

Saksframlegg

**E6 ØST, NIDELV BRU – GRILLSTAD, DELPLAN 3, STRINDHEIM-
/GILDHEIMSOMRÅDET
ENDRET REGULERING MED BESTEMMELSER**

Arkivsaksnr.: 06/1384

Saksbehandler: Håkon Haugan

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan med bestemmelser for E6 øst, Nidelv bru – Grillstad, delplan 3, Strindheim-/ Gildheimområdet som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt/Trondheim kommune, og utarbeidet av Rambøll Norge, datert 18.01.08, senest endret 27.09.06 med bestemmelser senest datert 27.09.06.

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

Trondheim kommune

Saksutredning:

Sammendrag

Gjeldende reguleringsplan for denne del av E6-øst ble egengodkjent 22.05.03.

På initiativ fra Nidar AS ble det utarbeidet et forslag til endringsplan for E6-øst fra Strindheimskrysset til ca 300 m øst for Gildheimskrysset. Endringen bestod hovedsakelig i flytting av vegen nordover i forhold til gjeldende plan samt at det ble regulert nytt Gildheimskryss.

Dette planforslaget ble fremmet for bygningsrådet som i sitt møte 07.03.06 vedtok å legge saken ut til offentlig ettersyn, jfr. FBR PLN 1437/06.

Som kommentar til nevnte reguleringsplanforslag uttalte Statens vegvesen at det er foretatt kvalitetssikring av gjeldende plan med hensyn på kapasitet i Strindheimskrysset. Resultatet av denne gjennomgangen viser et betydelig problem med trafikkavviklingen på tider av døgnet hvor trafikkbelastningen er størst. Det regulerte krysset bør derfor ikke bygges. Store kryssende trafikkstrømmer i området fører til behov for planskilt kryssing mellom ny E6 og Bromstadvegen. Dette kan oppnås ved å legge prinsippene i den regulerte løsningen til grunn i tillegg til å føre E6 gjennomgående forbi kryssområdet i et plan under (lavere enn) det som er vist i gjeldende plan. Fra rundkjøring med Bromstadvegen bygges ramper vestover og østover til ny E6.

Den foreslåtte kryssløsning i Gildheimskrysset beholdes. Dette vil imidlertid føre til høyere trafikkbelastning på Th.Owesensgt., men det er ikke foreslått tiltak på denne strekningen i foreliggende plan.

Forslaget blir vesentlig dyrere enn å realisere gjeldende plan. Kostnadsøkningen som er knyttet til nytt Gildheimskryss er ved siste gjennomgang satt til 46 mill. kr. Kostnadsøkningen for endring av Strindheimskrysset er ved siste kostnadsgjennomgang satt til 200 mill. kr.

Det nye endringsplanforslaget ble vedtatt lagt ut offentlig ettersyn av byplansjefen på delegasjon 28.06.06, FBR PLN 1437/06.

Hensikt med planen

Endret regulering for E6 øst på strekningen fra Strindheimkrysset til ca. 300 m øst for Gildheim krysset ble fremmet for bygningsrådet i møte 07.03.06, som vedtok å legge planendringen ut til offentlig ettersyn. Planen lå ute til offentlig ettersyn i 30 dager med merknadsfrist 18.04.06 og det er mottatt en rekke merknader som det er laget et sammendrag av og kommentert.

Med bakgrunn i nye trafikkvurderinger og uttalelse fra Statens vegvesen er det nødvendig å foreta endringer av Strindheimkrysset.

Så lenge som utvidelsen av planen ikke medfører vesentlige arealinngrep i forhold til gjeldende plan eller endringsplan som tidligere ble lagt ut til offentlig ettersyn, har byplansjefen vurdert saken slik at planen kan legges ut til offentlig ettersyn på nytt ved delegert behandling. Bygningsrådet er orientert om det i sak 69/06 i møtet 27.06.06.

Kunngjøringer

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

Trondheim kommune

I forbindelse med nye endringer av gjeldende plan på så godt som hele strekningen Nidelv bru - Grillstad ble det ved kunngjøring i Adresseavisen 13.05.06 annonsert igangsatt planarbeid for endret regulering av E6 øst på strekningen Nyhavna – Ladeforbindelsen og del av Bromstadvegen. Det ble opplyst at det vil bli fremmet 3 delplaner for politisk behandling. Den aktuelle planendringen er delplan 3. I brev av 02.06.06 ble beboere som blir berørt av utvidelsen av planen, varslet.

Dette gjelder følgende eiendommer:

Gnr./bnr.: 6/1, 6/3, 6/10, 6/15, 6/21, 7/5, 7/7-9, 7/15, 7/17, 7/18, 7/100, 7/101, 7/103, 9/4, 9/125-127, 9/190, 9/191, 9/205, 9/214, 9/226-228, 9/256, 9/259, 9/260, 9/266, 9/361, 9/373, 9/381-383, 9/458, 9/466, 9/592, 9/616, 9/637-639, 9/642, 9/646, 9/652, 9/655, 9/673-682, 9/687, 9/699, 9/713, 9/735, 9/736, 9/746, 9/747, 9/751, 9/752, 9/757, 9/761, 9/806, 9/807, 12/3, 12/18, 12/81, 12/82, 12/84, 12/85, 12/89, 12/147.

Planstatus

Reguleringsplan for E6 øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad ble vedtatt i bystyrets møte 22.05.03. Av tilstøtende planer av nyere dato skal nevnes boligreguleringen for Brøsetvegen 2, som ble vedtatt av bystyret 02.03.04. Øvrige planer er vedtatt tidligere, i perioden 1979-1991.

Både i kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for Lade/Leangen /Rotvoll, vedtatt de siste år, inngår E6 øst som del av hovedvegnettet i Trondheim.

Samråds- og medvirkningsprosess

Etter annonsering/kunngjøring og varsel om igangsatt regulering ble det 25.01.06 arrangert samrådsmøte med involverte parter, dvs. grunneiere fra Gildheimkrysset og østover samt offentlige instanser.

Plankonsulenten (Rambøll) har tidligere hatt møter med representanter for næringsdrivende på nordsiden av E6 mellom Strindheimkrysset og Gildheimkrysset. Disse er KBS, Realinvest, "Q-Free", ICA ved ICA eiendom og ICA Meny og representanter for Hydro Texaco.

Planforslag med beskrivelse var vedlagt brevet datert 18.01.06 med invitasjon til samrådsmøte. I brevet ble det opplyst at de som ønsket å komme med skriftlige innspill kunne gjøre det innen 03.02.06.

Innspillene som kom inn, var lagt ved saken i forbindelse med bygningsrådets behandling av den på møte den 07.03.06. Det vises til orienteringsvedlegg 3.

Statens vegvesen arrangerte åpent informasjonsmøte om alle planendringer av E6 øst Nidelv bru – Grillstad den 22.06.06. Invitasjon til møtet var gjort kjent gjennom brev til alle berørte grunneiere samt ved annonse i Adresseavisen. I brev av 02.06.06 ble beboere som blir berørt av utvidelsen av planen, bedt om å komme med innspill til planarbeidet.

Sammendrag av innkomne merknader etter 1. gangs høring og kommentarer

Innkomne merknader til plan vedtatt lagt ut offentlig ettersyn, behandlet i bygningsrådet 07.03.06.

Etter at planendringen lå ute til offentlig ettersyn er det kommet inn merknader fra:

1. Statens vegvesen Region midt
2. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
3. Fylkeskommunen
4. Advokatfirmaet Haraldsen Bydel på vegne av Sameiet Louiselyst som grunneier av HydroTexaco og ICA lager TH. Owesens gt. 32 og 37.
5. Realinvest

Trondheim kommune

6. Advokatfirmaet ASK
7. Advokatgården v/adv. Einar J. Berg på vegne av Åshild Torvaldsen eier av Q-Free-bygget”
8. Asplan Viak AS på vegne av ICA Eiendom AS
9. Gro Hovde Fiksdal/Johnsen på vegne sameiet Brøsetvegen 2a
10. Kommunalt innspill, (byteknikk)

Sammendrag av merknadene med kommentarer:

Statens vegvesen har foretatt kvalitetssikring av gjeldende reguleringsplan med hensyn på kapasitet i Strindheimkrysset. Resultatet av den nye gjennomgangen viser et betydelig problem med trafikkavviklingen på de tider av døgnet hvor trafikkbelastningen er størst. Beregninger viser at Bromstadvegens forlengelse vil få en daglig trafikkbelastning på i overkant av 13000 kjøretøy fra første dag. Denne trafikken velger i dag andre kjøreruter, eksempelvis Ladeforbindelsen. I tillegg forventes betydelig trafikkøkning i området som følge av planlagte endringer i arealbruken i Lade-/Leangenområdet, jfr. kommunedelplanen for området. Det regulerte krysset bør derfor ikke bygges. Store kryssende trafikkstrømmer i området fører til behov for planskilt kryssing mellom ny E6 og Bromstadvegen. Dette kan oppnås ved å legge prinsippene i den regulerte løsningen til grunn i tillegg til å føre E6 gjennomgående forbi kryssområdet i et plan under (lavere enn) det som er vist i reguleringsforslaget. Fra rundkjøring med Bromstadvegen bygges ramper vestover og østover til ny E6.

Det arbeides med å skape effektive og sikre sykkelruter slik at sykkel kan bli et alternativt framkomstmiddel i stedet for bil. I eksisterende reguleringsplan er det derfor lagt stor vekt på å sikre gang- og sykkeltrafikken gode vilkår ved bl.a. egen bru over ny E6 i Gildheimkrysset. Dette er ikke godt nok ivaretatt i forslaget, og det må søkes løsninger som leder den gang- og sykkeltrafikken som går øst – vest direkte opp på den nye brua. Det må legges opp til løsninger som skiller gående og syklende.

Erfaringer viser at det lett kan oppstå konflikter mellom gående og syklende på vanlige gang- og sykkelveger. Gang- og sykkelvegen langs E6 bør utformes som en sykkelveg med fortau med totalbredde på 5 meter; 3 meter til toveis sykkeltrafikk og 2 meter til fortau.

Atkomst til og fra holdeplasser for kollektivtrafikken må utformes i henhold til universell utforming.

Atkomsten til/fra holdeplassen på E6 ved bensinstasjonen (nordsiden) gir trafikanter med barnevogn og rullestol en unødvendig omveg rundt bensinstasjonen. Det bør finnes en løsning med direkte rampe på tilsvarende måte som til / fra holdeplassen på sørsiden av E6. På begge holdeplassene i Ranheimsvegen må det vises plassering av leskur, og holdeplassen på sørsiden av Ranheimsvegen bør plasseres etter krysset med Leangen Alle og etter fotgjengerfeltet.

Den foreslåtte kryssløsning i Gildheimkrysset vil medføre en noe høyere trafikkbelastning på Thonning Owesens gate, men det er ikke foreslått tiltak på denne strekningen.

Foreliggende planforslag innebærer en til dels betydelig senking av vegbanen til E6. En slik senking er ikke uproblematisk å håndtere i anleggsfasen da store trafikkmengder skal ledes forbi i et smalt anleggsbelte.

Vegvesenet har stort behov for midlertidige riggområder og ønsker at område N2 (benevnt I2 i foreliggende utkast) og et område på østsiden av eiendommen til Nidar A/S ved Gildheimkrysset reguleres som midlertidig riggområde.

Forslaget blir vesentlig dyrere enn å realisere vedtatt reguleringsplan. Kostnadsøkningen er spesielt knyttet til nytt Gildheimkryss. Selv om det er kapasitetsproblemer i Strindheimkrysset, vil ikke bygging av Gildheimkrysset løse disse. Tiltaket vil bidra i riktig retning. Det bør derfor avklares hvordan kostnadsøkningen skal finansieres.

