

## **Saksframlegg**

---

E6 ØST, DELPLAN 1, PARSELL NYHAVNA – NEDRE MØLLENBERG GATE

ENDRET REGULERING

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 06/20793

---

Saksbehandler: Håkon Haugan

### **Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar reguleringsplan med bestemmelser for E6, Nidelv bru – Grillstad, delplan 1; Nyhavna/Nedre Møllenberg- området, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region Midt/ Trondheim kommune og utarbeidet av Aas-Jakobsen/Vianova datert 13.05.06, sist 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

Tunnel på strekningen mellom Nyhavna og Strindheim må bygges delvis som betongtunnel og delvis som fjelltunnel. I vestenden av tunnelen – mellom Nyhavna og Nedre Møllenberg gate – har det hele tiden vært forutsatt bygging av en om lag 300 meter lang betongtunnel som ligger i løse jordmasser.

I gjeldende reguleringsplan er det forutsatt at betongtunnelen som ligger i løsmasser skal kunne bygges samtidig som bebyggelsen over tunnelen skulle bli stående. I området med bebyggelse var det forutsatt at tunnelen skulle bygges med en kombinasjon av kalk- og sementstabilisering av jordmasser og grunnfrysing.

Vegvesenet har arbeidet videre med å kvalitets sikre planmaterialet og arbeidet mer med detaljene i prosjektet. Aas-Jakobsen Trondheim har vært engasjert som konsulent med bl.a. Norges geotekniske institutt som underkonsulent. En del av oppdraget var å detaljere hvordan metoden med kombinasjon av kalk- og sementstabilisering og grunnfrysing skal kunne gjennomføres i praksis og hvilke tiltak som må settes i verk for å redusere ulempene for omgivelsene. Konsulentens arbeid konkluderte med at det ble frarådt å bruke denne metoden ved bygging av tunnel under Nedre Møllenberg.

Statens vegvesen mener at den sikreste måte å bygge vegen på (betongtunnel), er ved åpen byggegrøp. Dette medfører at bygninger vist med blått omriss på plankartet må flytte til mellomlagring. Etter at vegen er bygd vil bygningen bli flyttet tilbake til samme sted og bli satt i stand igjen. Bygningene vil få ny kjeller og nytt teknisk anlegg. Kirkebygg på gnr./bnr. 419/326 og bygning på eiendommen 410/330 er murbygninger som må rives og bygges opp på nytt.

#### Bakgrunn

Forslag til endret reguleringsplan er mottatt 2. juni 2006.

Planforslaget fremmes av Statens vegvesen Region midt i samarbeid med Trondheim kommune.

Den etterfølgende saksframstilling bygger på forslagsstillers beskrivelse av planforslaget.

Reguleringsplan for E6 Øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad ble vedtatt i bystyrets møte den 22.03.03.

Kvalitetssikring av planmaterialet og en mer detaljert gjennomgang av foreslåtte løsninger viser at det er behov for justering av foreliggende reguleringsplan.

#### Oversikt over berørte grunneiere

Følgende eiendommer vil helt eller delvis bli omfattet av planendringen:

Gnr./bnr.: 410/22, 410/23, 410/27, 410/28, 410/29, 410/31, 410/120, 410/121, 410/122, 410/123, 410/124, 410/125, 410/126, 410/127, 410/128, 410/130, 410/131, 410/132, 410/133, 410/263, 410/265, 410/266, 410/267, 410/268, 410/269, 410/270, 410/272, 410/273, 410/274, 410/326, 410/327, 410/328, 410/329, 410/330, 410/331, 410/332, 410/333, 410/334, 410/335, 410/336, 410/338, 410/340, 410/488, 410/492, 410/517, 410/ 581, 410/591, 410/596, 410/607, 410/620, 410/633, 410/646.

#### Hensikten med planen

Gjeldende reguleringsplan baserer seg på at alle bygninger i Nedre Møllenberg-området skal kunne stå i

## **Trondheim kommune**

anleggsperioden. Ny gjennomgang av anleggstekniske løsninger koplet opp mot grunnforholdene på stedet, gjør at tiltakshaver nå foreslår nye løsninger. Det innebærer at en del bygninger må flyttes i anleggsperioden.

Midlertidige løsninger (tidsbestemt regulering) i anleggsperioden innarbeides i planen.

### **Planprosess**

#### Kunngjøringer

Kunngjøring om igangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisen 13.05.06 og Byavisa 16.05.06. Varsel om igangsatt regulering ble sendt berørte grunneiere 24.05.06 og offentlige instanser 10.05.06.

#### Innspill til planen før første gangs behandling

Gjennom brev ble berørte grunneiere i område mellom Innherredsveien og Nedre Møllenberg gate invitert til informasjonsmøte den 24. april 2006. For de mest berørte grunneiere, dvs. de som er eiere/deleiere av bygninger som må flyttes, ble det i tillegg gjennomført et oppfølgingsmøte den 11. mai 2006.

Referat fra møte den 11. mai 2006 ble sendt alle berørte grunneiere i området (ikke bare de mest berørte) til orientering. Det ble samtidig sendt varsel om igangsetting av planarbeid i brev datert 24. mai 2006.

Det er gjennomført to separate møter med Den nyapostoliske kirke; henholdsvis 2. mai og 23. mai 2006.

Berørte offentlige instanser samt Nedre Elvehavn a/s, Lademoen velforening og representant for beboerne på Nedre Møllenberg ble invitert til samrådsmøte den 23. mai 2006.

### **Sammendrag av innkomne innspill og kommentarer**

I møte med berørte grunneiere den 11. mai 2006 var naturlig nok fokus mye rettet mot grunnervvervsprosessen, erstatninger, salg/innløsning av leiligheter, ny/midlertidig leilighet samt støy og andre ulemper i anleggsperioden.

Fra Den Nyapostoliske Kirke er det mottatt følgende tilbakemelding:

"Innledningsvis bekrefter jeg Deres forsikring om at Statens vegvesen vil holde Den Nyapostoliske Kirke økonomisk skadesløs for de ulemper og de inngrep man utsettes for som følge av bygging av tunnel i forbindelse med anleggelse av E6 Øst.

Kirken vil at kirkebygget skal gjenoppføres på samme tomt og i samme form som i dag, så snart mulighetene for gjenoppbygging er tilstede.

