avkjøringsrampe i kryss ved Sentervegen. De ønsker tilknytning og adkomst sørover til arealene mellom E6 og deres forretningsbygg.

Kommentar: Vi har endret gangvegføringen noe slik at det blir plass til adkomst sørfra til rampe omtrent som foreslått i merknaden. Vi ønsker imidlertid ikke å regulere inn en privat adkomstveg her nå. En sammenhengende kommunal adkomstveg parallelt med E6 mellom Johan Tillers veg og Sentervegen kan imidlertid være aktuelt som et eget prosjekt senere dersom grunneierne på strekningen ønsker det.

9. *Pretor Advokat AS på vegne av MAN Last og Buss AS, Ivar Lykkes veg 7, brev datert 3.6.09.* De foreslår å ta envegs rampe fra E6 til Ivar Sjønes veg ut av planen. Advokaten begrunner forslaget grundig og beskriver ulempene som følger av at rampen bryter inn i deres private forretningsareal og tar bort parkering og annet verdifullt areal. Ulempene er illustrert med tegninger og bilder etc.
10. *Pretor Advokat AS på vegne av Elektromarine Eiendom AS, Ivar Lykkes veg 9 og 11, brev datert 5.6.09.* De foreslår å ta ut envegs rampe fra E6 til Ivar Sjønes veg av planen. Advokaten begrunner forslaget grundig og beskriver ulempene som følger av at rampen bryter inn i deres private forretningsareal og tar bort parkering og annet verdifullt areal. Ulempene er illustrert med tegninger og bilder etc.

Kommentar til merknad 9 og 10: Vi ser at den nye rampen vil ta bort areal og dermed parkeringsplasser og manøvreringsareal på eiendommene Ivar Lykkes veg 7, 9 og 11 og at dette kan være til betydelig ulempe for disse eiendommene. På denne bakgrunn vil vi ta ut den omstridte rampen. Denne endringen reduserer vegkostnadene, men vil gi noe dårligere tilgjengelighet fra E6 til eiendommene i sørenden av Ivar Lykkes veg og noe mer trafikk i en del av Østre Rosten.

11. *Schenker A/S, Industrivegen 47, brev datert 8.6.09,* går imot stengninga av Industrivegen i sør.

Trondheim kommune

Av hensyn til effektiv drift ønskes opprettholdt nåværende gjennomkjøring i søndre del av Industrivegen.

Kommentar: Industrivegen har i dag betydelige miljøproblemer som følge av stor trafikk og boligbebyggelse inntil vegen. En overføring av mest mulig trafikk til Hegstadmoen vil redusere disse miljøproblemene. En stengning av Industrivegen i sør vil også forenkle og effektivisere Sandmoenkrysset med sitt rampesystem.

12. *Vinjes Transport som eier eiendommene 323/2165 og 323/2166, i brev av 8.6.09, viser til at byggeplanene er trukket langt inn på eiendommene, hvilket gjør det vanskelig å utnytte tomtene maksimalt ut fra økonomiske/praktiske forhold.*

Kommentar: Byggeplanene i planen er nå endret slik at de blir liggende 30 m fra rampen i Hårstadkrysset i stedet for 50 m. Dermed er ønsket fra Vinjes Transport delvis tatt hensyn til.

13. *Lars Jølle, Postboks 20 Tiller, i brev av 8.6.09 foreslår at det bygges parkeringshus for "park and ride" i Tonstadkrysset. Han beskriver forslaget og beskriver noen fordeler med denne løsningen.*

Kommentar: Det er i dag etablert et område for såkalt "park and ride" helt i nordvest på eiendommen Vestre Rosten 70 (Byggmakker). Her kan det parkeres og kjøres videre med buss. Området er regulert for slik bruk og tiltaket er gjennomført i samarbeid med grunneieren. Dersom etterspørselen etter slik parkering øker vesentlig slik at det ikke blir plass på Byggmakker sitt område, vil det være mulig å etablere slike anlegg i trafikkøyene i Tonstadkrysset som foreslått av Lars Jølle. Arealet er, og blir fortsatt regulert til offentlig trafikkområde. Detaljregulering til parkeringshus kan komme seinere.