Trondheim kommune

Kommentarer:

Den videre bearbeiding av planforslaget fram til nytt forslag basert på utvidet areal er gjort i nært samarbeid mellom kommunen og vegvesenet. Merknadene er så langt som mulig innarbeidet i foreliggende forslag.

Det vises til beskrivelse av planforslaget.

Når det gjelder finansiering av kostnadsøkning som følge av nytt Gildheimskryss, er det ikke tatt stilling til det. Problemstillingen holdes utenfor planbehandlingen.

Fylkesmannen har ingen kommentarer og stiller derfor ingen vilkår for egengodkjenning.

Sør-Trøndelag fylkeskommune minner om den generelle aktsomhetsplikten til §8 i kulturminneloven.

Når det gjelder forskyvning av E6, har fylkeskommunen ut fra de interesser de skal ivareta ingen merknader, selv om det kan være et konfliktfylt grep. Når det gjelder nytt Gildheimskryss, anmoder fylkeskommunen om at det ut fra kulturminneverdiene tas best mulig vare på både bygningsanlegg og hage i Brøsetvegen 2.

Planforslaget fjerner de muligheter som finnes til grøntanlegg nord for E6 ved Gildheimskrysset. Dette innebærer også fjerning av bestående vegetasjon. Planen kan med fordel se på muligheten av å kunne ta vare på noen av disse arealene, eventuelt erstatte dem med mindre trafikkutsatte grønne arealer i nærheten.

Det stilles følgende vilkår for egengodkjenning:

”Ingen, men vi håper det kan finnes løsninger for Gildheimskrysset som best mulig ivaretar kulturminneverdier og ”grønne” verdier.”

Kommentarer:

Det er klart at grøntanlegget nord for E6 ved Gildheimskrysset blir mer gjennomskåret enn dagens forhold og i forhold til gjeldende plan. For å kompensere noe av dette vil det være naturlig at fyllings- og skjæringsskråninger i det aktuelle området gis en fin utforming og gjerne med beplantning. Den vestligste delen av det forslåtte næringsarealet kan med fordel reguleres til ”annet trafikkareal” som forutsettes beplantes.

Når det gjelder eiendommen Brøsetvegen 2 er det i det foreliggende planforslaget tillagt noe mer tomteareal i forhold til reguleringsplan vedtatt 25.03.04, kalt B3. Det er videre tillagt noe felles lekeareal i forhold til tidligere vedtatt plan, kalt FA4. Den nye vegen vil i den foreliggende planen imidlertid komme noe nærmere i forhold til gjeldende plan. Akselerasjonsrampen vil komme ca.10 m fra eksisterende bygning, mens gjeldende plan har en avstand mellom vegareal og bolighus på mellom ca 11 - 15 meter. Det forutsettes at det langs rampen vil bli oppsatt støyskjerm etter supplerende støyberegninger.

Med de forutsetninger som er gitt i planforslaget med nytt Gildheimkryss mener vi at de løsninger som foreslås best mulig ivaretar kulturminneverdier og ”grønne” verdier.

Advokatfirmaet Haraldsen Bydal på vegene av Sameiet Louiselyst er innstilt på å godta en viss forskyvning av vegen. Denne positive holdningen fra sameiets side er imidlertid avhengig av at det samtidig planlagte nye toplankrysset i Gildheimkrysset blir bygd. Den økte tilgjengelighet og forbedrede trafikkflyt som et slikt nytt toplankryss vil medføre, oppveier da delvis de ulemper grunneier og festerne påføres ved forskyvningen av E6 nordover. Uten dette krysset vil man fra grunneiersiden protestere mot enhver ny forskyvning av vegen som tar grunn fra deres eiendommer.

Uten et slikt nytt toplankryss er i det fare for at forutsatt vegsenkning ikke kan gjennomføres. I så fall vil dette medføre økte vegskråninger som vil virke ødeleggende og som vil medføre at man ikke får tilstrekkelig trafikkareal rundt bensinstasjonen og ICAs bygg.

Trondheim kommune

Kommentarer:

Planforslaget som har ligget ute til offentlig ettersyn ivaretar de nødvendige manøvreringsareal forbi det kritiske hjørnet på lagerbygningen til ICA Meny. Det ble i planen lagt ut til offentlig ettersyn foretatt justeringer ved bensinstasjonstomta slik at forholdene skal være akseptable. Justeringene innebærer at lastebiler kan komme både til bensinstasjon og ICA-byggets lasterampe på sydsiden av bygget.

Med bakgrunn i vegvesenets uttalelse vil gang- og sykkelvegen langs E6 bli utvidet, noe som medfører at avstanden til det aktuelle hjørnet på lagerbygning ICA Meny blir 5 meter.

For å imøtekomme kravet til universell utforming hvor trafikanter med barnevogn og rullstol skal hensyntas, anbefales det at det bygges gangveggrampe langs Thonning Owesens gate inne på bensinstasjonens område.

For ikke å vanskeliggjøre driften for disse to bedriftene anbefales det at bygging av de nevnte forhold utsettes og at det midlertidig blir foretatt andre løsninger. I reguleringsbestemmelsene er det i under krav om rekkefølge bestemt at regulerte tiltak vedrørende disse forhold utsettes til omforming av området blir utført gjennom vedtatt reguleringsplan og klargjort for ny utbygging, jfr. 8.5.

Regulering av det nye Gildheimskrysset opprettholdes, og dette forutsettes bygget. Endringen av planen på dette punkt medfører at det blir vesentlig dyrere å realisere reguleringsplanen. Bygging av Gildheimkrysset løser ikke kapasitetsproblemene i Strindheimkrysset, men tiltaket bidrar til forbedring. Det må derfor avklares hvordan kostnadsøkningen skal finansieres.

Realinvest, er eier av kjøpesenter KBS og er enig i det foreslåtte forslaget.

Advokatfirmaet ASK v/Marte S. Bjørnsen, på vegne av Terje Halvard Stenhaus, Frank Valle og Ketil Karlsen, eiere av henholdsvis Ranheimsvegen 1A, 1B og 3.

Det anmodes om dialog med Trondheim kommune vedrørende salg av eiendommene. Kommunen bes ta initiativ til dette straks forholdene skulle tilsi dette, formodentlig etter at den aktuelle reguleringsplanen er vedtatt.

Kommentarer:

Det vil senest etter at planen er vedtatt i bystyret bli tatt kontakt med grunneierne med tanke på erverv av de aktuelle eiendommene. Det vil være Statens vegvesen som vil stå for grunnervvervsprosessen.

Advokatgården v/adv. Einar J. Berg, på vegne av eier av gnr 12, bnr. 117, ("Q-Free-bygget"), Åshild Torvaldsen.

Det påpekes at ca 20-30 parkeringsplasser vil gå tapt med den nye reguleringsplanforslaget som har ligget ute til offentlig ettersyn. Grunneieren har ikke hatt store innvendinger mot planforslaget, i det plankonsulenten (Rambøll) hele tiden i samtaler med grunneier har lagt til grunn at eiendommen vil få tilsvarende parkeringsplasser på naboeiendommen. Dette fremgår ikke av planforslaget som en forutsetning, det vises til saksutredningen at : "Ca 20-30 parkeringsplasser må fjernes/flyttes". Det er svært viktig for grunneier og brukere av eiendommen at denne forutsetning legges inn i planen før vedtak fattes.

Kommentarer:

Det er nå foretatt ytterligere justeringer av veglinja. Dette medfører at arealinngrepet i den aktuelle eiendommen ikke blir så omfattende som i plan lagt ut til offentlig ettersyn. Dette fører til at fjerning av parkeringsplasser reduseres.

Øst for den aktuelle eiendommen ligger tre boligtomter som i gjeldende plan er bortregulert og som

Trondheim kommune

bortreguleres i den forliggende planen. Det er en mulighet at de parkeringsplasser som går tapt for "Q-Free-bygget" kan erstattes med parkeringsplasser på disse arealene, dersom det ikke finnes andre løsninger når hele arealet mellom Bromstadvegen – Thonning Owesens gt. og Innherredsvegen (E6) skal reguleres på nytt.

Asplan Viak AS, på vegne av ICA Eiendom AS

I forhold til Statens Vegvesens merknader til planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn påpekes at dersom det skal settes av bredere sone for gang- og sykkelveg (5 meters bredde) kreves det fra ICA Eiendom Norge at midtlinjen for endret E6 på kritisk punkt skyves tilsvarende 2,0 m sørover slik at brukbart areal ved ICA Meny ikke blir ytterligere redusert. Som kommentar til vegvesenets merknad om at det må etableres bedre kontakt (rampeløsning) mellom gang- og sykkelveg og fortau (5 ms bredde) på planlagt bru over E6 i nytt Gildheimskryss, vil dette ifølge Asplan Viak ytterligere innskrenke brukbart areal for bensinstasjon. Ønsket rampe og bredere bru vil ta mer areal enn løsningen vist i plan lagt ut til offentlig ettersyn. Ny løsning må tegnes ut for vurdering, og løsningen må bl.a. ta hensyn til nødvendig manøvreringsareal for store kjøretøy på stasjonens område. Sannsynlig nytt arealtap gjør det ennå mer nødvendig med kompensasjon ved omdisponering av annet areal inntil eiendommene, da særlig areal vest for ICA Meny.

Kommentarer:

Se kommentarer under advokatfirmaet Haraldsen Bydal på vegen av Sameiet Louiselyst.

Sameiet Brøsetvegen 2A v/ Gro H. Fiksdal

Det vises til tidligere merknad til planforslaget, og ønsker at de punktene som da ble tatt opp følger saken videre. Det uttrykkes stor bekymring i forhold til at det aktuelle planforslaget vil påvirke sameiets livskvalitet, beboernes barns oppvekstvilkår, da en ikke kjenner hvilke ulemper dette vil ha for eiendommen, men også i forhold til levevilkår og beboernes økonomiske situasjon. Sameiet har i samtale med byantikvaren sett på ulike løsninger i forhold til å bevare huset, og det hevdes at fra hans synspunkt vil huset miste sin kulturhistoriske eksponering ved at det legges veg så tett på eiendommen, samt at det kapsles inn med støyskjermer. Det ønskes derfor:

sol- og skyggediagram i forhold til støyskjerm rundt eiendommen
visuell fremstilling av hvordan eiendommen vil være i forhold til ny påkjøring til E6 og hvordan dette blir seende ut.

Når det gjelder direkte tap i forhold til markedsverdi på eiendommen er dette for tidlig å anslå. Eiendommen har pr dags dato høy verdi. Den har fin beliggenhet og ikke minst er den påkostet betydelig de siste 2 - 4 år. Det er lite sannsynlig at noen ønsker å investere penger i en eiendom som vil få en utkjøring til E6 så nært som Brøsetvegen 2a vil få.

Sameiet sitter derfor med en eiendom som har investert store summer i, og som i dag ikke vil være omsettelig på det åpne marked uten et tap for beboerne. Det ønskes svar på hvem som skal stilles til ansvar for dette og hvem som kan hjelpe beboerne for å unngå at en ender opp som gjeldsofre og personlig konkurs som skyldes at forliggende plan blir vedtatt.