Man anser ikke ny permanent tomt og plassering på Vestre Rosten, som har vært lansert som et alternativ, som tilfredsstillende løsning.

Det forutsettes at Statens vegvesen påtar seg alt ansvar som ellers påhviler Kirken som eier av den aktuelle eiendom, for hele den kommunale saksbehandling med hensyn til midlertidig fjerning og gjenoppbygging av kirkebygget.

Videre forutsetter man at Statens vegvesen påtar seg det fulle ansvar, så vel praktisk som økonomisk, når det gjelder gjenoppbygging av kirkebygget. Dette innebærer at ansvaret som byggherre påhviler Statens vegvesen som skal gjennomføre prosjektet med gjenoppbygging med kompetente entreprenører og

## Trondheim kommune

håndverkere.

Kirken ser ikke bort fra at forslaget om etablering av nytt midlertidig kirkebygg på ledig tomt i Kirkegata kan være en akseptabel løsning. Dette vil bli vurdert etter å ha sett forslag til hvorledes dette kan utføres, og da særlig utformingen av kirkerommet. Under avbruddsperioden må det videre tas hensyn til kirkens behov for det boligareal og de overnattingsmuligheter man mister under denne perioden.

Under avbruddsperioden vil det trolig være behov for særlig lagringsmulighet til inventar og annet som ikke kan plasseres i det midlertidige kirkebygg.”

I samrådsmøte den 23. mai 2006 framkom følgende som kan sammenfattes således:

Nedre Elvehavn a/s ønsker å få anlagt en ny større undergang for gående og syklende for kryssing av Dyre Halses gate like nord for dagen rundkjøring mellom Innherredsveien/Dyre Halses gate. Det ble diskutert om denne undergangen kan erstatte planlagt gangbru over Dyre Halses gate ved jernbanen.

Problemstillingen tas med videre i planleggingen. Et alternativ kan være at planen viser begge løsningene, men at kun en bygges i første omgang.

Av alternative løsninger for midlertidig plassering av bygninger ble følgende luftet:

- Buranbanen.
- Deler av Strandvegparken.
- Ubebygde område syd for Innherredsveien og vest for tunneltraseen.

Innspill til alternativene:

- Beboerne/eierne av bygningene som skal flyttes, ønsker at bygningene flyttes kortest mulig og at de får en sikker lagring.
- Det er lite ønskelig at Buranbanen benyttes til dette formål pga. av den store betydningen den har for barn og unge i området.
- Fra Lademoens velforenings side ble det uttrykt at lagring i Strandvegparken er uønsket. Opparbeiding av første etappe av Strandvegparken skal gjøres i år. Det har vært ventet lenge på at dette skal gjøres. Dette området er det boligområdet i byen som har minst grønt-arealer. Opparbeiding av leikeplass i ”steinbruddet” er ikke noe alternativ for barn som er brukere av denne parken, fordi de ikke får lov å krysse Innherredsveien. Det skal gjennomføres et eget møte mellom velforeningen, kommunen, Nedre Elvehavn a/s og vegvesenet for å se på mulighetene dersom det viser seg å være ønskelig å gå videre med dette alternativet.
- Det er i ettertid besluttet at verken leikeplass i ”steinbruddet” eller alternativ med mellomlagring av bygninger i Strandvegparken er aktuelle lokaliseringer.
- Det var ingen sterke innvendinger mot ubebygde område syd for Innherredsveien og vest for tunneltraseen. Dersom dette området blir for lite, ble det drøftet om det kunne kompletteres med et mindre område på andre siden av Innherredsveien. Dette området disponeres av Nedre Elvehavn a/s til parkering, og erstatningstomter til parkering vil i tilfelle være neste utfordring.

Berørte beboere på Nedre Møllenberg ønsker ikke at boenhetene skal bli overtatt av en større eiendomsbesitter og ber om hjelp til det.

Beboerne i området ønsker at det i anleggsfasen tas hensyn i forbindelse med kontinuerlig støyende arbeider (eksempelvis spunting). Ved utbygging av Nedre Elvehavn har de lagt til grunn at slikt arbeid kun skal skje mellom kl 07.00 – 19.00; mandag – fredag. Det er viktig at utbyggere i området samordner sine krav på dette området.

## Trondheim kommune

Muligheter for at det kan bli behov for ventilasjonstårn ble nevnt av vegvesenet.

Midlertidig plassering av kirka ble nevnt.

Øystein Folkvord, har i e-melding av 01.06.06 på vegne av arbeidsutvalget til beboerne på Møllenberg fått ansvar for å formidle følgende i tillegg til de innspill som ble gitt på samrådsmøtet:

”Det må defineres hvilke perioder støyende arbeid skal foregå innenfor, og det må konkretiseres hva som menes med vesentlig støy. I utgangspunktet høres 07 til 19 for mandag til fredag ut som en mulig løsning. Det må også defineres hvilke arbeid som kan foregå utenfor disse grensene og når dette arbeidet skal kunne foregå.

Videre ønsker vi en konsekvensanalyse som ser på om det er realistisk å flytte husene eller hvorvidt de heller bør plukkes ned og lagres for så å bygges opp igjen.

Det bør være et mål at hver enkelt leilighetstilstand dokumenteres tilstrekkelig til at både funksjonell og antikvarisk verdi kan ivaretas etter at byggene er satt tilbake. Flere har meldt at de vil kunne ha behov for lagringsplass i forbindelse med flytting til midlertidig bopel, og Vegvesenet må sørge for at dette ivaretas.

For en periode etter at byggene settes tilbake må Vegvesenet forplikte seg til å ta ansvar for å utbedre skader/feil som oppstår. Perioden bør innholde en befaring etter 1 år, og avsluttes med en ytterligere befaring. Det må være fullstendig klart at Vegvesenet har alt ansvar i forbindelse med flytting av byggene.”

Statens Vegvesen har i e-melding kommentert innspillet med følgende:

”I henhold til reguleringsbestemmelsene skal det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram som skal godkjennes av kommunen. Hensikten med dette programmet er å minimalisere ulempene for omgivelsene under utbygging av anlegget.