14. *Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen, i brev av 16.6.09 viser til at vegen går gjennom et område der det er kvikkleiresoner. Områdestabiliteten er vurdert og det er forelått stabiliserende tiltak i Lersbekken og ved nedplanering av høydepartier. Det er viktig å unngå vegarbeid som midlertidig reduserer stabiliteten. Hvis dette er tilfelle, må stabilitetsforbedrende tiltak gjennomføres før vegarbeidene starter.*

Kommentar: Nedplanering av høydedrag ved Storler/Lersbakken og stabilisering av Lersbekken forutsettes gjennomført før vegarbeidene starter. NVE sin detaljplan for sikring av Lersbekken ble utarbeidet allerede i 2001 og bør revideres før utførelse. Disse tiltakene ligger i E6-parsellen Jaktøyen-Sandmoen, en strekning som allerede er vedtatt i bystyret.

15. *Klæbu kommune v/formannskapet mener at foreslått E6 parsell fra Sandmoen til Tonstad med sine tverrforbindelser, av-/på- ramper og ikke minst utvidelse fra 2 til 4 felt vil medføre at Sandmoenkrysset ikke blir den flaskehals det tidligere har vært advart mot. For Klæbu kommune vil i tillegg etableringen av nytt kryss sør for Sandmoen forbedre/lette transporten til/fra Klæbu.*

16. *Ragnhild Brækken, Johan Tillers veg 23, i brev datert 4.6.09, går imot toplanskryss og tverrforbindelse i Johan Tillers veg, i en godt begrunnet uttalelse. Hun legger vekt på at bolighus her berøres og at det blir mye trafikk i et boligområde.*

Trondheim kommune

17. *Petter Brækken, Johan Tillers veg 23, i brev datert 8.6.09, går imot toplanskryss og tverrforbindelse i Johan Tillers veg, i en godt begrunnet uttalelse. Han hevder at framkommeligheten kan sikres ved andre vegforbindelser. Prosjektet er kostnadskrevende, og gir store miljømessige ulemper for beboerne som berøres.*

Kommentar til merknad 16 og 17: Vegprosjektet Johan Tillers veg fremmes senere som en egen reguleringsplan. Prosjektet vil avlaste en rekke bolig-gater for trafikk og dermed ha store miljømessige fordeler. Brekkens eiendom som ligger nær både Johan Tillers veg og E6, vil få betydelig mer trafikk enn i dag. Eiendommen vil bli skjermet med støyskjerm mot Johan Tillers veg som ligger nord for eiendommen, slik at boforholdene blir fullt ut tilfredstillende.

18. *Oddbjørn Roos, Peder Morsets veg 14, Oddvar Sæther, Peder Morsets veg 12 og Håkon Aune, postboks 130 Heimdal, 7473 Heimdal, i brev datert 10.3.08, med henvisning til 4 andre brev sendt tidligere. De påpeker den store trafikken i øvre del av Bjørndalen og etterlyser tilfredsstillende konsekvensutredning av støysituasjonen her. Virkningene av ny tverrforbindelse Midteggjen-Bjørndalen er heller ikke klarlagt hevdes det.*

Kommentar: Denne saken gjelder E6-sør mellom Sandmoen og Okstadbakkene. Utbyggingen vil forbedre kapasiteten på E6. Det vil redusere behovet for å bruke Bjørndalen og Heimdalsvegen som alternativ nord-sør forbindelse. Isolert sett vil det gi redusert trafikk også på øvre del av Bjørndalen.

Utbygging av tverrforbindelse Sentervegen- Jon Aaes veg vil kanskje kunne overføre noe mer trafikk til øvre del av Bjørndalen. Utbygging av tverrforbindelse i Johan Tillers veg vil avlaste øvre del av Bjørndalen.

Det er riktig at trafikksituasjonen på lokalvegnettet ikke er fullt ut klarlagt og illustrert i detalj for alle kombinasjoner av alternative tverrforbindelser. Vi ser heller ikke det er nødvendig i en plan for E6-sør. Det store bildet er imidlertid at lokalvegnettet avlastes. Avlastningen vil være betydelig dersom også de anbefalte tverrforbindelser etableres, det vil si Johan Tillers veg og forlengelse av Sentervegen til Jon Aaes veg.