En annen side er at beboerne har ikke noe å forholde seg til med hensyn til tidsplan og hvor lang tid dette vil ta. Dette hevdes å være en enorm påkjenning for beboerne. Beboerne har ingen mulighet til å planlegge eller sette i verk ulike tiltak som ønskes med eiendommen, for eksempel utbygging av kjeller, da det ikke er økonomisk mulig i forhold til verditap på huset. Det understrekes at området med en avkjøring som foreslått vil føre til et begrenset oppvekstvilkår for beboernes barn. I dag leker barn ute i Brøsetvegen da denne er blindveg, få biler kjører der og det er lav fartsgrense. Med den foreslåtte avkjøringen til Nidar

Trondheim kommune

fryktes det at liv går tapt da vegen vil ha kontinuerlig tungtrafikk og generelt mye trafikk fra Thonning Owesens gate. Det vil være livsfarlig om barn skulle forville seg ut på denne vegen. Beboerne stiller seg fortsatt kritisk til støyforholdene. Når det gjelder støvforholdene er disse allerede dårlige i dag, og med økt trafikk så nært huset vil også innemiljøet påvirkes negativt. Det er ønskelig med en vurdering av dette. Det stilles spørsmål om det aktuelle huset kan flyttes til et mer egnet sted.

Kommentarer:

I forbindelse med reguleringsplan for Brøsetvegen 2, vedtatt av bystyret 02.03.04 var Statens vegvesen meget skeptisk til å tillate faste parkeringsplasser slik som regulert. Dette skyltes mulige andre krav til vegutforming eller andre tiltak som kan være et resultat av endret kommunal arealforvaltning. Planen som fremmes forutsetter at Gildheimkrysset endres til et toplanskryss med østvendte rampeforbindelser. Dette medfører et større arealforbruk, og den regulerte akselasjonsrampen syd for E6 og øst for Brøsetvegen kommer ca. 10 m fra eksisterende boligbygg, mens avstanden mellom boligbygget og vegformålet i gjeldende plan er på mellom ca. 11-15 meter.

Det er utarbeidet snitt-tegninger i sørøst-/nordvestretning og sørvest-/nordøstretning for eiendommen Brøsetvegen 2A som viser bolighuset i forhold til støyskjerm, E6 og rampe, samt bolighuset sett i forhold til avkjørsel, støyskjerm adkomst/avkjørsel til Nidar. Videre er det utført solstudie for Brøsetvegen 2A. Terrenget er lagt inn i området rundt boligbygget, og støyskjerm er 2 m høy, målt fra eksisterende terreng. Selve bygget er gitt en høyde på 5 meter, for å bidra til å klargjøre hvordan solforholdene er på stedet. Det vises til orienteringsvedlegg 4.

Når det gjelder støyforholdene er det gjort supplerende beregninger som er lagt til grunn for støyskjermingstiltakene som er foreslått regulert.

I reguleringsbestemmelsen til gjeldende plan som for øvrig vil bli tatt med i den foreliggende plan, er det i rekkefølgebestemmelser stilt krav om såkalt miljøoppfølgingsprogram (MOP), jfr. 9.1.

Det er videre i bestemmelsene stilt krav om utslippstillatelse etter forurensingsloven, jfr. 10.1.

Det er klart at fremtidig situasjon vil bli endret med hensyn til trafikk i forhold til dagens situasjon, selv om Brøsetvegen stoppes ved Dalkantvegen. Mellom Dalkantvegen og avkjørselen til Brøsetvegen 2A blir Brøsetvegen regulert til gangveg. Også dagens forhold er heller ikke ideell mht. faren for at barn kan forville seg ut i trafikkert veg, selv om avstanden mellom dagens rundkjøringsnuplass i Brøsetvegen og E6 er ca 10 -15 meter. Når det gjelder økonomiske forhold må det tas opp i grunnervvervsprosessen. Det er ikke tatt stilling til flytting av det aktuelle bolighuset.

Kommunale innspill

Det skal stikkordmessig kort nevnes forhold som et tatt opp:

Tidspunkt for gjennomføring av Gildheimskrysset og videre utbygging på Nidar

Vendehammer i Brøsetvegen

Utforming av fyllinger og skjæringer

Påskrift av reguleringstekniske forhold

Samarbeid om VA-anlegg

Kommentarer:

Det er en forutsetning at Gildheimskrysset bygges, men finansieringen av krysset er pr i dag uavklart, jfr. også kommentar under Vegkontorets merknad. Vendehammer er innregulert, og skjæringer/fyllinger forutsettes beplantet (jfr. bestemmelsenes §4.4)

Det vil være en forutsetning at det blir et nært samarbeid mellom kommunen og vegutbygger vedrørende VA-anleggene, og det vises til bestemmelsenes §4.2 hvor det bl.a. heter at det i forbindelse med

Trondheim kommune

byggeplanleggingen skal utarbeides plan for nødvendig omlegginger av vann- og avløpsledninger. Nødvendige påskrift av regulerings tekniske forhold vil bli gjort.

Innspill og kommentarer til utarbeidelse av siste planforslag

Innspill på alternativ løsning fra Realinvest

Det ble arrangert et møte mellom Realinvest, Trondheim kommune og Statens vegvesen den 13. juni 2006. Realinvest har engasjert konsulentfirma Rambøll til å utarbeide en alternativ løsning for Strindheimkrysset. Forskjellen mellom Realinvest sitt forslag og foreliggende reguleringsplanforslag, er løsninger for lokaltrafikken, gående og syklende og rampetilnytning til ny E6. Realinvest sitt forslag baserer seg på at rundkjøringen i Strindheimkrysset ligger på bakkenivå. Det betyr at lokaltrafikk (trafikk på Bromstadvegen og trafikk på rampene til/fra ny E6) og kollektivtrafikk blir blandet i kryssområdet. Kryssing for gående og syklende er lagt i 2. plan. Løsningsforslaget innebærer at flere bygninger må rives/flyttes for å kunne bygge rampene til E6. Antall bygninger som blir berørt, er usikkert pga. detaljeringsnivået på forslaget, men det er anslått mellom 5 og 10 bygninger.

Kommentarer:

Kommunen og vegvesenet har vurdert løsningen. Løsningen har positive elementer i seg, men man ønsker ikke å gå videre med alternativet primært ut fra hvor mange bygninger som må flyttes/rives. Det vurderes også som en ulempe å måtte gå bort fra løsningen som innebærer kun kollektivtrafikk, gående og syklende på bakkenivå.

Førstegangsbehandling utvidet planforslag

Utvidet planforslag med bestemmelser ble i delegasjonsvedtak FBR PLN 1437/76 av 28.06.06 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Det vises til orienteringsvedlegg 2, kopi av nevnte delegasjonsvedtak. Vedtaket ble annonsert lagt ut til offentlig ettersyn ved kunngjøring i Adresseavisen 06.07.06 med merknadsfrist for eventuelle merknader 27.08.06.

Høringsuttalelser og merknader

Det er mottatt merknader fra:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 23.08.06

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev av 14.08.06

Statens vegvesen, trafiksikkerhet- og vegforvaltningsseksjonen, brev av 29.08.06

Miljøenheten Trondheim kommune, brev av 11.08.06

Byteknikk, Trondheim kommune, notat av 29.08.06

Arild Bachke, Margrethe Bachke og Paul Hjelm-Hansen, henholdsvis Rønningsbakken 32, 34 og 36, brev av 25.08.06

Rønningsbakken 51AS og 49 v/Marit Aune, mail av 27.08.06

Realinvest AS, brev av 23.08.06

ICA Eiendom Norge AS, Region Midt-Norge, brev av 25.08.06

Nidar AS, brev av 25.08.06

Referat fra møte med kollektivselskapet av 15.08.06.

Sammendrag av innkomne merknader med kommentarer:

Verken fylkesmannen eller fylkeskommunen har noe å bemerke til planen, og stiller heller ingen vilkår for egenerkjennelse.

Trondheim kommune

Statens vegvesen, Sør-Trøndelag distrikt, stiller heller ingen vilkår for egengodkjenning, men er av den oppfatning at løsninger for sykkeltrafikken er mangelfull.

Kontoret ser imidlertid muligheter for mer tilfredsstillende løsninger for sykkel innenfor areal regulert til offentlig trafikkformål.

Kommentar:

Langs E6 er det lagt opp til et gang-og sykkeltrafikkareal på 5 meter som inndeles i 2 meter gangareal og 3 meter for syklende.

Dersom det ved detaljprosjekteringen av gang-og sykkelvegvegssystemet i planen skulle finne andre løsninger innenfor det regulerte offentlige trafikkformålet, vil det være kurrant å endre dette.

Miljøenheten har ingen kommentarer til planen, og byteknikk er av den oppfatning at adkomstbvegen til Nidar kan reguleres som en del av industrieiendomområdet til Nidar.

Kommentarer:

Adkomsten til Nidar fra Bromstadvegen reguleres til industriformål.

Arild Bachke, Margrethe Bachke og Paul Hjelm –Hansen vil ikke motsette seg tiltak i den foreslåtte traseen, men forutsetter at:

- eiendommene ikke taes i bruk, beskadiges eller berøres på noen måte som kan medføre ulemper for eiendommene med påstående bygninger i anleggsperioden eller seinere
- tilstanden på bygninger og fundamenter/kjellere registreres og fotograferes før tiltaket igangsettes med henblikk på eventuelle skader oppstått i anleggsperioden
- den framtidige bruk av tunnel/veganlegg ikke medfører merkbare ulemper i form av støy, vibrasjoner eller på annen måte
- det bekreftes å ville bli ytt erstatning for de restriksjoner på framtidig utnyttning som følge av reguleringsbestemmelsenes §6.1.

Kommentarer:

De aktuelle eiendommene har adresse Rønningsbakken 32, 34 og 36 som berøres av spesialområde S1-restriksjonsområde tunnel i varierende grad. Innenfor dette arealet tillates ikke utført sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeider som kan medføre rystelser eller på annen måte kan skade tunnelen eller tunnelinnredningen. Før nevnte arbeider kan utføres må vegholders tillatelse innhentes.

Eksisterende bygninger på nr. 32 og 36, (nr. 34 ubebygde) ligger utenfor nevnte restriksjonsområde.

Restrisjonsområde S2 ligger i sin helhet utenfor de nevnte eiendommer.

Om klausurering av eiendommene over tunneltraseen innebærer erstatningsplikt, må vurderes konkret for hver enkelt eiendom som mener at klausureringen har negativ økonomisk effekt.

Krav om erstatning rettes til Statens vegvesen når reguleringsplanen er vedtatt.

Normalt innebærer ifølge vegvesenet ikke slik klausurering noen faktiske ulemper for eiendommene, men dersom eksisterende anlegg i grunnen ødelegges, eller påregnelig utbygging stoppes, kan vegutbygger ha erstatningsplikt. Erfaringsmessig kan dette dreie seg om uttak av grunnvarme.

Det er helt klart at det før anleggstart må gjennomføres en svært systematisk og grundig tilstandskontroll av all bebyggelse i tunnelenes influensområde.

Trondheim kommune

Det forutsettes at den fremtidige bruk av vegeanlegget ikke vil medføre merkbare ulemper i form av støy og vibrasjoner.

Rønningsbakken 51 AS og 49 v/Marit Aune er misfornøyd med at høringutkastet blir sendt ut like før ferien med frist like etter ferien. Endring av planen fører til at begge bolighusene på eiendommene blir liggende rett over tunnelene, med byggeforbud på eiendommene. Eiendommen nr 51 har et potensiale for utbygging og det vurderes å søke om erstatning for tapet.

Aunes bekymring og engstelse i forbindelse med den nye traseen knytter seg både til anleggsperioden og tiden etterpå. Det vil bli lite attraktivt å bo i området når sprengningsarbeidene starter og under hele anleggsperioden. Dette vil bli en økonomisk belatning som vegutbygger må ta på sin kappe.