Statens vegvesen mener at flytting av bygningene hele eller oppdelt lar seg gjøre. Dersom det viser seg at demontering kan være gunstigere for enkelte bygninger vil det bli vurdert.

Vegvesenet vil være behjelpelig med å skaffe midlertidig lagringsplass for den som trenger det. For de bygninger som må flyttes vil det bli inngått avtaler som regulerer forhold knyttet til ansvar og eventuelt garanti.”

Det skal også nevnes at i tillegg til miljøoppfølgingsprogram er det også krav til utslippstillatelse etter forurensingsloven. Denne tillatelsen regulerer bl.a. støv, støy og rystelser.

### Førstegangsbehandling

Bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtok i sak 69/06 i møte 27.06.06 å legge reguleringsaken ut til offentlig ettersyn, samtidig som det ble sendt på høring. Det vises til orienteringsvedlegg 2.

Reguleringsplanen ble annonsert lagt ut til offentlig ettersyn i Adresseavisen 06.07.06, der det ble opplyst om at eventuelle merknader måtte sendes inn innen 27.08.06.

### Høringsuttalelser og merknader

Innen fristens utløp er det mottatt merknader fra:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 21.08.06 og brev av 12.09.06.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev av 14.08.06.

## Trondheim kommune

Jernbaneverket, brev av 28.08.06.

Statens vegvesen, Trafikksikkerhet/vegforvaltningsseksjonen, brev av 04.09.06.

Miljøenheten Trondheim kommune, brev av 09.08.06.

Byteknikk Trondheim kommune, notat av 29.08.06.

Advokat Dag Erlandsen på vegne av Den nyapostoliske kirke i Norge, brev av 21.08.06.

Det er avholdt møte med NVEs kontor i Trondheim og med busskollektivselskapene hvor det foreligger møtereferat henholdsvis 10.08.06 og 15.08.06.

### Sammendrag av merknadene med kommentarer:

Fylkesmannen uttaler i brev av 21.08.06 under avsnittet –Samfunnssikkerhet- at det bes om at det blir gjort en risikovurdering som viser sannsynligheten for, og konsekvensene av et kvikkleireskred. Vurderingen må være helhetlig og omfatte både planområdet og tilgrensende arealer som kan bli rammet av utrasing eller hvor en utrasing kan starte. Den bør også sees i sammenheng med andre nye prosjekter i området. Framstillingen må være slik at den er forståelig for folk utenfor det geotekniske fagmiljøet. Fylkesmannen varsler innsigelse dersom en slik risikovurdering ikke foreligger før planen blir endelig politisk behandlet. Det anbefales at det tas kontakt med NVE for ytterligere veiledning i forbindelse med risikovurderingen.

Det ble satt følgende vilkår for egengodkjenning:

”Det må gjøres en helhetlig risikovurdering for sannsynligheten for en utredning og eventuelle konsekvenser av en slik utrasing.”

### Sammendrag fra referat fra møtet med NVE:

NVE har for om lag 2 år siden fått et utvidet ansvar for å følge opp overordnet kvikkleireproblematikk i forbindelse med planlegging av nye aktiviteter som fører til tilførsel av mer folk eller viktig infrastruktur i kvikkleire områder.

Vegvesenet redegjorde for hva som er gjort i området. Det er utført betydelige geotekniske grunnundersøkelser seinest sist vinter i forbindelse med forprosjekt/vurdering av gjennomførbarheten av regulert løsning fra 2003. Dette arbeidet ble utført av Aas Jakobsen/NGI med Sintef som 3 partskontroll. Dette førte til den foreliggende reguleringsendring som er foreslått da usikkerheten ikke minst sikkerhetsmessig ble vurdert å være for stor med grunnfrysing gjennom kvikkleireområdet.

Det ble klargjort at det er ”Vurdering av totalstabilitet” i kvikkleiersonen som bes sett nærmere på, evt. ved hjelp av for eksempel 2 store glidesirkler og det holder med at vegvesenet dokumenterer at vegvesenets tiltak bedrer totalstabiliteten. NVE har full tiltro til at vegvesenet håndterer lokalstabiliteten i forbindelse med byggeprosa og vil ikke gå nærmere inn på dette.

Det ble enighet om at reguleringsplanarbeidet går videre. Det er ingen innsigelse fra NVE om at omtalte utredning må være på plass før godkjenning av reguleringsplanen, men det tas med i bestemmelse om at dette skal være på plass før byggestart.

Det ble foreslått ny bestemmelse §7.4:” Vurdering av totalstabilitet i forhold til kvikkleire.

Det er en forutsetning at vurdering av totalstabiliteten av kvikkleiersonen på Nedre Bakklandet er utført og forelagt kommunen og NVE før anleggsarbeidene stater opp.”

## Trondheim kommune

Kommentarer:

Fylkesmannen har i nytt brev av 12.09.06 bemerket at det er hans oppfatning at omtalt vurdering skal være gjennomført før planen endelig vedtas. I dette tilfelle finner fylkesmannen det likevel tilstrekkelig at vurderingen er utført før anleggsarbeidene starter opp. Fylkesmannen ønsker imidlertid at bestemmelsene er noe tydligere når det gjelder krav til utførelse og fremstilling av vurderingen, og ber om at dette sikres gjennom følgende formulering:

”Totalstabiliteten av hele kvikkleiresonen som berører prosjektet skal vurderes, og dette skal forelegges og godkjennes av NVE og kommunen før anleggsarbeidene stater opp”.

Under forutsetning av dette, samt at vurderingen gir et bilde av sannsynligheten for, og konsekvensen av en utrasing, og at den er fremstilt slik at den er forståelig for folk utenfor fagmiljøet, finner fylkesmannen at vilkår for innsigelsen er oppfylt.

Ny bestemmelse §7.4 med nevnte formulering i fylkesmannens brev av 12.09.06 anbefales innarbeidet i bestemmelsene.

Fylkeskommunen setter ingen vilkår for egengodkjenning av planen, men minner om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven.

Jernbaneverket har hatt et tett samarbeid med vegvesenet i forbindelse med utarbeidelse av planendringen, og er tilfreds med resultatet.