Trafikksikkerhetsrevisjon

Vegdirektoratet foretar trafikksikkerhetsrevisjoner av større vegplaner. Siden anbefalingene i sikkerhetsrevisjonen bare delvis ble oppfylt ble det foretatt en ny revisjon etter utleggingen til offentlig ettersyn. Denne siste revisjonen gjaldt plassering og utforming av busslommene.

På bakgrunn av denne siste revisjonen er det gjort endringer av planen. Se nedenfor.

Planendringer etter offentlig ettersyn, oppsummering:

Busslommene i Sandmoenkrysset er flyttet for å tilfredsstille anbefalingene i trafikksikkerhetsrevisjonen.

Det reguleres inn doble bussholdeplasser på nordvendte ramper i krysset med Sentervegen.

Bussholdeplass i nordvendt påkjøringsrampe knyttes til Jon Aaes veg med gang-/sykkelveg. Det reguleres inn ny undergang under E6 ved City Syd som knyttes til nevnte gang-/sykkelveg.

Gangbru ved Vintervegen og gangkulvert ved Sandbakkvegen får noe større bredde slik at de kan gi plass også for mopedtrafikk.

Trondheim kommune

Det lages en ny reguleringsbestemmelse i §6.2 for å sikre at to hovedruter for sykkel skal utformes slik at de kan få forkjøringsrett i kryss med bilveg.

Gang-/sykkelveg ved Djupmyra avbøyes for å forbedre adkomsten til idrettsanlegget ved Hårstadkrysset.

Det gjøres en mindre endring av adkomst/gangveg fra Tillertorget til Sentervegkrysset.

Avkjøringsrampe fra E6 til Ivar Sjønes veg taes ut av planen.

Byggegrenser flyttes ved rampe til Hårstadkrysset for å gi større byggemulighet på Vinje Transport sin eiendom.

Reguleringsbestemmelse § 4.1 er endret. Forretningsvirksomhet begrenses til 1. etasje. Det blir også tillatt med kontor på området.

Det er videre gjort mindre justeringer av vegføringer blant annet for å forbedre stigningsforhold på gang- og sykkelveger.

6. Beskrivelse av planforslaget

Mesteparten av området innenfor planavgrønsinga reguleres til offentlige veganlegg. Det arealet som ikke reguleres til vegformål reguleres for det meste til næringsarealer.

1. Planlagt arealbruk

Byggeområder

- Gjelder næringsarealer ved Sandmoen og ved Sentervegen.

Landbruksområder:

- Jord- og skogbruk. Gjelder et mindre areal nordvest for Tonstadkrysset som i dag nyttes til jord- og skogbruk.

Offentlige trafikkområder:

- Kjøreveg.

Ny E6 skal bygges som **motorveg klasse A** - en slik veg skal ha følgende standard:

Krever fire kjørefelt adskilt med midtdeler og planfrie kryss. Motorveg klasse A er kun tillatt for motorkjøretøy som kan kjøre fortere enn 40 km/t.

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

Veglovens § 29 sier følgende:

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

Trondheim kommune

skal reknast frå.” I dette tilfellet er byggegrensene lagt 50 m fra vegens CL, dette gjelder E6 med ramper.

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

Eiendomsgrensa følger dagens vegareal/offentlige areal og inkluderer i tillegg ny E6 trase.

Stigningsforhold:

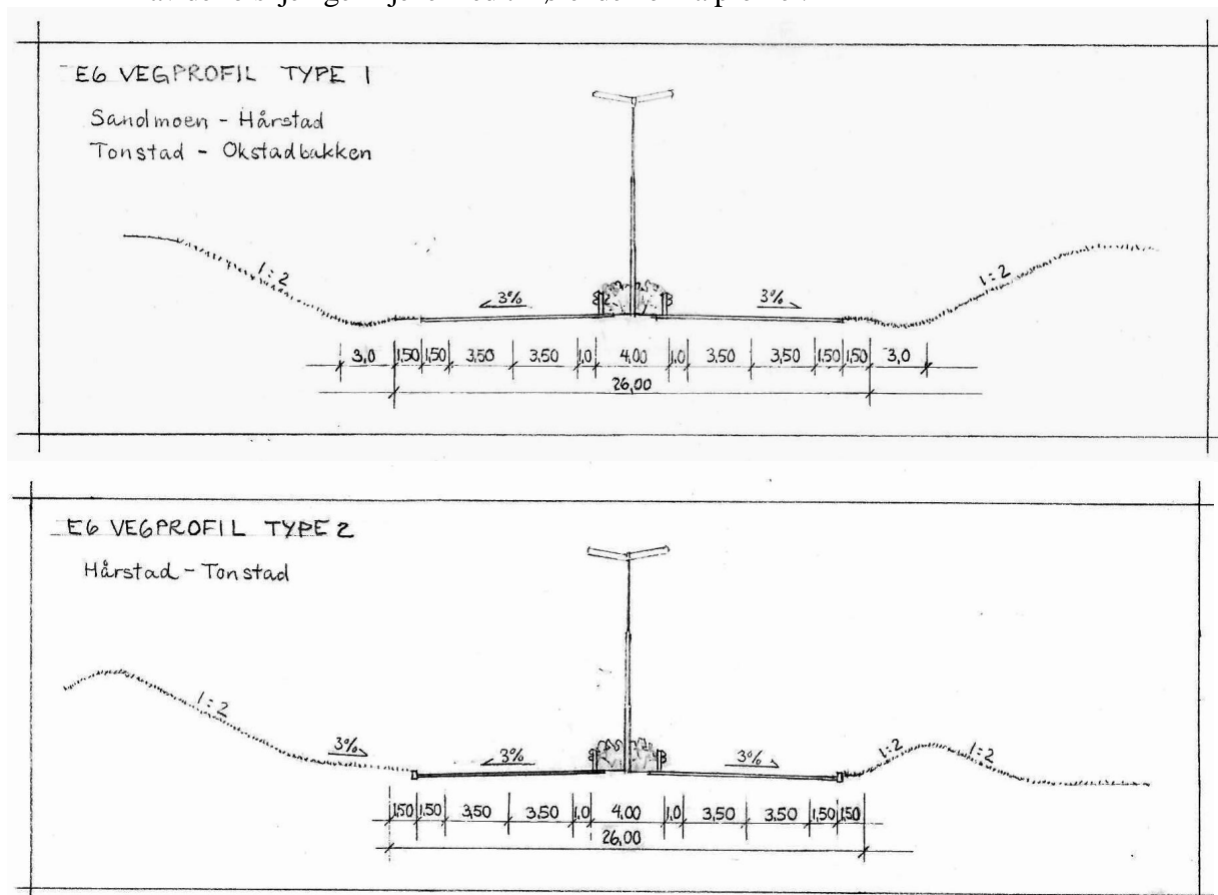
Vegdirektoratet har gitt dispensasjon til å bygge med 6 % stigning i ”Klettbakkan”.

Kryssingspunkter for midtdeler

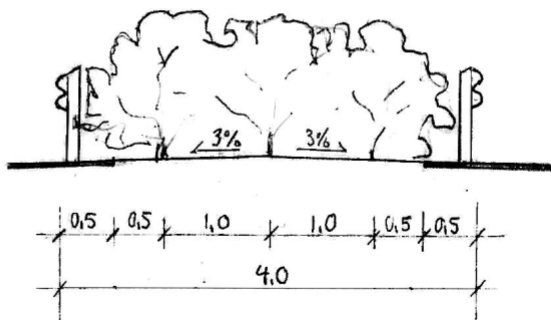
Det er foreslått kryssingspunkter av midtdeleren for hver 1,5 km i tråd med vegvesenets håndbok 017. Punktene ligger i profil 5900, 7400, 8900, 10450 og 11900.

Dette er kryssingspunkter for vedlikeholdsmaskiner og utrykningskjøretøy.

Tverrprofil varierer mellom fire og fem kjørefelt som hver er 3,5 meter. Midtdeler med skulder varierer fra 3,0 til 6,0 meter. På utsiden av kjørefeltene er det en skulder som varierer fra 1,5 meter til 3,0 meter. Teknisk plan (foreligger hos Statens vegvesen) viser nummerering av de forskjellige linjene med tilhørende normalprofiler.



E6 MIDTRABATT M/BUSKER



Anlegg for gang- og sykkeltrafikk

Det inngår sammenhengende anlegg for gående og syklende fra Tonstadkrysset sørover mellom E6 og forretningsområdet til ny tverrgående gang-/sykkelveg fra Vintervegen på Heimdal til eksisterende bru over Østre Rosten ved Tiller sykeheim.