Ifølge samtale med Statens vegvesen blir avstanden fra bakken til tunneltaket planlagt til ca. 5 meter under nr. 49 og under nr. 51 er avstanden mindre. Bolighuset på nr. 49 er bygget med kjeller under halve huset, og det antas at underkant av sprengingsgropa ligger ca. 3m under bakken. Overdekningen blir da kun 2 meter. Spørsmålet er da hvordan dette vil påvirke på sikkerheten i huset og evt. rystelser fra biltrafikken? Huset kan i alle fall ikke bebos i anleggsfasen etter Aunes syn.

Nevnte problem med liten overdekning vil også virke inn på at eiendommene mister jordvarme noe som vil virke inn på strømgjeningene.

Aune er også bekymret for hvordan det skal gå med trærne som står på eiendommen. Hvordan vil vekstforholdene bli for disse. Vil grunnvannstanden synke, og kan trærne overleve?

Med de nye planene sitter Aune igjen med en stor frykt for hvordan dette skal gå både økonomisk, sikkerhetsrettmessig og følelsemessig.

Kommentarer:

Annonsering av offentlig ettersyn ble kunngjort i Adresseavisen 06.07.06 der det ble satt en merknadsfrist til 27.08.06. Dessuten ble berørte varslet ved eget brev datert 05.07.06. Høringsperioden ble satt til i underkant av 2 måneder. Dette ble gjort fordi planen ikke skulle ligge ute til offentlig ettersyn bare i juli måned.

I planforslaget som ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn, ønsket man så stor vertikal avstand mellom E6-tunnelløpene og rampetunnelen som mulig. Etter den tid har vegvesenet kommet til at en lengre strekning av tunnelen bør utstøpes (forsterkes med betong). Dette gir mulighet for endringer av linjeføring av rampene. Dette fører igjen til at rampetunnelene kan flyttes sidevegs til gateområdet der fjellet er noe lavere, men fjelloverdekningen blir likevel akseptabel.

Dette betyr at rampetunnelene kommer til siden for bolighusene Rønningsbakken 49 og 51 og noe dypere enn i tidligere plan. Selv med en slik justering av planen kan det i følge vegvesenet bli aktuelt at eiendommene må fraflyttes i en kortere periode i anleggsfasen.

Med bakgrunn i ovennevnte vil rampetilknytningen få et annet forløp enn i plan lagt ut til offentlig ettersyn. Endret rampeføring vil bli fremmet ved 2. gangsbehandling av planen i bygningsrådet. Berørte grunnere vil får tilsendt planskisse som viser den aktuelle endringen og det vil bli gitt en høvelig frist for uttalelse. Eventuelle uttalelser med kommentarer vil bli ettersendt bygningrådet for behandling.

Trondheim kommune

Når det gjelder spørsmål om temperatur i fjell skal nevnes at hele tunnelen isoleres mot fjelloverflata. Dette er tunnelens vann- og frostsikring, og det er en forutsetning at fjellet rundt tunnelen skal ha temperatur over 0 grader. Øst for fjelltunnelen kommer betongtunnelen som blir overfylt og terrenget blir som tidligere.

Med hensyn til ytterligere utnyttelse av nr. 51 kan ikke dette skje før Statens vegvesen har gitt sitt samtykke. Det settes ikke noe kategorisk "nei" til videre utbygging av eiendommer som ligger over tunnelene eller innenfor restriksjonsområdene. Det må en nærmere vurdering til i hvert enkelt tilfelle. I den justerte linja for søndre rampetunnel er denne ført nord for husene både for nr. 49 og nr. 51.

Verdifulle trær som måtte være utsatt i en anleggsfase vil en i størst mulig grad ta hensyn til.

Vegvesenet er ikke spesielt bekymret for grunnvannsproblemer i den østre del av tunnelprosjektet. Uten å være for sikker mener vegvesenet at det er minimale sjanser for setninger i området.

Realinvest AS ønsker innledningsvis å uttrykke tilslutning til den planen som nå er forelagt for Gildheimskrysset. Realinvest AS synes dette krysset nå har fått en god utforming, og at infrastrukturen på kort og lang sikt kan bli en bra løsning for næringslivet i området. Det beklages derimot at Realinvests forslag til regulering som ble presentert i møte med Trondheim kommune og Statens vegvesen 13.06.06 ikke ble fremmet av kommunen. Alternativet ville etter Realinvests syn bli vesentlig bedre for gående og syklende nord for E6, gitt større fremtidig fleksibilitet til å håndtere endringer i trafikkmengder, og ikke minst en estetisk bedre løsning. Realinvest innser imidlertid at forslaget ville tatt lengre tid for å få reguleringsplanen godkjent. Med tanke på ønskelig realisering av ny E6 har derfor Realinvest en viss forståelse for kommunens og vegvesenets konklusjon.

Som hjemmelshaver til gnr./bnr. 12/43, 12/121, 6/10, 11, 12, 15 og 21 samt 7/114 og 115 har Realinvest kommentarer til reguleringsplanforslaget som er fremlagt:

Regulerte restriksjonsområder på KBS mot Innherredsvegen må ikke bli noen begrensning for bedriften mht. utvidelse av kjøpesenteret og/eller muligheten for å anlegge parkeringsplasser under bakken på egen tomt og/eller inn under Innherredsvegen.

Det må opprettholdes tilstrekkelig med inn-/utkjøringer til KBS og til Ciro-eiendommen ut fra det utviklingspotensiale som er på eiendommene iht. kommunedelplanen for Lade/Leangen/Rotvoll.

Det må inngås et makeskifte mellom Trondheim kommune pga. at Realinvest må avstå grunn fordi planlagt rundkjøring ved KBS er flyttet lenger mot nord og berører Ciro- eiendommen direkte. Etter Realinvests mening kan rundkjøringen med fordel skyves lenger mot øst. Realinvest må sikres adkomst under Bromstadvegen fra KBS mot område N16 i kommunedelplanen, og at denne undergangen blir med i reguleringsplanen. En eventuell omkjøring i byggeperioden over parkeringsplassen mot Innherredsvegen må ikke være begrensende for KBSs virksomhet.

Det forutsettes at bussholdeplass ved Innherredsvegen ikke berører KBS direkte.

Det forutsettes at rundkjøringen som skal anlegges i Th. Owesens gt. ikke krever mer areal enn hva som er vist på reguleringsplanforslaget.

Realinvest er sterkt bekymret for den sterke trafikkøkningen som vil bli i Th. Owesens gt. når planen blir realisert. Det bes om at det utarbeider en realistisk analyse og fremtidsrettet plan for utforming av denne gata med adkomster på strekningen fra Bromstadvegen til Persaunsvegen. Planen bør utarbeides i samspill med Realinvest og andre grunneiere i området.

Kommentarer:

Trondheim kommune

Så lenge eventuell utvidelse av KBS inn i restriksjonsområdene med underjordiske parkeringsanlegg ikke kommer i konflikt med, eller gir problemer for de regulerte tunnelene, kan det ikke ses at det skulle være noe i veien for nevnte utvidelser. For å si noe mer eksakt må et konkret byggeprosjekt forelegges.

Område S6 er i en overgangsperiode regulert til midlertidig trafikkareal. Dette arealet tilsvarer det som ble betegnet som TR2 i plan som ble vedtatt i 2003. I et orienteringsvedlegg til denne planen ble det mer i detalj vist hvordan denne midlertidige omleggingen ville bli.

Når det gjelder gjennomføring, fremdrift og anleggsperiodens lengde i denne delen av vegprosjektet er dette vanskelig å si noe eksakt om. Det er et siktemål at anleggstiden skal bli så kort som mulig. De berørte vil i en anleggsfase bli løpende orientert om hvilke tiltak som skal gjøres til forskjellig tid. Det er klart at det ved utbygging av et såpass stort anlegg, når trafikken ikke skal stoppes, vil bli problem for de næringsdrivende i området, men ikke større enn at de kan leves med. Forholdene vil bli bedre etter at anlegget er ferdig.

Bussholdeplassen ved Innherredsvegen vil i planen som fremmes bli liggende lenger unna KBS enn dagens bussholdeplass.

Det er en selvfølge at det må bli en makeskifteordning mellom kommunen og KBS/Ciro-eiendommen. Eiendommen gnr. 6 bnr. 1 og 6 er kommunale eiendommer som delvis vil bli benyttet av det offentlige ved denne vegutbyggingen. Det vil være naturlig at resterende areal av disse eiendommer blir overdratt til tilstøtende næringsseiendommer.

Vi har ingen merknader til at det merkes av på planen en undergang under Bromstadvegen som adkomst mellom KBS- eiendommen og område benevnt som N16 i kommunedelplanen for området. Det forutsettes at kostnadene i forbindelse med bygging av undergangen dekkes av de private i området. Eventuell etablering av denne undergangen bør samordnes med utbygging av den aktuelle del av Bromstadvegen.

Når det gjelder Thonning Owesens gt. vil det, for ikke å forsinke foreliggende planarbeid, være naturlig at denne inngår i planen for senterområdet Leangen/Lade og i det forstående plan for område N16 i kommunedelplanen for området. I disse planene er Realinvest sterkt medvirkende og en sentral part.

Ved en inkurie er det ikke regulert et midlertidig mindre anleggsområde ved Ciro-eiendommen og KBS-eiendommen i forbindelse med bygging av gangvegundergang. Dette må gjøres om gangvegen med undergang skal bygges. Det anbefales at det reguleres midlertidig trafikkareal her. Disse midlertidige trafikkarealene får betegnelsen S10 og S11, og bestemmelsenes §6.3 får et tillegg vedrørende disse områdene.

ICA Eiendom Norge AS ønsker å understreke at bedriften svært gjerne vil ha et bedre vegsystem i området. ICA vil derfor være så fleksibel som mulig med tanke på å tilpasse sin virksomhet. Noen tilpasninger kan gjøres uten omkostninger av betydning for bedriften. Andre tilpasninger kan medføre økonomiske belastninger som må konkretiseres i forbindelse med eventuell grunn- og rettighetsavstøvelser.

ICAs lager på Leangen forsyner ICA og RIMI butikkene Midt- og Nord-Norge med varer. Lageromsetningen er på ca. 1.3 mrd kr. pr år og er voksende. I tillegg kommer et betydelig volum fra ICA Meny's lager. Lagrene har ca. 150 ansatte og i tillegg benytter ICA et stor antall transportører med base for sine ansatte i Trondheim. Det er således snakk om mange arbeidsplasser, meget stor virksomhet med

Trondheim kommune

omfattende aktivitet og betydelige eiendomsverdier, over 20000 m² bygningsmasse.

Planforslaget slik det nå foreligger, er en betydelig forbedring i forhold til gjeldende plan, og det ICA legger mest vekt på er:

- det planskilte Gildheimskrysset med østvendte ramper. Dette gir større trafikkapasitet i området og en langt bedre betjening av arealene på Leangen nord og syd for E6
- Strindheimskrysset har fått en bedre utforming med større kapasitet og bedre sikkerhet
- Bromstadvegen nord og syd for Strindheimskrysset har fått et bedre linjepålegg slik at den kan fungere bedre på vinterføre
- bedre kapasitet på rundkjøringskrysset Bromstadvegen/Th.Owesensgt.

ICA er likevel redd for at kapasiteten i Strindheimskrysset også i den nye planen blir for svak i det lange løp. Dette gjelder særlig Bromstadvegen sammen med Ladeforbindelsen blir en meget attraktiv rute.

Th.Owesens gt. forbi KBS vil få en sterk trafikkøkning når planen realiseres. Det bes derfor at det utarbeides en konkret plan for utforming av denne gata der gode adkomster til tilstøtende virksomheter må være et siktemål. Denne planen bør utarbeides i samspill med ICA og andre grunneiere i området.