Det ønskes imidlertid at det tas inn et ekstra punkt i bestemmelsene under §7 med følgende tekst:

”Jernbaneverket ønsker i fremtida å bygge to-sidig plattform på Lademoens holdeplass. For å oppnå en god forbindelse mellom plattformene må det samtidig bygges en undergang under jernbanesporet. En slik undergang vil samtidig være nyttig for gående og syklende mellom Nedre Elvehavn/Lademoenområdet og Doraområdet. Denne undergangen bør av anleggstekniske årsaker etableres samtidig med veganlegget.”

Kommentarer:

Det er enighet om å innta et nytt punkt i bestemmelsene under §7.5, men ordlyden foreslås forkortet til: ”Gangvegendergang ved Lademoen jernbanholdeplass.

Jernbaneverket ønsker i fremtida å bygge to-sidig plattform på Lademoen holdeplass. For å oppnå god forbindelse med plattformene må det samtidig bygges undergang under jernbanesporet. Denne undergangen bør av anleggstekniske årsaker etableres samtidig med veganlegget.”

Rådmannen anbefaler for øvrig at gangvegarmen under jernbanen reguleres i 5 m`s bredde.

Statens vegvesen, distriktskontoret mener at det må legges til rette for en sikker og effektiv sykkelforbindelse mellom Nyhavna (og Lade) over ny Nidelev bru og til Brattøra. Det synes som at i den foreliggende planen vil syklistenene få vanskelig kår. De må enten sykle på fortauet, som egentlig ikke er tillatt uten spesielle tilfeller, eller må nytte kjørebanelen.

Det pekes på at i følge sykkelhåndboka vil dette området ligge i grenseland mellom det å etablere egne sykkelfelt i hver retning eller egen sykkelveg. Hva som velges her må ses i sammenheng med det videre forløp av sykkeltilbudet både på Brattøra og Nyhavna. Det er ifølge kontoret viktig å unngå ”systemskifte” for syklistenene.

## **Trondheim kommune**

Det stilles for øvrig ingen vilkår for egengodkjenning av planen.

### **Kommentarer:**

Med bakgrunn i uttalelsen fra vegvesenets distriktskontor bør det i det videre planarbeidet med den nye brua legges til rette for at areal for gående og syklende legges på nordsiden av brua.



## Trondheim kommune

Innenfor planområdet kan det således reguleres gang- og sykkelareal i en bredde på 5 meter langs vegarmen vest for rundkjøringen nord for jernbanen til kryssing med Losgata. Herfra reguleres 5m's gang- og sykkelareal (2m fortau, 3m sykkelfelt) nord og vest for Losgata/Skippergata til krysset med Båtsmannsgata.

Rådmannen anbefaler at planforslaget utvides til å ta med seg denne utvidelsen.

Fra kommunale enheter savnes det en presisering i §8 i bestemmelsene om miljøoppfølgingsprogram omkring håndtering av eventuelle allerede forurensende jordmasser på anleggstedet. Det bes derfor om at reguleringsbestemmelsenes §8 må få følgende tillegg:

”Før igangsettingstillatelse gis skal Miljøenheten i Trondheim kommune forelegges og godkjenne tiltaksplan etter Forurensingsforskriftens kap 2- Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider”.

Det påpekes at sykkeltraseen ”Laderute” må sikres en god fremføring fra Nedre Elvehavn- området og frem til Innherredsvegen/Strandvegen/Strandvegparken.

Den er nødvendig med god fri høyde under jernbanen ved adkomsten til/fra rundkjøringen i Skippergata.

Den offentlige kjørevegen lengst nord-vest i planen må få innregulert en vendehammer i den sydligste enden av kjørevegen.

Kommentarer:

Det er enighet om at bestemmelsenes §8 får følgende tillegg:

”Før igangsettingstillatelse gis skal Miljøenheten i Trondheim kommune forelegges og godkjenne tiltaksplan etter Forurensingsforskriftens kap. 2 – Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.”

Innspillet vedrørende ny undergang under Dyr Halses gate er interessant, men må sees i sammenheng med fremtidige gang- og sykkelruter i området og planen for Strandvegparken. Forslaget vil måtte bearbeides videre, og dersom det er ønskelig å realisere, kan det innarbeides i planene på et seinere tidspunkt og behandles som en mindre vesentlig endring.

Hvilke krav som jernbaneverket vil stille til konstruksjonshøyde på brua er fortsatt uklart. Jernbanelinjen på stedet har en høyde på cote 7,9 m, mens vegen har høyde cote 2,3 m. Nivået på vegen (cote 2,3 m) blir bestemt av høyden (nivået) på rundkjøringen like nord for jernbanen. Vegvesenet finner det ikke forsvarlig å senke nivået på rundkjøringen av tekniske årsaker. Det ønskes at rundkjøringen skal danne en buffer med høg vannstand slik at det unngås lekkasje av havvann inn i tunnelen. Det er en målsetting at den frie høyden på vegnettet skal være 4,5 m, med en sikkerhetsavstand på 0,2 m, skal virkelig fri høyde være 4,7 m. Fullgod fri høyde blir vanskelig å oppnå her. Det skal imidlertid nevnes at det vil finnes omkjøringsmulighet via Havnegata og ny Nidelv bru.

Vendehammer –armen mot vest anbefales innregulert i eksisterende veg mellom eiendommene 4 og 6 i Transittgata.

Adv. Dag Erlandsen på vegne av Den nyapostoliske Kirke i Norge

Brevet vedlegges i sin helhet som eget orienteringsvedlegg, jfr. orienteringsvedlegg 8.

Foruten informasjonsmøte har det blitt avholdt et særskilt møte mellom Den nyapostoliske kirke,

## Trondheim kommune

Trondheim kommune og Statens Vegvesen 23.05.06.

De forhold som er påpekt overfor Statens vegvesen og Trondheim kommune er :

1. Midlertidig riving og gjenoppbygging av kirkebygget.
2. Mulig behov for ventilasjonstårn.
3. Avbruddsperioden og midlertidige tiltak under denne.
  - Plassering av midlertidig kirkebygg.
  - Krav til kontinuitet.
  - Spesielle behov.
  - Økonomisk kompensasjon.