2. Bestemmelser om bruer og kulverter

Detaljprosjektering kan medføre at de oppgitte målene blir endret for både bruer og kulverter.

Bruer:

Bruer er nummerert med betegnelsen OVG i plankartet.

Unganger/Kulverter:

Kulverter er nummerert med betegnelse UNDG i plankartet.

7. Konsekvenser av planforslaget

Det vises til rapport "E6 Jaktøyen-Tonstad. Konsekvensutredning".

1. Dagens arealbruk og tilstøtende arealers arealbruk:

Topografi:

Rådmannen kan ikke se at planforslaget skal ha store konsekvenser for dagens topografi. Aktiv bruk av støyvoller vil tilpasse seg dagens slettelandskap selv om vollene ansees som en kunstig terrengform.

Landbruk:

Tonstad:

Bygging av ny E6 medfører at et lite areal dyrket mark med høy kvalitet må omdisponeres til vegformål.

Bebyggelse:

Trondheim kommune

Ny E6 vil ikke komme nærmere inn på bebyggelsen i og med at den er lagt på østsiden av dagens E6. Vegen er senket opptil ca 3 m ned i myra.

Eksisterende Shellstasjon ved Sentervegen vil måtte saneres for å gi plass til forlengelsen av denne vegen. Det reguleres ny forretnings- og kontorbebyggelse like sør for den nye Sentervegen.

2. Grunnforhold

Grunnen består av myr over silt og fast leire.

Konklusjonen til geoteknikerne er som følgende: ” Linjealternativet kan etter vår vurdering gjennomføres uten store geotekniske problemer.

3. Naturmiljø:

Sandmoen:

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

4. Rekreasjonsbruk/friluftsliv:

Oppsummert vil selve vegen gi noe større barriere-effekt enn dagens situasjon i og med at vegen blir bredere og støyskjermingen blir mer omfattende. På den annen side vil flere bruer/underganger gjøre krysningsmulighetene bedre, hvilket skulle oppveie førstnevnte.

5. Trafikkforhold:

Tiltaket vil føre til bedret trafikksituasjon både på E6 og i byutviklingsområdet på Tiller. Dette gir bedre framkommelighet for de som kommer sørfra til Trondheim, både fra andre deler av landet og fra Trondheimsområdet. Med ny E6 vil trafikksituasjonen i området bli bedre og potensialet for kundetilstrømming og etablering av mer handel i Tillerområdet vil kunne bli realisert. Det er gjennomført en trafikksikkerhetsrevisjon, og planen er justert etter de merknadene som framkom av denne revisjonen.

Med de planlagte tverrforbindelsene mot vest fra Sentervegen og i Johan Tillers veg vil prosjektet bety avlastning og bedre trafikkmiljø både i Heimdalsområdet og i Tillerbyen.

Det forutsettes videre at Industrivegen stenges nord for Sandmoen. Trafikken fra E6 på Sandmoen ledes inn i industrigata Heggstadmoen.

Sandmoenkrysset effektiviseres ved etablering av rundkjøringer både øst og vest for E6. Når vi tar hensyn til avlastning som følge av ny tverrforbindelse i Johan Tillers veg, vil dette gi tilstrekkelig kapasitet i toplanskrysset i planperioden.

6. Barn- og unge

Planforslaget vil gi bedre og sikrere framkommelighet for barn og unge i området enn dagens situasjon gir. Flere planfrie kryssninger gir god og sikker tilgjengelighet til skoler og idrettsanlegg i området.

7. Sykkel- og gangtrafikkens framkommelighet:

Den gjennomgående sykkeltrafikken fra Trondheim sentrum til Melhus og Skaun får bedre forhold ved

Trondheim kommune

etablering av anlegg for gående og syklister langs Heimdalsvegen. Gårdsveg fra Esp via Lersbakken til Sandmoen omreguleres slik at denne blir tilgjengelig for offentlig gang- og sykkeltrafikk. Dette gjøres i egen plan for Heimdalsvegen.

I foreliggende plan skjer det en forbedring av kontakten Heimdal-Tillerbyen ved opprustning av eksisterende tverrforbindelser over/under E6 og ved bygging av nye tverrforbindelser.