ICA mener at gangvegløsningene omkring bensinstasjonen ved Gildheimskrysset må gjøres bedre. ICA mener at reguleringsplanen bør ha som prinsipal forutsetning at det skal være en bensinstasjon på stedet slik situasjonen er i dag. Da kan det aksepteres en gangforbindelse mellom bussholdplass på E6 og Th. Owesens gt. mellom bensinstasjonen og ICA Meny, anlagt langs bensinstasjonen og ikke langs ICA Meny som vist på planen. Det er vedlagt skisse som viser denne situasjonen.

Gangvegrampe fra brua til gangveg langs E6, vil ødelegge for drift av bensinstasjonen. En kan ikke se at det er stort behov for denne rampen siden gangforbindelsen nevnt ovenfor vil ha samme grunnleggende funksjon. Den vil være 130m lenger for syklende mellom Gildheimbrua og mot øst, men 30 m kortere for syklende mellom brua og mot vest. Det er samme effekt for rullestolbrukere. Gående vil bruke trappeløsning som ikke gir omveg. Det stilles spørsmål om hvor mange trafikanter som sparer omvegen på 130 m som følge av denne rampen som ødelegger virksomheten for bensinstasjonen.

ICA bemerker at planforslaget har rekkefølgebestemmelse som innebærer at denne gangvegen ikke skal bygges så lenge det er bensinstasjon på tomten. Dette vil være dårlig logikk siden planen på den ene siden sier at det skal være bensinstasjon, men samtidig sier at det ikke er meningen, i alle fall ikke på lang sikt. Det kreves at reguleringsplanen tar bensinstasjonen som en forutsetning og fjerner denne gangvegrampen fra planen.

ICA innser at det ikke kan utelukkes at grunneier eller kommune seinere vil ønske å endre reguleringen for tomten fra bensinstasjon til annet formål. Så lenge bensinstasjonen er på tomten i samsvar med gjeldende og foreslått regulering, vil det ikke være aktuelt å bebygge eller på annen måte gjøre det vanskeligere å realisere gangrampen. Det vil være mest naturlig å reise spørsmålet om slik rampe i forbindelse med eventuell ny reguleringsplan for tomten. Behovene kan da være andre og løsningsmulighetene flere og bedre.

Tilsvarende problemstilling gjelder for gang- og sykkelvegen langs E6 forbi sør-østre hjørnet på ICA Meny-bygget. Her er det valgt en praktisk løsning som kan fungere for bygget og dagens bruk, men da beskrevet som et midlertidig avvik fra planen og det vises til bestemmelsenes §8.4. Det mest korrekte etter ICAs syn vil være å ta dagens bruk av tomt og bygninger som premiss for planen. Om eller når kommune

Trondheim kommune

eller grunneier fremmer ny plan for tomt og området med endret bruk av ICA Meny-bygget vil det det være naturlig å reise spørsmålet om føring av gangvegen slik det er vist på planforslaget.

ICA tar også opp spørsmål om føring av Bromstadvegens forlengelse videre nordover til HaakonVIIIs gt. noe som ligger utenfor det foreliggende planforslaget.

Kommentarer:

Kryssende trafikkstrømmer i området fører til behov for planskilt kryssing mellom ny E6 og Bromstadvegen. Dette gjøres i foreliggende plan ved å føre E6 gjennomgående forbi kryssområdet i et plan under det som var vist i plan vedtatt i 2003. I et plan over E6 anlegges Bromstadvegen med rundkjøring. Forbindelsen mellom ny E6 og Bromstadvegen skjer ved bygging av vest- og østvendte ramper. I tillegg viser planen nytt to-plankryss med østvendte ramper ved Gildheim. Dersom det på sikt mot formodning skulle bli kapasitetsproblemer i Strindheimskrysset /Gildheimskrysset vil det måtte vurderes trafikkregulerende tiltak på vegnettet i området uten at det skal nærmere utdypes her.

Når det gjelder endelig utforming av Thonning Owesens gt. vil vi anbefale at hele strekningen av vegen fra Persaunvegen til Leangen alle reguleres på nytt i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for senterområde Leangen/Lade, som nå pågår, og reguleringsplan for område kalt N16, (området begrenses av E6 – Bromstadvegen – Thonning Owesens gt- Gildheimskrysset), i kommundelsplan for Lade/Leangen/Rotvoll. Reguleringsplanen er bebudet i nær framtid.

Rådmannen kan være enig i at gangvegforbindelsen mellom bussholdeplassen langs E6 og Th. Owesens gt. mellom bensinstasjonen og ICA Meny ikke er så god. ICA foreslår at denne gangvegen legges inn til bensinstasjonen. Felles adkomstveg legges da mellom gangvegen og ICA Meny.

Skisse utarbeidet av Asplan for ICA Eiendom viser nevnt løsning. Skissen viser også at gang- og sykkelvegen under brua ved Gildheim er flyttet noe sydover. Dessuten viser skissen en rampeforbindelse for gangtrafikken mellom brua i Gildheimskrysset og gang- og sykkelvegen langs E6.

Rådmannen/vegvesenet mener det er konstruktive forslag som foreslås, og har lagt skissen til grunn for endring av forholdene ved bensinstasjonen. Da rampeforbindelsen for gangtrafikk mellom brua i Gildheimskrysset og gang- og sykkelvegen langs E6 kan bygges ut nå, kan bestemmelsens § 8.5- Utsatt gjennomføring- sløyfes, det samme gjelder og to siste setninger i bestemmelsens §3.4. Rampen vil riktignok få en stigning på 80 promille, dvs 1:12, men der finnes alternative ruter.

I planforslaget som nå fremmes er busslommene i Gildheimskryss-området flyttet vest for brua over E6.

Når det gjelder rekkefølgebestemmelsen i § 8.4 er vi uenig i at denne skal tas ut. Det forutsettes i bestemmelsen at gangvegen langs E6 i første omgang får en redusert utbygging, men at ved omforming og ny regulering av område kalt N16 i kommunedelplanen for området vil foreliggende plan ligge som en premiss ved utarbeidelse av nevnte plan. Planarbeidet for omtalte område er bebudet oppstartet om ikke alt for lenge.

De forhold som tas opp i forbindelse med videreføring av Bromstadvegen til HaakonVIIIs gt. vil bli tatt opp når reguleringsplan for for denne lenken blir fremmet.

Nidar AS peker på at reguleringsplanen er svært viktig for bedriften siden den på ulike måter vil bestemme rammebetingelsene for den videre utvikling av produksjonsanlegget på Strindheim.

Trondheim kommune

Den forliggende planen er etter Nidars syn betydelig forbedret i forhold til gjeldende plan. De forbedringer det legges mest vekt på er:

- Planskilt Gildheimskryss med østvendte ramper, noe som vil sikre større total trafikkapasitet i området og en langt bedre betjening av arealene på Leangen nord og syd for E6. Virksomheter med betydelig tungtrafikk kan nå føre den direkte til/fra E6/Omkjøringsvegen uten å belaste Bromstadvegen og andre deler av sekundærlettet.
- Strindheimskrysset har fått en bedre utforming med større kapasitet og bedre sikkerhet.
- Bromstadvegen nord og syd for Strindheimskrysset har fått bedre linjepålegg som vil bedre situasjonen vinterstid.
- Det er bedre kapasitet på rundkjøringen i krysset Bromstadvegen/Th. Owesens gt.
- Senterlinja for E6 mellom Strindheim- og Gildheimskryssene er plassert slik at ulempene ved utvidet trafikkareal fordeles noenlunde rettferdig på eiendommene nord og syd for vege.
- Tunnelen for gjennomgående trafikk på E6 er forlenget 140 m mot øst og forbi Strindheimskrysset. Dette vil redusere støyulempene i området.

Nidar er likevel redd for at kapasiteten i Strindheimskrysset også i den nye planen blir for svak på lang sikt. Dette gjelder særlig Bromstadvegen som med Ladeforbindelsen blir meget attraktiv rute for mange. Det er ifølge Nidar ikke tilfredsstillende å dimensjonere vege for dagens trafikk eller en liten økning når kommunedelplanen for Lade/Leangen angir en betydelig økning i byggearealene i området. Det bør allerede nå bygges for å håndtere en mulig trafikkvekst i vesentlig lengre tidsperspektiv enn 20 år.

Nidar hevder også at adkomsten fra Bromstadvege er utformet slik at den funksjonelt er nesten like god som dagens løsning, men med økt trafikk i Bromstadvege vil løsningen ble dårligere. Adkomsten i øst via Gildheimskrysset er derfor en klar forutsetning for Nidars aksept av planen.

Adkomsten til Nidar via Gildheimskrysset bør imidlertid få en annen retning inn på tomte. Dette av hensyn til plassering av nytt lagerbygg mht. lengder på bygg, plassering av porter, traileroppstilling og manøvrering. Nidar foreslår at vist offentlig T-snuplass erstattes med rundkjøring. Dette vil kunne føre til at adkomsten til Nidar kan anlegges mer fleksibel. Tilleggsarealet som en rundkjørings-snuplass vil kreve, kan gjerne legges inn på Nidars eiendom.

Vegkanten for E6 legges ca. 11-12 m fra fasaden på fabrikkbygget. På deler av strekningen vil det være stor høydeforskjell mellom bygning og veg som vil kreve oppføring av mur om området skal kunne brukes til annet enn skråning. Nidar skulle gjerne ha sett at vege hadde blitt plassert lenger mot nord, men innser at naboer på nordsiden har motsatt interesser. Nidar vil derfor akseptere å leve med situasjonen som er foreslått i planen, men vil av estetiske grunner være takknemmelig for alle endringer som kan bidra til større avstand.

Det hevdes at Nidars produksjonsanlegg er meget følsomt for setninger og rystelser. Setninger som følge av endringer i grunnvannstand eller annet, og rystelser som følge av anleggstrafikk tett inn på bygget og sprengning kan derfor påvirke anlegget. Det forutsettes at det i anleggsperioden etableres god kontakt som grunnlag for grundig planlegging og nødvendige måling av påvirkninger. Støv, skitt og forurensning kan også være et potensielt problem. Likedan vil nærhet til luftinntakene til ventilasjonsanleggene være et følsomt problem. Det regnes med at det ikke blir noe problem eller at det finnes løsninger i den dialogen som blir etablert.

Nidar regner med at vegvesenet kan ha ønske om å nytte Nidars tomt øst for bygget som riggplass og

Trondheim kommune

lignende i anleggsperioden. I denne forbindelse er Nidar åpen for drøftinger med vegvesenet.

Nidar utelukker ikke at bedriften i forbindelse med nybygg kan ha behov faste masser. Sprengstein fra tunnelen vil da naturlig være en interessant mulighet. Nidar vil når tiden er moden konkretisere behovet.

Kommentarer:

Når det gjelder Nidars frykt for at kapasiteten i Strindheimskrysset blir for liten på sikt, vises det til kommentarer til denne problemstilling ovenfor, kommentarer under ICA Eindom AS.

Etter Rådmannens mening vil den regulerte adkomsten til Nidar fra Bromstadvegen være mye bedre enn dagens adkomst. Adkomsten er regulert som et kryss med kanalisering med eget venstresvingefelt for oppstilling av ca. 5 personbiler. Trafikksikkerhetsmessig er forholdene i området også bedre enn dagens situasjon idet både Bromstadvegen og avkjørselen til Nidar krysses av gangveg planskilt.

Rådmannen er av den oppfatning at Nidar må akseptere å leve med situasjonen som ligger i planen med hensyn til at ny E6 nå ligger ca. 11-12 meter fra fabrikkbyggets fasade. Dette er for øvrig i samsvar med de signaler som Nidar ga i forbindelse med planforslag som ble lagt ut til offentlig ettersyn i februar i år.