Kommentarer:

Uttalelsen til reguleringsplanen fra advokat Dag Erlandsen er stort sett identisk med brev av 16.06.06 advokaten har sendt Statens vegvesen. I svarbrev av 09.08.06 til adv. Dag Erlandsen uttaler vegvesenet bl.a.:

”Vedr. erstatningsutmåling/-løsninger så er jo dette allerede i gang gjennom samarbeidet med kommunen om å finne midlertidig lokale/tomt for midlertidig bygg. Mye at det du tar opp i brevet vil være elementer i en samlet erstatningsavtale som det er naturlig å ta tak i utover høsten og vinteren. Vi har dog ingen betenkeligheter med å si oss enig i dine hovedkrav om at kirken skal holdes økonomisk skadesløs, og at man har krav på kontinuitet i sin virksomhet. Dette er omtalt i generelle vendinger i planforslaget. Areal for et **mulig** midlertidig bygg er tatt inn i planen.

Til avsnittene i ditt brev vedr. ”Midlertidig riving og gjenoppføring av kirkebygget, Avbruddperioden og midlertidige tiltak under denne og Regulering” har vi ingen spesiell kommentarer. Detaljer og avveininger må vi se nærmere på når reguleringsplanen er vedtatt. Hos oss vil Gunnar Børset være ansvarlig for erstatningsforhandlingene”.

NILU (Norsk institutt for luftforskning) er engasjert for å vurdere luftforurensningen i tunnelendene. Endelig konklusjon/vurdering forligger ikke ennå. Foreløpig konklusjon tyder imidlertid på at det ikke vil være nødvendig med ventilasjonstårn.

### Sammendrag fra møte med kollektivselskapene:

I Nedre Elvehavn-området er det i dag et stoppested for buss i Dyre Halsesgt. mot sentrum. Dette må opprettholdes, og det bør også om mulig plasseres et stoppested her i motsatt retning. Det vil bli vurdert om trafikk fra eksisterende bru skal få vikeplikt for Skippergt. Dette vil i tilfelle bli ugunstig for kollektivtrafikken.

Dersom det blir vanskelig å etablere stoppested i Dyre Halsesgt vil det være en god løsning å avslutte /starte høyrefeltene i Innherredsvegen øst for rundkjøringen med busstopp. Dette sees i sammenheng med planlegging av stoppested i Skippergt. og ny fotgjengerforbindelse til jernbanens holdeplass Nedre elvehavn. Det er videre et sterkt ønske om stoppesteder i Havnegt. mellom rundkjøring NAV og jernbanebrua. Dersom ny Nidelv bru får 4 felt, avlastes gammel Nidelv bru, og det blir stor trafikk i Havnegata. Kollektivtrafikken vil øke da det er aktuelt at også flybussen vil kjøre via Pirterminalen.

Kommentarer:

Det er uheldig å anlegge busslomme fra sentrum vis a vis busslommen i Dyre Halses gt. mot sentrum, pga. dårligere siktforhold. Det vil være bedre å anlegge busstopp/busslomme langs Innherredsvegen øst for rundkjøringen i Innherredsvegen. Dette vil bli nærmere vurdert innpasset i gatebruksplanen for

## Trondheim kommune

Innherredsvegen, som det for tiden arbeides med.

Buss-skuret som er regulert i Dyre Halsetsgt. fjernes.

Busslommer i Skippergate anbefales innregulert som vist på planforslaget som nå fremmes.

Eventuelle busslommer i Havnegata ligger utenfor foreliggende plan.

### Plassering av bygninger som må flyttes.

I perioden etter vedtak om offentlig ettersyn av foreliggende plan er det arbeidet videre med midlertidig plassering av bygninger som må flyttes i anleggsfasen. Det er i denne sammenheng sett nærmere på et område i Frostavegen. Det er ennå ikke avklart om dette området vil være aktuelt.

### Sammendrag av endringer som anbefalt i plan og bestemmelser:

I forhold til plan og bestemmelser som ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn anbefaler Rådmannen med bakgrunn i innkomne merknader følgende endringer:

På plankartet:

1. Buss-skur i Dyre Halses gt. fjernes.
2. Gangvegarm under jernbanen i tilknytning til Lademoen holdeplass reguleres i 5 m`s bredde.
3. Planforslaget utvides til å omfatte busslommer i Skippergata.
4. Det reguleres gang/sykkelareal i 5 m`s bredde langs vegarm vest for rundkjøringen nord for jernbanen til kryssing med Losgata, herifra nord og vest for Losgata/Skippergata til krysset med Båtmannsgata.
5. Vendehammer-armen mot vest innreguleres i eksisterende veg mellom eiendommene nr. 4 og 6 i Transittgata.

I bestemmelsene:

1. Ny bestemmelse § 7.4 får følgende ordlyd:  
”Totalstabiliteten av hele kvikkleiresonen som berører prosjektet skal vurderes, og dette skal forelegges og godkjennes av NVE og kommunen før anleggsarbeidene starter opp”.
2. Ny bestemmelse § 7.5 får følgende ordlyd:  
”I forbindelse med etablering av to-sidig plattform på Lademoen stasjon, skal det bygges gang-sykkelveg med undergang under jernbanesporet for å oppnå en god forbindelse mellom plattformene. Denne undergangen bør av anleggstekniske årsaker etableres samtidig med veganlegget”.
3. Bestemmelsenes § 8 får følgende tillegg:  
”Før igangsettingstillatelse gis skal Miljøenheten i Trondheim kommune forelegges og godkjenne tiltaksplan etter Forurensingsforskriftens kap. 2 – Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider”.

Endringene er innarbeidet i planen og i bestemmelsene og datert 27.09.06.

## Beskrivelse av anbefalt planforslag

## **Trondheim kommune**

### Planstatus

Reguleringsplan for E6-øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad ble vedtatt i bystyrets møte den 22.03.03.

Av tilstøtende planer av nyere dato skal nevnes reguleringsplan for Nedre Elvehavn, Elvehavn Brygge, vedtatt 21.11.02.

Både i kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for Lade/Leangen/Rotvoll inngår E6-øst som en del av hovedvegnettet i Trondheim.

### Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Planområdet strekker seg fra Nidelva ved Nyhavna til Nedre Møllenberg gate. Området har i dag flere veger og gater med meget høy trafikkbelastning. Her kan nevnes Innherredsveien, Dyre Halses gate og Skippergata. Trafikkmengdene vanskeliggjør videre utvikling av området i forhold til boliger og næringsvirksomhet og barrierevirkningen fra trafikken er betydelig.