Ny tverrforbindelse bygges fra eksisterende gangbru over Østre Rosten til Vintervegen på Heimdal. Fra denne tverrforbindelsen vil nye anlegg for gående og syklende parallelt med E6 forbedre nord/sør kontakten i senterområdet på Tiller. Denne nord/sørgående vegen erstatter opprinnelig planlagt forbindelse fra Ivar Lykkes veg tvers gjennom City syd over Jon Aaes veg til Tonstad. Sistnevnte forbindelse ble aldri realisert.

8. Støy:

Grenseverdier:

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

Støyberegninger / støysonekart:

Støyberegningene viser at en del bebyggelse i utgangspunktet ligger i rød sone (>65dB) og gul sone (55-65dB) og dermed utløser behov for å skjerme. Det er derfor planlagt skjerming langs hovedveg ved bruk av voll, skjerm og i kombinasjon. Dette fremkommer av støyrapport. (Utrykt, inngår i orienteringsvedlegg 5)

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

9. Kulturminner og kulturmiljø:

Kulturmiljø:

Vi er ikke kjent med kulturminner som skades av planen.

10. Kollektivtrafikk

Bussholdeplasser

I håndbok 235 "Stamvegutforming" var det fokusert på at fjernbussene måtte komme raskest mulig fram og at de burde slippe å kjøre av stamvegen. For ÅDT > 5000 står det at holdeplassen bør ligge på sekundærvegnettet og da fortrinnsvis på rampene i 2-planskryss.

Trondheim kommune

I vegvesenets nye håndbok 017 står det at holdeplassene skal plasseres på rampene. Fjernbusselskapene motsetter seg dette, og det er derfor funnet løsninger som noen steder tilfredsstillende 017, mens det andre steder må søkes fravik. Det er vegdirektoratet som behandler slike søknader om fravik.

Kollektivfelt

Der det er kollektivfelt i dag bør disse beholdes, og det må vurderes om nye strekninger kan utvikles. Kollektivfeltene er ikke en del av reguleringsplanen, men opprettes etter vedtak om trafikkregulering.

Sandmoenkrysset

Holdeplassen på østsiden (i retning nordover) får avkjøring fra E6 v/Sandmoen trafikkstasjon og holdeplass sør for rampesystemet i Sandmoenkrysset. Påkjøring nordover til E6 blir via akselerasjonsfeltet. Krysset med rampesystemet reguleres som rundkjøring, men aktiv signalregulering for bussene kan vurderes hvis det oppstår forsinkelser.

Holdeplassen på vestsiden legges inntil E6 like nord for brua med ca. 70 m retardasjonsfelt og trafikkdeler mot E6. Bussen må kjøre via påkjøringsrampen sørover for å komme inn på E6. Krysset mellom bussvegen og rampen må antagelig signalreguleres.

Hårstadkrysset

Busslommene ligger på rampene på nordsiden av brua hvor gangvegen ligger. For å få akseptable stigningsforhold på holdeplassen har gangbrua i Tillerringen blitt hevet med ca. 1 m.

Tillerkrysset/City syd

Her blir det et kollektivknutepunkt hvor TT's busser får holdeplasser i Sentervegen og fjernbussene ved E6. I retning nordover plasseres holdeplassene inntil E6 med påkjøring nordover til akselerasjonsfeltet, evt. med signalregulering. I retning sørover reguleres busslommer både på påkjøringsrampen sør for Sentervegen og på avkjøringsrampen nord for Sentervegen.

Tonstadkrysset

Det har vært vanskelig å plassere holdeplassene slik at alle krav blir oppfylt. Busslommen i retning sørover plasseres inntil E6 omtrent der den ligger i dag med ca. 70 m retardasjonsstrekning. Busslommen på østsiden må trekkes litt tilbake (sørover) for at det skal bli forskriftsmessig vekslingsstrekning sørover. Resultatet blir at gangavstanden fra fjernbuss til lokalbuss mot Byåsen blir ca. 580 m. Motsatt veg blir gangavstanden bare 140 m; dvs. en gjennomsnittlig gangavstand på ca. 360 m for de som pendler E6/Kolstad-Flatåsen-Byåsen.

Nord for Øvre Sjetnehaugan etableres busslommer for lokalbusser på Østre Rosten.

Konsekvenser for Trondheim kommune.