Rådmannen mener at Nidars forslag til at vist offentlig snuplass i form av T-snuplass erstattes med en rundkjøring er en god løsning. Denne endringen tas inn i planen som fremmes for videre behandling. Samtidig forlenges støyskjermingen langs avkjørsel og parkeringsplassen i vest for eiendommen Brøsetvegen 2.

Det forutsettes at de forhold Nidar påpeker som problem i byggeperioden blir løst på en tilfredstillende måte for alle parter.

Det vil fra vegvesenets side være av interesse å anlegge riggplass øst for dagens bygninger. Dette spørsmålet, i likhet med Nidars ønske om sprengstein fra tunnelen, må drøftes nærmere på et senere tidspunkt dersom det skulle bli aktuelt.

Møtereferat fra kollektivselskapene:

Det ble orientert om den nye løsningen og problemene rundt plassering av stoppested ved Gildheimskrysset. Det er ikke aktuelt for Team trafikk og Nettbuss å kjøre tunnelen. Selv om det etableres gode stoppesteder vest for Strindheimskrysset må det opprettholdes stoppesteder ved Gildheim. Stoppested i retning øst kan flyttes vestover, og inn på rampa før fletting med E6 starter. Stoppested i retning vest opprettholdes. Team trafikk mener det må være en endeholdeplass m/hvilebrakke for buss i Bromstadvegen ved brannstasjonen. Det må da reguleres busslomme, helst med lengde for 2 busser i tillegg til kollektivfeltet.

Kommentarer:

Busslommene ved Gildheimskrysset er i planforslaget som nå fremmes flyttet på vesiden av brua over E6.

Hvilebrakke med busslomme langs Bromstadvegen ved eksisterende brannstasjon anbefales imøtekommet.

Oppsummering av endringer på plankartet og i bestemmelser.

I forhold til reguleringsplan m/bestemmelser lagt ut til offentlig ettersyn anbefaler Rådmannen med bakgrunn i innkomne merknader følgende endringer:

Trondheim kommune

På plankartet:

1. Avkjørselen fra Bromstadvegen til Nidars eiendom reguleres til industri.
2. Hvillebrakke med busslomme langs Bromstadvegen nord for Strindheimskrysset reguleres inn.
3. Det reguleres midlertidig trafikkareal S10 og S11 i forbindelse med bygging av undergang ved rundkjøringen i Thonning Owesens gt.
4. Busslommer langs E6 flyttes vest for brua over E6 ved Gildheim.
5. Gang- og sykkelvegssystemet ved bensinstasjonen ved Gildheim endres.
6. Rampeforbindelsene/ rampetunnelene vest for Strindheimskrysset anbefales endret traseføring.
7. Forlengelse av støyskjerm for eiendommen Brøsetvegen 2.

I bestemmelsene:

1. §6.3 i bestemmelsen får tillegg vedrørende S10 og S11, midlertidig trafikkareal.
2. Bestemmelsenes § 8.5- Utsatt gjennomføring – sløyfes.
3. I bestemmelsenes § 3.4 strykes de to siste setningene.

Endringene er innarbeidet i plan og bestemmelse og er datert 27.09.06.

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Planområdet, eksisterende forhold.

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

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

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

Beskrivelse av planforslaget

Den etterfølgende saksutredning bygger på beskrivelse av planforslaget som tidligere ble lagt ut til offentlig ettersyn samt nye tilføyelser som er gjort i forhold til utvidelse av planforslaget.

I foreliggende forslag til endringsplan er Strindheimkrysset gjort planskilt mellom ny E6 og Bromstadvegen. Strindheimkrysset bygges i tre plan. På bakkenivå er krysset tilnærmet likt opprinnelig reguleringsplan. Forskjellen her er nødvendige utvidelser samt justering av Bromstadvegen inntil selve kryssområdet. I plan

Trondheim kommune

2 bygges en firearmet rundkjøring også som foreslått i gjeldende reguleringsplan. To av armene er Bromstadvegen, men de to andre armene er ramper østover og vestover til ny E6. Ny E6 går planskilt forbi kryssområdet på tredje plan.

Det at ny E6 ligger dypere i fjell forbi Strindheimkrysset gjør at tunnelpåhugget til ny E6 blir forskjøvet i overkant av 140 meter østover i forhold til gjeldende plan. Behovet for vegareal på denne strekningen blir litt mindre enn i tidligere forslag. Avstand mellom Nidar sin hovedfasade mot nord og sørlige vegkant (kollektivfelt) blir ca. 13 meter. Avstand mellom Q-free-bygget sin fasade og vegkant (kollektivfelt) blir ca. 16 meter, men innenfor her vil det komme en rabatt på 2 m samt gangveg og sykkelveg på til sammen 5 m. På en strekning på om lag 100 meter lengde østover fra tunnelpåhugget vil det være behov for areal for murer i forbindelse med bygging av ramper. Utvidelse for å få til dette er hovedsakelig gjort sydover. Det etableres et planskilt kryss mellom E6 og en forlengelse av Thonning Owesens gate/Ranheimsvegen (på Gildheim) i bru over E6 mot Brøsetvegen. Det etableres ikke forbindelse mellom Brøsetvegen og nevnte forbindelse. Dette for å unngå gjennomkjøring. Nidar får imidlertid atkomst via denne forbindelsen som i hovedsak vil betjene lastebiler/trailere til og fra fabrikken. Krysset med E6 utformes med ramper østover. Med den foreliggende løsning vil det være ramper østover til E6 både fra Strindheimkrysset og Gildheimkrysset. Mellom disse rampe-parene vil det være nødvendig strekning til fletting. All trafikk vestover fra Strindheim- og Gildheimområdet vil knyttes til E6 gjennom vestvendte ramper i Strindheimkrysset. Disse rampene går i sin helhet i tunnel fra Strindheimkrysset. Planen inneholder holdeplass for buss på begge sider av E6 ved Gildheim. Til bussholdeplassen på sørsida av E6 er det rampetilknytning. Arealet til bensinstasjon på område F2 er ikke større enn det må være, og det er derfor vanskelig å få til en god rampetilknytning til bussholdeplass på nordsida av E6. Gående trenger ikke nå ved den siste justeringen å gå rundt bensinstasjonen for å komme til bussholdeplassen. Det arbeides for øvrig med planer for annen utnyttelse av området.

Langs E6 er det planlagt sykkelveg med fortau med en totalbredde på 5 meter; 3 m til toveis sykling og 2 m til fortau. Gjeldende reguleringsplan viser 3 meter bred gang- og sykkelveg. Det siste planutkastet medfører en viktig standardheving for gående og syklende, men det gir samtidig et større arealbruk til vegformål. Avstanden mellom sykkelveg med fortau og ICA-bygget er meget knapp. Det er viktig at ICA-bygget får tilkomst fra FA2. Vi er kjent med at det arbeides med planer for endret bruk av området. Løsninger må derfor søkes på kort og lang sikt. Forbi det kritiske hjørnet av ICA-bygget må det midlertidig aksepteres en redusert standard på sykkelvegen på nødvendig strekning forbi det kritiske punkt. Fullgod standard på sykkelvegen (sykkelveg med fortau) bygges når bruken eller bygningsstrukturen på tilgrensende areal endres. Illustrasjon av midlertidig løsning er vist som orienteringsvedlegg 7. Endelig utforming av midlertidig løsning skal skje i et samarbeid mellom berørte parter som en del av byggeplanleggingen.

Bussholdeplassen på sørsida av Ranheimsvegen er flyttet øst for krysset med Leangen alle. I tidligere planutkast var atkomst til parkering i kjeller på Q-Free-bygget vist ved ny vegforbindelse fra Thonning Owesens gate i grensen med brannstasjonseiendommen. Mindre arealbruk til vegformål sør for Q-Free-bygget gjør at atkomsten kan opprettholdes som i dag.

I gjeldende reguleringsplan har Bromstadvegen stor stigning til begge sider opp fra rundkjøring i Strindheimkrysset. En gunstigere stigningsgrad vil virke positivt på trafikkavviklingen spesielt på vinterstid med glatt kjørebane. Dette har man fått til ved å forskyve kryssene til begge sider av Strindheimkrysset. Rundkjøringen mellom Bromstadvegen og Thonning Owesens gate er forkjøvet ca. 7 meter nordover. Avkjøring fra Bromstadvegen til Nidar er forskjøvet om lag 50 meter sørover. Forskyvning av avkjørsel til Nidar har resultert i endringer i plassering av bussholdeplasser samt gang- og sykkelveger i området.

Trondheim kommune

Kapasiteten mellom rundkjøring i Strindheimkrysset og rundkjøring mellom Bromstadvegen og Thonning Owesens gate er øket med utvidelse til 4 kjørefelt; 2 i hver retning. I tillegg er det av trafikkikkerhetsmessige årsaker lagt inn rabatt/rekkverk mellom kjøreretningene på strekningen. Denne endringen krever mer vegareal og utvidelsen er tatt østover inn på eiendommen til brannstasjonen. Brannstasjonen vil ikke kunne fungere som i dag med denne løsningen. Det arbeides med mulig endring i plassering av brannstasjoner i byen og en konsekvens av dette kan bli at denne brannstasjonen flyttes. Dersom nedleggelse av brannstasjonen blir resultatet og vegen bygges før flytting av stasjonen, må det lages en midlertidig løsning forbi stasjonen; prinsippsskisse er vist i orienteringsvedlegg 8, som vil kunne være en aktuell løsning. Dersom brannstasjonen skal opprettholdes på permanent basis, må bygget omarbeides og annen plassering av portene gjennomføres.

I det foreliggende forslag til reguleringsplan er det lagt inn mer areal til midlertidig trafikkavvikling, riggområder og anleggsbelter.

Konsekvenser av planforslaget

Arealbruk

Foreliggende planforslag vil legge beslag på et større areal til vegformål. I tillegg vil forskyvning av veglinjen føre til at arealbeslaget blir omfordelt. Eiendommene på nordsida av E6 fra Strindheimkrysset og om lag 300 m østover vil måtte avgi et større areal til vegformål enn i gjeldende reguleringsplan og blir på den måten negativt berørt. De samme eiendommene vil imidlertid få meget gunstige atkomstforhold til E6 mot øst. Dette vil øke attraktivitet og verdi på eiendommene, særlig til handelsorientert virksomhet (engros handel/detaljhandel). Slik økt attraktivitet vil også omfatte eiendommer som ikke blir direkte berørt av reguleringsplanforslaget. Tre boliger, eiendommene gnr/bnr. 4/19, 4/75 og 4/18, med i alt 7 leiligheter må innløses som følge av planendringen. Restarealet foreslås omregulert til næringsformål i samsvar med område N20 i kommunedelplan for Lade/Leangen og Rotvoll. I dette planforslaget benevnt I2.

Det blir reduserte avstander mellom veg og noen bygninger på sørsida av ny E6. For andre bygninger blir det økt avstand. Redusert avstand gjelder eiendommen gnr/bnr 12/17. Rampen ned på E6 kommer ca. 10 m fra eksisterende bolighus, og 8 parkeringsplasser må flyttes. Øvrige tomter/eiendommer som delvis er ubebygde og bebygde, og er planlagt fjernet etter gjeldende plan berøres i mindre grad.

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

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

Noen eiendommer vest for Strindheimkrysset vil få nærføring spesielt ved bygging av søndre rampe. Nærmere detaljering vil skje i samarbeid med berørte grunneiere i byggeplanfasen. Endelig fastsetting av linjepålegg for rampene vil også skje i denne fasen.