Det er mange konfliktpunkt mellom gående/syklende og kjørende trafikk i området.

Skippergata krysser Meråkerbanen med en problematisk undergang, og krysset mellom Skippergata og Dyre Halses gate er også en flaskehals.

Ny-vegen bygges i betongtunnel som krysser under Strandvegparken. Strandvegparken vil bli sterkt berørt i anleggsfasen. Det er utarbeidet en parkplan i to utbyggingstrinn hvor det er tatt hensyn til vegprosjektet. Andre utbyggingstrinn av parken vil bli gjennomført etter at veganlegget er ferdigbygd.

Ny veg vil krysse under Meråkerbanen i nærheten av Lademoen holdeplass.

Mellom Innherredsveien og Nedre Møllenberg gate vil bygging av ny veg komme i konflikt med etablert bebyggelse med verneverdi.

### Beskrivelse av planforslag

Planforslaget bygger på reguleringsplan som ble godkjent av bystyret i 2003. Endringene som nå gjøres, omfatter både endringer som spesialområder med midlertidig regulering og varig reguleringsendring.

Spesialområde S1 viser et volum inn til tunnelen hvor det hefter restriksjoner. I dette forslaget er det tatt med samme omfang på volum med restriksjoner som i gjeldende reguleringsplan. Avklausulering for noe av volumet vil bli vurdert etter at tunnelen er bygd.

### Varige reguleringsendringer

#### *Fire-feltsveg fra rundkjøring Nyhavna vestover mot Nidelva*

Når både Nordre avlastingsveg og ny E6-øst er ferdigbygd, vil den nye veglenken over Nidelva bli meget viktig. Denne vegstrekning er planlagt som to-feltsveg og den vil bli utbygd som to-feltsveg. Vegvesenet mener at det bør legges til rette for at denne lenken kan utvides til 4 felt i framtida. Det legges derfor inn i reguleringsplanen 4 felt på den delen av strekningen som ligger innenfor grensene for denne reguleringsplanen. Mesteparten av arealutvidelsen er tatt sørover mot jernbanen. Utvidelse til 4 felt vil få konsekvenser for tilgrensende reguleringsplan (Nordre avlastningsveg).

## Trondheim kommune

Det er ennå ikke avklart om det skal bygges ny 4- felt bru over Nidelva. Om det skulle bli resultatet vil det bli nødvendig med endret regulering av gjeldende plan på dette punktet. Det skal nevnes at det i forbindelse med bygging av ny bru er det satt i gang en design-konkurranse som også vil ta med seg et alternativ med 4 felts bru.

### *To-sidig plattform med undergang på Lademoen holdeplass*

Jernbaneverket ønsker å bygge to-sidig plattform på Lademoen holdeplass. For å oppnå en god forbindelse mellom plattformene må det samtidig bygges en undergang under jernbanesporet. En slik undergang vil samtidig være nyttig for gående og syklende mellom Nedre Elvehavn/Lademoen-området og Dora-området. Denne undergangen bør av anleggstekniske årsaker etableres samtidig med veganlegget. Gangveg fra/til undergangen inne i Strandveiparken må detaljeres og tilpasses parkplanen.

### *Utvidet (ny) undergang under Dyre Halses gate*

Nedre Elvehavn a/s har kommet med innspill om å skifte ut eksisterende undergang under Dyre Halses gate like nord for rundkjøringen mellom Innherredsveien/Dyre Halses gate. Begrunnelsen for forslaget er et ønske om å få til en bedre kryssing for gående og syklende mellom Lademoen og Nedre Elvehavn. Forslaget er meget interessant, men det må sees i sammenheng med framtidige gang- og sykkelruter i området og parkplan for Strandveiparken.

Forslaget må bearbeides videre. Dersom det viser seg ønskelig å realisere, kan det innarbeides i planene på et seinere tidspunkt som en mindre vesentlig endring.

### *Linjeføring av ny E6*

I horisontalplanet inneholder foreliggende planforslag kun mindre justeringer i forhold til gjeldende reguleringsplan.

I vertikalplanet gir planendringene mulighet for betydelig gunstigere stigningsforhold på ny E6 opp mot rundkjøring på Nyhavna.

## Spesialområder med midlertidig regulering

### *Riggområde S5 – midlertidig regulering*

I gjeldende reguleringsplan er dette området regulert som tidsbestemt regulering – TR1. Av praktiske årsaker ønskes areal som i gjeldende reguleringsplan er regulert som tidsbestemt regulering, omgjort til spesialområde med midlertidig regulering.

### *Midlertidig omlegging av Meråkerbanen – S6*

Det vil være behov for midlertidig omlegging av Meråkerbanen på strekningen mellom Nidelva og til der hvor jernbanen krysser Strandveien. Behov for omlegging vil være i anleggsfasen mens betongtunnel bygges, og jernbanesporet vil bli lagt nord for eksisterende jernbanetrase. Nødvendige arealer foreslås tidsbegrenset regulert til jernbane. Etter at arbeidene er avsluttet, skal områdene istandsettes. Reguleringen er midlertidig og bortfaller når anlegget er ferdig.

Mens jernbanen er midlertidig omlagt, vil det ikke være mulig med kjørbare kryssing under jernbanen. Når dette skjer, bør ny bru over Nidelva være bygd slik at trafikken til/fra Skippergata kan ledes over brua.

### *Arealer for midlertidig trafikkomlegging – S7 og S8*

## Trondheim kommune

Arealet syd for Innherredsveien til begge sider av planlagt rundkjøring Innherredsvegen/Dyre Halses gate, foreslås tidsbestemt regulert til midlertidig omlegging av trafikken i anleggsperioden. Deler av arealet vest for rundkjøringen - område S7 - kan også være aktuelt for midlertidig lagring av bygninger. En del av arealet øst for rundkjøringen – S8 – kan også bli benyttet som midlertidig plassering av kirke i perioden fra riving til ny kirke er etablert. Reguleringen er midlertidig og bortfaller etter at anlegget er ferdig.