Både direkte og indirekte vil prosjektet ha en rekke positive konsekvenser for Trondheim kommune. Nye veger, blant annet nevnte tverrforbindelser vil også medføre kostnader for kommunen både til planlegging, bygging og drift. Kostnadene for planlegging og bygging forutsetter vi å kunne dekkes gjennom den nye miljøpakken.

Store veganlegg innebærer store kostnader til drift. Siden det her blir betydelig større trafikkarealer samlet sett, antar rådmannen at det også blir større driftsutgifter for offentligheten. E6 med kryss er riksveg

Trondheim kommune

(stamveg) og dermed statens ansvar. Ny tverrforbindelse i Johan Tillers veg forutsetter rådmannen blir fylkesveg. Forbindelsen Ringvålvegen-Kattenskogen-Johan Tillers veg- Tillerbruvegen vil dermed kunne bli en naturlig sammenhengende vegforbindelse fra Byneset mot Bratsberg. Dagens Ringvålveg mellom Tunnellvegen og Heimdalsvegen vil i så fall kunne nedklassifiseres til kommunal veg.

I E6-prosjektet inngår også omfattende anlegg for gående og syklende. Bjørndalen-Heimdalsvegen blir hovedrute mellom Trondheim og Melhus. Østre Rosten er i dag hovedrute Trondheim-Klæbu. Med denne planen vil det være naturlig å legge ruta til Klæbu langs E6 gjennom Tillersenteret.

I dag er det Trondheim kommune som bekoster det alt vesentlige av anlegg for gående og syklende (over 90%). Rådmannen mener at stat (eventuelt fylkeskommune) bør overta en langt større andel av disse kostnadene, herunder de anlegg som er nevnt ovenfor, hovedrute Trondheim- Melhus og hovedrute Trondheim Klæbu. Dette vil i så fall bli en virkeliggjøring av alle de verbale utsagn om statlig satsing på disse transportformene. Hvis ikke dette skjer, vil utbyggingen av E6 kunne bety økte faste vedlikeholdskostnader for Trondheim kommune.

8. Etappevis utbygging

Det er lagt fram et forslag til etappevis utbygging. Dette omfatter en 1. etappe som består av det nye krysset E6 – Sentervegen. Det forutsettes utbygd 4-felts veg nordfra gjennom krysområdet med en midlertidig overgang til to-felts veg sør for krysset. Se orienteringsvedlegg 3.

Det er videre utarbeidet et kostnadsoverslag for første etappe som viser en samlet kostnad på 267 millioner kroner.

I denne første etappen er ikke medtatt gang- og sykkelveg parallellt med, på østsiden av E6. Dette vil med bruer og konstruksjoner, beløpe seg til 24-25 mill kr. Konferer punkt 7.7. ovenfor.

Den skisserte første utbyggingsetappen vil, når den er gjennomført, kunne fjerne den byggestoppen vi i dag har for forretningsvirksomhet i Tillerbyen. Vi viser her til rekkefølgebestemmelse i kommuneplanen.

9. Rådmannens vurdering og konklusjon

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

Planen har en god utforming og er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling.

Rådmannen har også vurdert forslaget til utbygging av første etappe ved Sentervegen. Vi er i hovedsak enig i forslaget, men mener at gang- og sykkelvegen på østsiden av E6, samt gang- og sykkelbrua mellom Vintervegen på Heimdal og Ivar Lykkes veg burde vært tatt med i 1. etappe av utbyggingen.

Trondheim kommune

Det viser seg ofte at det blir både dyrt og praktisk vanskelig å komme tilbake med anlegg for gående og syklende i ettertid. Dessuten er det i dag stort behov for bedre anlegg for gående og syklende i senterområdet på Tillerbyen.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 01.09.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

- Saksvedlegg 1: 9 stk reguleringsplankart i mål 1:1000, senest endret 20.8.09
- Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, senest endret 10.7.09
- Saksvedlegg 3: Konsekvensutredning (utrykt, se delplan 1, Jaktøyen-Sandmoen)
- Orienteringsvedlegg 1: Oversikt over planområdet
- Orienteringsvedlegg 2: 5 skråbilder av prosjektet
- Orienteringsvedlegg 3: Plan fase 1, forslag til 1. utbyggingsetappe
- Orienteringsvedlegg 4: Kopi av private merknader (utrykt)
- Orienteringsvedlegg 5: Kopi av saksmateriale, sak 51/09 i bygningsrådet (utrykt)