Restriksjoner

Restriksjoner i forbindelse med fjelltunnel og løsmassetunnel vil gjelde for et større område/volum enn i gjeldende reguleringsplan. Områder med restriksjoner er vist på plankartene og er benevnt som S1, S2 og S3. S1 og S2 er restriksjonsområde for fjelltunnel og S3 er restriksjonsområde for løsmassetunnel og for konstruksjoner under bakkenivå i Strindheimkrysset.

Trondheim kommune

Trafikk

Statens vegvesen har foretatt kvalitetssikring av gjeldende reguleringsplan med hensyn på kapasitet i Strindheimkrysset. Resultatet av den nye gjennomgangen viser et betydelig problem med trafikkavviklingen på de tider av døgnet hvor trafikkbelastningen er størst. Foreliggende forslag til reguleringsplan gjør at ny E6 blir ført uten plankryss forbi området. Dette gjør at framkommeligheten for gjennomgående trafikk på E6 blir meget god. Kapasiteten på rundkjøringen i Strindheimkrysset (mellom ramper til/fra E6 og Bromstadvegen) blir betydelig bedre pga. gjennomgående trafikk på E6 blir ført utenom krysset. Resttrafikken er imidlertid betydelig og trafikken vil vokse i årene framover som følge av endret arealutnyttelse på Lade-/Leangenområdet. Kapasitetsøkning med 4-feltveg på den mest kritiske strekning av Bromstadvegen vil gi positiv effekt. Til tross for disse tiltakene kan det bli aktuelt å styre trafikken inn mot rundkjøringen i Strindheimkrysset med lyssignal for å hindre uønskede kødannelser i avkjøringsrampen fra tunnelen på de mest trafikkunge tidspunkt i døgnet.

Forslaget innebærer også at det bygges et planskilt kryss mellom ny E6 og Thonning Ovesens gate på Gildheim med kun østvendte ramper. Dette tiltaket medfører en avlastning av Strindheimkrysset for trafikk som skal til E6 og videre østover og trafikk som kommer fra E6 østfra. Tiltaket har også den effekt at transportavstander, transporttider og totale kjørelengder blir mindre, noe som gir en samfunnsøkonomisk effekt.

For fotgjengere og syklister og kollektivtrafikken er løsningene i prinsippet de samme som i gjeldende reguleringsforslag, men med noen endringer i detaljene. Det kan her nevnes atskilt areal for gående og syklende langs E6. Endringsforslaget gir også et gunstig lengdeprofil med minimale høydeforskjeller over en lang strekning. For Strindheim skole er det en fordel å slippe å ha lastebiler og trailere til/fra Nidar via Bromstadvegen.

Miljø

I miljøbegrepet kan det inngå en rekke elementer med støy, forurensing til luft og jord (inkl. støv), energibruk, landskap og arealdisponering/barriere som elementene som man vanligvis analyserer ved veg- og trafikkanlegg. Korte prinsipielle kommentarer kan gis til disse punktene. Med fysisk løsning vil mengden støy, forurensning og energibruk være avhengig av totalt transportarbeid i alternative løsninger. Den foreslåtte endringsplanen gir lavere totalt transportarbeid enn gjeldende plan, og den vil slik sett gi det beste miljøresultat av disse.

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

I forbindelse med utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan ble det utført støyberegninger av Det norske Veritas. Rambøll Norge a/s har utført supplerende støyberegninger for bolighus ved Gildheim. Dette notat ligger som orienteringsvedlegg 8. Endelig utforming av støyskjermingstiltakene vil skje i byggeplanfasen.

Det bedre lengdeprofilet vil i prinsippet gi gunstig effekt med hensyn på støy, energiforbruk og forurensning til luft. Forskjellene er imidlertid marginale. Dersom gjennomsnittlig trafikkfart øker som følge av bedre vegutforming, vil trafikkstøy og energiforbruk øke. Endringsforslaget vil gi bedre tilpasning til landskap og arealdisponering.

Kostnader

E6 øst, parsellen Nidelv bru – Grillstad, er ved siste kostnadsgjennomgang beregnet til 1.860 mill. kr.

Trondheim kommune

Bygging av nytt Gildheimkryss er anslått ved siste kostnadgjennomgang til 46 mill. kr. Endret løsning av Strindheimkrysset er kostnadsberegnet med en økning på 200 mill. kr.

Forhold til ny forskrift om konsekvensutredning, KU

I juni 2000 ble det fremmet egen hovedrapport "Konsekvensutredning for E6 øst i Trondheim kommune – parsell Nidelv bru – Grilstad". Sluttokument for "Konsekvensutredning E6 øst i Trondheim kommune, parsell Nidelv bru – Grilstad" forelå i brev datert 14.11.01 fra Vegdirektoratet. Prosjektet som helhet ansees derfor for å være tilfredsstillende konsekvensvurdert.

Ny forskrift om konsekvensutredning ble fastsatt ved kongelig resolusjon av 1. april 2005 i medhold av lov 24. sept. 2004 nr 72 om endring av plan- og bygningsloven. Det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å avklare om et reguleringsarbeid faller inn under forskriftens virkeområde. Ut i fra vurdering av planarbeidet i forhold til forskriftens § 3 og kriteriene i § 4 finner ikke planmyndigheten at det er behov for å utarbeide eget planprogram med konsekvensutredning for den foreliggende planendringen.

Planlagt gjennomføring av tiltaket

Lokalt arbeides det aktivt både på politisk og næringsmessig hold for å framskynde anleggsstart på E6-øst-prosjektet. Målet er anleggsstart våren 2008. Det forutsetter at statlige bevilgninger følges opp til rett tid. For at de nødvendige plandokumentene skal kunne oversendes til sentrale myndigheter i rett tid, er det laget en stram framdriftsplan med bystyrebehandling av denne planen i november 2006.

Oppsummering av endringer i planforslaget

De viktigste endringer i planforslaget vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn på delegasjon 28.06.06 i forhold til den plan som ble lagt ut til offentlig ettersyn tidligere i år (vedtatt av bygningsrådet 07.03.06), er:

Strindheimkrysset som planskilt kryss, fører til følgende endringer:

- Tunnelpåhugg for ny E6 er forskjøvet i overkant av 140 meter østover
- Kollektivramper østover er i en lengde av om lag 180 meter kombinert kollektivrampe og på- og avkjøringsramper til/fra E6
- Lengre fjelltunnel for E6 og ramper i fjell vestover til E6 vil gi restriksjoner for et større fjellvolum
- Noe større vegareal øst for tunnelpåhugg for E6 pga. behov for murer
- Firefeltsveg mellom rundkjøring i Strindheimkrysset og rundkjøring mellom Bromstadvegen og Thonning Owesens gate samt gunstigere stigningsforhold på denne strekning
- Gunstigere stigningsforhold på Bromstadvegen sør for Strindheimkrysset ved forlengelse av rampene
- Flettestrekning innarbeidet mellom østvendte ramper i Strindheimkrysset og Gildheimkrysset

Avkjøring til Nidar fra Bromstadvegen er forskjøvet om lag 50 meter sørover. Dette fører til endringer i løsninger for gående og syklende i området.

Rundkjøring mellom Bromstadvegen og Thonning Owesens gate er forskjøvet ca. 7 meter nordover.

Langs E6 er det planlagt sykkelveg med fortau med en totalbredde på 5 meter, 3 m til toveis sykling og 2 m til fortau.

Bussholdeplasser inntil E6 ved Gildheimkrysset er forskjøvet noe østover.

Bussholdeplassen på sørsida av Ranheimsvegen er flyttet noe østover.

Atkomst til parkering i kjeller på Q-Free-bygget er tilbakeført til dagens løsning pga. mindre arealbruk til vegformål forbi bygget.

I tillegg kommer de endringer/justeringer som er anbefalt i forbindelse med innkomne merknader ved siste

Trondheim kommune

offentlige ettersyn listet opp tidligere. Disse justeringer/endringer er:

Avkjørselen fra Bromstadvegen til Nidars eiendom reguleres til industri.

Hvilebrakke med busslomme langs Bromstadvegen nord for Strindheimskrysset.

Det reguleres midlertidig trafikkareal S10 og S11 i forbindelse med bygginga av undergang ved rundkjøringen i Thonning Owesens gt.

Begge busslommer langs E6 flyttet vest for brua over E6 ved Gildheim.

Gang-og sykkelvegssystemet ved besinstasjon ved Gildheim endres.

Støyskjerm forlenges for eiendommen Brøsetvegen 2.

Rampeforbindelsene/rampetunnelene vest for Strindheimskrysset får noe endret traceføring.

§6.3 i bestemmelsene får tillegg vedrørende områdene S10 og S11, midlertidig trafikkareal.

Bestemmelsens §8.5 – Utsatt gjennomføring – sløyfes, og bestemmelsenes §3.4 endres tilsvarende.

Sistnevnte endringer er datert 27.09.06 både på plankartet og i bestemmelsene.

Reguleringsbestemmelser

Bestemmelsene for denne delplanen bygger for øvrig på bestemmelsen i gjeldende reguleringsplan for E6 øst, plan vedtatt i 2003.

Rådmannens vurdering/ konklusjon og anbefaling

Rådmannen finner at det foreliggende planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, i tilstrekkelig grad i samsvar med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen og utarbeidet i henhold til Trondheim kommunes retningslinjer for planfremstilling.

På denne bakgrunn anbefales det at forslag til reguleringsplan med bestemmelser sist endret 27.09.06 for det aktuelle området blir godkjent.

Rådmannen i Trondheim, 10.10.2006

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

- | | |
|-------------|---|
| Saksvedlegg | 1: Reguleringskart, 1:1000, datert 18.01.06, sist endret 27.09.06 |
| Saksvedlegg | 2: Reguleringsbestemmelser, sist datert 27.09.06 |
| Saksvedlegg | 3: Linjepålegg E6 med rampetunneler |

Trondheim kommune

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart 1:10.000

Orienteringsvedlegg 2: Bygningsrådssak 19/06 av 07.03.06 m/vedlegg, kun plankartet med bestemmelser som trykt vedlegg

Orienteringsvedlegg 3: Delegasjonsak FBR PLN 1437/06 av 28.06.06 om offentlig ettersyn, kun kart med bestemmelser som trykt vedlegg

Orienteringsvedlegg 4: Nedfotografert kopi av del av gjeldende reguleringsplan, vedtatt 22.05.03

Orienteringsvedlegg 5: Soldiagram og snitt-tegninger vedrørende Brøsetvegen 2A

Orienteringsvedlegg 6: Linjepålegg for Bromstadvegen

Orienteringsvedlegg 7: Prinsippskisse i forhold til trafikkavvikling ved hjørnet av lagerbygg ICA Meny

Orienteringsvedlegg 8 : Prinsippskisse midletridig trafikkavvikling ved brannstasjonen

Orienteringsvedlegg 9: Notat vedr. støyberegninger datert 14.02.06, utarbeidet av Rambøll NorgeAS

Orienteringsvedlegg 10: Planskisse som viser traseendring av rampetunnelene vest for Strindheimskrysset med linjepålegg, sendt berørte.

Orienteringsvedlegg 11: Utrykt vedlegg – kopi av kunngjøring igangsatt planarbeid, innkomne merknader/innsspill ved offentlig ettersyn, varselsbrev og andre plandokumenter.

Trondheim kommune

Arkiv nr 06/1384

Reguleringsbestemmelser til reguleringsplan E6-øst Nidlev bru – Grillstad, delplan 3, Strindheim-/Gildheimsområdet.