### *Bebyggelse på Nedre Møllenberg*

Tunnel på strekningen mellom Nyhavna og Strindheim må bygges delvis som betongtunnel og delvis som fjelltunnel. I vestenden av tunnelen - mellom Nyhavna og Nedre Møllenberg gate – har det hele tiden vært forutsatt bygging av en om lag 300 meter lang betongtunnel som ligger i løse jordmasser.

I gjeldende reguleringsplan er det forutsatt at betongtunnelen som ligger i løsmasser skal kunne bygges samtidig som bebyggelsen over tunnelen skulle bli stående. I område med bebyggelse var det forutsatt at tunnelen skulle bygges med en kombinasjon av kalk- og sementstabilisering av jordmassene og grunnfrysing.

Som en naturlig videreføring av prosjektet, har vegvesenet arbeidet med kvalitetssikring av planmaterialet og arbeidet mer med detaljene i prosjektet. På denne del av prosjektet har vegvesenet engasjert Aas-Jakobsen Trondheim som konsulent med blant andre Norges geotekniske Institutt som underkonsulent. En del av oppdraget var blant annet å detaljere hvordan metoden med kombinasjon av kalk- og sementstabilisering og grunnfrysing skal kunne gjennomføres i praksis og hvilke tiltak som må settes i verk for å redusere ulempene for omgivelsene. Konsulentens arbeid endte opp med at de frarådet bruk av denne metode ved bygging av tunnelen under Nedre Møllenberg.

Statens vegvesen er enig i konsulentens vurderinger og anbefalinger. Vegvesenet mener at risikoen i forhold til en sikker gjennomføring av en kalksmentstabiliseringsprosess med etterfølgende grunnfrysing er for stor. Vegvesenet mener også at det kan bli problematisk å håndtere ujevne setninger på bebyggelsen på en god måte.

Statens vegvesen mener at sikreste måte å bygge vegen (betongtunnelen) på, er ved åpen byggegrop. Dette kan gjøres enten ved bruk av spunt eller slissevegg. Spunting på deler av byggegropa og bruk av slissevegg på andre deler kan også være aktuelt. Både spunt og slissevegg krever at bygninger flyttes og tekniske anlegg legges om før etablering av byggegrop. Etter at tunnelen er ferdig og området er tilbakefylt vil bygninger kunne settes tilbake og tekniske anlegg reetableres. Dette gir kontrollerte forhold knyttet til bebyggelse og tekniske anlegg.

Fra Innherredsvegen og fram mot tunnelpåhugg vil spunt og slissevegg kunne utformes slik at horisontaldeforasjoner kan begrenses til i størrelsesorden 5 cm.

For at prosjektet skal kunne gjennomføres med åpen byggegrop vil bygninger som er vist med blått omriss på reguleringsplanen flyttes til mellom- lagring. Etter av vegen er bygd vil bygningene bli flyttet tilbake til samme sted og så bli satt i stand igjen. Bygningene vil få ny kjeller og nytt teknisk anlegg. Kirke på gnr./bnr. 419/326 er en murbygning som ikke lar seg flytte. Den må rives og bygges opp på nytt. Det samme gjelder for murbygning på gnr./bnr. 410/330.

Det forsøkes å finne en løsning hvor noen færre bygninger må flyttes. Blant annet arbeides det for en løsning hvor husrekka inntil Nedre Møllenberg gate kan få stå. Om man greier det, er det for tidlig å si noe sikkert om.

## Trondheim kommune

Etter at arbeidene er avsluttet, skal bygninger som er midlertidig lagret flyttes tilbake og reetableres og området istandsettes.

### Konsekvenser

#### **Konsekvenser av planforslaget**

Dette aktuelle planforslaget er en av tre delplaner for endringer av reguleringsplanen for E6-øst på strekningen mellom Nidelv bru – Ladeforbindelsen.

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.

Konsekvenser av planforslaget i forhold til gjeldende reguleringsplan:

- Det etableres to-sidig plattform på Lademoen holdeplass med god atkomst mellom plattformene. Dette tilrettelegger for økt bruk av kollektivtrafikk.
- Om lag 70 boenheter må flyttes og kan ikke benyttes i anleggsperioden som er anslått til ca. 1,5 år. Dette berører mange personer som må skaffes midlertidige boliger. Tiltakshaver arbeider for at ulempene for den enkelte skal bli minst mulig.
- Kirke må rives og bygges opp igjen etter at veganlegget er bygd.
- Tungt anleggsarbeid inntil boligområder vil gi ulempe for den som bor eller oppholder seg i området. Det skal derfor legges fram et miljøoppfølgingsprogram for å minimalisere ulempene for omgivelsene under bygging av anlegget. Programmet skal godkjennes av kommunen før utbygging kan skje. Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde plan for håndtering av overskuddsmasser, tidsplan for masseutskifting, midlertidige tiltak for å begrense støy, støv, rystelser og forurensing i grunnen. I tillegg skal det foreligge utslippstillatelse etter forurensingsloven før arbeidene med veganlegget kan settes i gang. Tillatelsen regulerer blant annet forholdene til støy, støv, rystelse og eventuelle utslipp til vann.

Illustrasjonsskissen av portal Nyhavna som ligger som orienteringsvedlegg 4, viser en mulig utforming av portalen. Endelig utforming av portalen vil måtte skje i en seinere fase.

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.

## Trondheim kommune

De utarbeidede reguleringsbestemmelser bygger på gjeldende bestemmelser, men er tilpasset den nye delplanen.

### Rådmannens vurdering/anbefaling

Rådmannen finner at forslag til endret reguleringsplan av E6-øst på den aktuelle strekningen er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert. Endringene er en direkte følge av den kvalitetssikringen som er gjort av gjeldende plan i forhold til anleggstekniske løsninger sett i sammenheng med grunnforholdene på stedet.