Planen er datert : 18.01.2006
Dato for siste revisjon av plankartet : 27.09.2006
Dato for siste revisjon av bestemmelsene : 27.09.2006
Dato for Bystyrets/Bygningsrådets vedtak :

§ 1 AVGRENSNING

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankart datert 18.01.2006, sist endret 27.09.2006.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny E6 øst på strekningen fra Nidlev bru til Grillstad samt forlengelse av Bromstadvegen med forbindelse til Haakon VII's gt. Det legges også til rette for bygging av regulert gang- og sykkelveger innenfor planområdet.

§ 2 FORMÅLET I REGULERINGSPLANEN

Området reguleres til:

- | | |
|--|--|
| Byggeområde | - boligformål |
| • industri og lager | |
| bensinstasjon | |
| offentlig formål - brannstasjon | |
| Offentlig trafikkområder | - kjøreveg |
| • fortau / gang- og sykkelveg | |
| • annet trafikkareal | |
| Spesialområder | - restriksjonsområde tunnel |
| • spesialområde løsmassetunnel | |
| • spesialområde frisktsoner | |
| • midlertidig trafikkavvikling, rigg- og anleggsområde | |
| Fellesområder | |
| fellesavkjørsel / felles parkering | |
| felles lekeareal | |
| Andre bestemmelser | - vilkår for gjennomføring/krav til rekkefølge |
| Fareområde | - høyspentledning |

§ 3 Byggeområder

§ 3.1 Boligområder

De regulerte boligområdene, B1/B2, inngår i eksisterende boligareal, regulert ved plannr. 1122A, vedtatt 09.07.74.

Område B3 er areal som skal tillegges eiendommen Brøsetvegen 2A.

§ 3.2 Industri og lager

Trondheim kommune

Område I1 inngår som en del av næringsarealet på gnr. 12 og bnr. 117. Skråningsarealet skal tilsåes og vedlikeholdes av eieren av næringseiendommen.

I området I2 kan det etableres kontor, lager og tilsvarende næringsvirksomhet. I tillegg tillates forretning for plasskrevende varegrupper. Tomteutnyttelsen settes til maksimum 120 %, og byggehøyden skal ikke overstige 4 etasjer eller 14 meter.

Før utbygging kan skje skal det foreligge godkjent bebyggelsesplan for området, I2.

§ 3.3 Forretning

Område F1 inngår som del av næringsarealet M1 i reguleringsplan nr. 1170, vedtatt 22.05.03.

§ 3.4 Bensinstasjon

På området F2 tillates etablert bensinstasjon med tilhørende anlegg. Gjenværende bygninger som ikke blir fjernet inngår i planen.

§ 3.5 Offentlig areal – Brannstasjon

I området er etablert Brannstasjon øst, regulert ved plan nr. 336, vedtatt 31.05.90. Gjeldende bestemmelser for området forutsettes fortsatt å gjelde.

§ 4 Offentlig trafikkområder

§ 4.1 Generelt

Innenfor trafikkområdene skal det anlegges kjøreveger, gang- og sykkelveger, fortau, trafikkelere, bruer, kulverter, tunneler og i en midlertidig fase, kjøre- og gangveger og riggareal i tilknytning til veganlegget.

§ 4.2 Anlegg av trafikkområder

Anlegg av trafikkområder skal utformes etter byggeplaner som detaljert viser utforming av vegger, gater, vegutstyr, beplantning, skråninger og murer m.m. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplaner skal det lages plan for nødvendige omlegginger av vann og avløpsledninger samt fjernvarmeledninger.

Gangveg mellom Tessemsveg og eiendommen gnr.12 og bnr. 82, Rønningsbakken 57 tillates som atkomst veg for eiendommene Rønningsbakken 57, 55A og 55B.

§ 4.3 Trafikkområde – tunnel, T1 og T2

Område T1 som omfatter volum for tunnel, reguleres til trafikkformål.

Område T2 er et sikringsområde rundt tunnelen der det bl.a. kan gjennomføres tetningsarbeider. Innenfor dette området har vegholder full råderett. Inngrep av andre krever tillatelse fra vegholder. Volumet kan strekke seg opp til 3 meter under terrengoverflaten, jfr. § 6.

§4.4 Annet trafikkareal

Sidearealer og skråninger skal beplantes. Det skal tilstrebes stedegen vegetasjon.

§4.5 Støytiltak

Bestemmelsen gjelder vegtrafikkstøy fra E6-øst.

For bygninger der krav til innendørs støynivå etter gjeldende retningslinjer fra Miljøverndepartementet ikke er oppfylt, skal det gis tilbud om nødvendig fasadetiltak for å oppnå innendørs ekvivalent støynivå på 35 dBA. Støydempingstiltakene skal gjennomføres som en del av og parallelt med anleggsarbeidene på E6 øst. Tilleggisolering skal utføres slik at bygningene ikke endrer karakter.

Det skal opparbeides skjermingstiltak som vist på plankart. Skjermingstiltakene skal meldes til kommunen som skal godkjenne form, farge, endelig plassering og høyde og påse at de har tilfredsstillende

Trondheim kommune

støydempende egenskaper.

Støyskjermer plasseres i eiendomsgrensen og vedlikeholdsansvaret er delt mellom vegholder og grunneier ved at hver av partene vedlikeholder den side av skjermen som vender mot sin eiendom.

Støyskjermingstiltakene skal utføres samtidig med veganlegget.

§ 6 Spesialområder

§ 6.1 Spesialområde S1 og S2 - Restriksjonsområde tunnel

Område S1 er et volum som skal klausuleres med hensyn til bl.a. rystelser. Her tillates ikke utført sprengning, boring i fjell, pelerramming eller andre arbeider som kan medføre rystelser eller på annen måte kan skade tunnelen eller tunnelinnredningen. Før slike arbeider utføres må vegholders tillatelse innhentes. Vegholder kan sette krav til maksimale rystelser.

Område S2 omfatter arealer på bakken og i en dybde av 3 meter under terrengoverflaten der tunneloverdekningen er mindre enn 18 meter. Innenfor dette volumet kan det ikke gjøres inngrep uten vegholders godkjenning, så lenge undergrunnen består av fjell, jf. § 4.3. I løsmassene over fjelloverflaten tillates ikke peling til fjell eller andre arbeider som kan medføre rystelser eller på annen måte kan gi skader på tunnelen eller tunnelinnredningen.

§ 6.2 Spesialområde S3 – Løsmassetunnel

S3 omfatter tunnel bygget i løse masser samt og betongkonstruksjoner i Strindhimkrysset.

Område S3 kan benyttes som anleggsområde ved bygging av løsmassetunnelen. Spesialområdet strekker seg fra terrengoverflaten og nedover i en bredde på 5 meter til siden for løsmassetunnelkonstruksjonene. Alle tiltak over og ved siden av konstruksjonene skal godkjennes av vegholder.

Over løsmassetunneltaket gjelder arealbruksformål som vist på plankartet.

§ 6.3 Spesialområde S4, S5, S6, S7, S8, S10 og S11 - Midlertidig trafikkområder, rigg- og anleggsområde

Områdene S4, S5, S6, S7, S8, S10 og S11 reguleres til midlertidige trafikkområder, rigg- og anleggsområder i henholdt til bestemmelsene i § 4.1.

For område S4 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig, og arealet tilbakeføres til tidligere reguleringsformål, dvs. industri I1, jfr. § 3.2.

For område S5 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig, og arealet tilbakeføres til opprinnelig reguleringsformål.

For område S6 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig og arealet tilbakeføres til reguleringsformål forretning F1, jfr. § 3.3.

For område S7 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig og tilbakeføres til reguleringsformål offentlig formål - brannstasjon O1, jfr. 3.5.

For område S8 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig og arealet tilbakeføres til reguleringsformål boligformål B1/B2, jfr. § 3.1.

For område S10 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig og tilbakeføres til reguleringsformål forretning F1, jfr. §3.1.

For område S11 bortfaller den midlertidige reguleringen når anlegget er ferdig og tilbakeføres til opprinnelig reguleringsformål.

§ 6.4 Spesialområde frisktsoner

I frisktsoner ved vegkryss skal det være friskt i høyde 0,5 meter over tilstøtende vegger.

§ 7 Fellesområder

Trondheim kommune

§ 7.1 Felles avkjørsel / felles parkering

Felles avkjørsel FA1 er felles for eiendommene Rønningsbakken 57, 55A og 55B.

Felles avkjørsel FA2 er felles for eiendommene gnr. 5 bnr. 25 og gnr. 5 bnr. 23.

Felles avkjørsel/parkering FA3 er felles for eiendommene gnr. 12 bnr. 17 og gnr. 12 bnr. 281.

§ 7.2 Felles lekeareal

Det regulerte felles lekeareal, FA4, inngår som en del av tidligere regulert felles lekeareal i plan vedtatt av bystyret 30.01.04, (reguleringsplan for Brøsetvegen 2, gnr/bnr 12/17).

§ 8 Krav om rekkefølge

§ 8.1 Ombygging av avlastet veg

Planer for ombygging av avlastet veg, miljøgate, (Innherredsvegen) lages samtidig med byggeplaner for ny E6 øst. Ombygging av avlastet veg, miljøgate skal skje samtidig med ferdigstillelse av E6 på den aktuelle strekningen.

§ 8.2 Bromstasdvegens forlengelse

Det forutsettes at forlengelse av Bromstadvegen med forbindelse til Haakon VII's gt. med tilhørende anlegg, så som gangvegunderganger, gang- og sykkelveg langs bru over jernbanen blir bygd samtidig med utbyggingen av E6.

§ 8.3 Arkeologisk undersøkelse

Sør-Trøndelag fylkeskommune skal gjennomføre en arkeologisk påvisningsundersøkelse for tiltakshavers regning innenfor planområdet. Ved eventuelle funn av automatisk fredete kulturminner skal disse i utgangspunktet reguleres til spesialområde bevaring, og planen endres slik at konflikt unngås. Dersom tiltakshaver likevel ønsker å opprettholde planen uendret, vurderer fylkeskommunen om det kan søkes om dispensasjon fra Kulturminneloven.

Før reguleringsplanen kan realiseres skal det foretas arkeologisk utgravinger av eventuelle registrerte automatiske kulturminner som kommer i konflikt med utbyggingen, i henhold til kart som utarbeides av Sør-Trøndelag fylkeskommune etter ovennevnte oppvisningsundersøkelse. Det skal tas kontakt med Sør-Trøndelag fylkeskommune i god tid før tiltaket blir gjennomført slik at omfang og kostnader for de nødvendige undersøkelser kan fastsettes.

§ 8.4 Midlertidige gjennomføringer

Gang- og sykkelvegen langs E6 forbi hjørne på lagerbygning til ICA Meny opparbeides midlertidig med redusert standard. Endelig utforming av det midlertidige tiltaket fastsettes i et samarbeid mellom berørte parter som en del av byggeplanleggingen. Etter at området mellom E6 / Th. Owsensgt / Bromstadvegen er vedtatt omformet ved omregulering og klar for nyutbygging etter ny plan, opparbeides gang- og sykkelvegen som regulert i foreliggende plan.

§ 9 Krav til miljøoppfølgingsprogram

§ 9.1 Miljøoppfølgingsprogram

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

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

Trondheim kommune

§ 10 Krav til utslippstillatelse

§ 10.1 Utslippstillatelse

Det må foreligge utslippstillatelse etter forurensingsloven før arbeidene med veganlegget kan settes i gang. Tillatelsen regulerer blant annet forholdene til støy, støv, rystelser og eventuelt utslipp til vann.

§ 11 Fareområde

§ 11.1 Høyspentledning

Område regulert til høyspentanlegg skal anvendes til eksisterende høyspentledning og er en del av kraftforsyningen til Ila/Lilleby smelteverk.