Rådmannen anbefaler 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: Plankart, datert 13. mai 2006, sist revidert 27.09.2006  
Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, sist datert 27.09.06  
Saksvedlegg 3: Kartutsnitt som viser trebygninger som skal flyttes og settes tilbake, og murbygninger som skal rives og oppføres på nytt

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart  
Orienteringsvedlegg 2: Bygningsrådsvedtak sak 69/06 av 27.06.06  
Orienteringsvedlegg 3: Midlertidig omlegging av veger og jernbane på Nyhavna  
Orienteringsvedlegg 4: Illustrasjon av portal på Nyhavna, foreløpig, datert 09.06.06  
Orienteringsvedlegg 5: Typisk snitt av byggegrova, datert 09.06.06  
Orienteringsvedlegg 6: Gjeldende reguleringsplan – saksfremlegg, ikke trykt vedlegg  
Orienteringsvedlegg 7: Lengdeprofil av løsmassetunnel, ikke trykt vedlegg  
Orienteringsvedlegg 8: Brev av 21.08.06 fra adv. Dag Erlandsen på vegne av Den Nyapostoliske kirke  
Orienteringsvedlegg 9: Notat G-05– Frysealternativ med grunnforsterkning, ikke trykt vedlegg  
Orienteringsvedlegg 10: Annonse – Kunngjøring av igangsatt planarbeid, innspill, brev, møtereferat, og annet planmateriale, ikke trykt vedlegg



## E6-øst Nidelv Bru- Grillstad, delplan 1, parsell Nyhavna- Nedre Møllenberg-området, endret regulering

### Reguleringsbestemmelser

Planen er datert : 13.05.06

Dato for siste revisjon av plankartet : 27.09.06

Dato for siste revisjon av bestemmelsene : 27.09.06

Dato for Bystyrets/Bygningsrådets vedtak :

#### § 1 AVGRENSNING OG FORMÅL

Det regulerte området er vist med reguleringsgrense på plankartet datert 13.05.06, sist endret 01.06.06.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny E6 øst på strekningen fra Grillstad til Nidelv bru samt forlengelse av Bromstadvegen med forbindelse til HaakonVIIIs gt. Det legges også til rette for bygging av de regulerte gang- og sykkelveger innenfor planområdet.

#### § 2 FORMÅLET MED REGULERINGSPLANEN

Området reguleres til:

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| - Byggeområde              | - boligformål<br>- industri og lager   |
| - Offentlig trafikkområder | - kjøreveg<br>- fortau/gang- og sykkelveg<br>- annet trafikkareal<br>- jernbane  |
| - Friområder               | - park   |
| - Spesialområder           | - restriksjonsområde tunnel<br>- spesialområde løsmassetunnel<br>- spesialområde frisiktsone<br>- midlertidig trafikkavvikling<br>- midlertidige riggområder |
| - Andre bestemmelser       | - vilkår for gjennomføring/krav om rekkefølge  |

#### § 3 Byggeområder

##### § 3.1 Boligområde

Område B1 kan ikke bygges ut før etter at veganlegget (løsmassetunnel) er etablert. Oppføring av bygning eller anlegg innfor dette området skal generelt fundamenteres uavhengig av tunnelen.

Statens vegvesen skal godkjenne fundamenteringsmetoden. Byggesøknader og eventuelt omregulering av arealet skal forelegges Statens vegvesen før godkjenning.

##### § 3.2 Industri og lager

Områdene 11 og 12 inngår som en del av kommunedelplan for havneområdet. Områdene skal nyttes til industri og lager. Område 12 omfattes også av spesialområde S5 – midlertidig riggområde, jfr. § 6.5.

Lettere næringsvirksomhet kan tillates etablert dersom dette ikke medfører vesentlig økt trafikk eller parkeringsbehov. Handel med dagligvarer og lettere forbruksvarer tillates ikke.

# Trondheim kommune

Maksimal byggehøyde settes til kote 21.0.

Før bygging kan skje i område 11 skal det foreligge godkjent bebyggelsesplan i samsvar med plan- og bygningsloven § 28-2.

## § 4 Offentlig trafikkområder

### § 4.1 Generelt

Innenfor trafikkområdene skal det anlegges kjøreveger, gang- og sykkelveger, fortau, trafikkdelere, jernbanespor, 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.

### § 4.3 Trafikkområde - tunnel, TI og T2

Område TI 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, jf. § 6.

### § 4.4 Annet trafikkareal

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

### § 4.5 Jernbane hovedspor

Området inngår som en del av Meråkerbanen i Trondheim Kommune.

## § 5 Friområder

### § 5.1 Friområde- park F1, F2, F3 og F4

Områdene inngår som en del av Strandvegparken og opparbeidelsen skal beskrives nærmere i byggeplanen.

Alle friområder innenfor planområdet skal opparbeides 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 sprenging, boring i fjell, peleramming 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 volum kan det ikke gjøres inngrep uten vegholders godkjennelse, 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 er område for løsmassetunnel ved tunnelinnslag ved Nyhavna.

Over løsmassetunnelen skal det anlegges jernbanespor for Meråkerbanen.

Område S3 kan benyttes som anleggsområde ved bygging av løsmassetunnelen.

## Trondheim kommune

Spesialområdet strekker seg fra terrengoverflaten og nedover i en bredde 10 meter til side for løsmassetunnelkonstruksjonene. Alle tiltak over og ved siden av konstruksjonene skal godkjennes av vegholder.

Over løsmassetunneltaket gjelder arealbruksformål som vist på plankartet.

Etter at veganlegget er ferdig skal arealbruksformålet og vernebestemmelsene på arealet mellom Innherredsveien og Nedre Møllenberg gate over løsmassetunneltaket være som før utbygging.

Bygninger som på plankartet er vist med blått omriss, kommer i direkte konflikt med veganlegg. Trebygninger flyttes til mellomlagring og settes tilbake på opprinnelig sted etter at vegen er ferdigbygd. Murbygninger rives og bygges opp igjen på nytt når veganlegget er ferdig.

### § 6.3 Spesialområde frisktsoner

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

### § 6.4 Spesialområde S6, S7, S8 – midlertidig trafikkavvikling

Område S6 gjelder nødvendige areal for midlertidig omlegging av Meråkerbanen.

Område S7 er areal for midlertidig trafikkavvikling i medhenhold av bestemmelsene § 4.1, men deler av arealet kan også benyttes til mellomlagring av bygninger som må flyttes.

Område S8 er areal for midlertidig trafikkavvikling i medhold av bestemmelsene § 4.1, men noe av areal kan også benyttes til midlertidig plassering av kirke.

Områdene S6, S7 og S8 er midlertidig regulering som bortfaller når anlegget er ferdig.

### § 6.5 Spesialområde S5 - midlertidig riggområde

Innenfor områdene S5 skal det i en utbyggingsfase inntil veganlegget er ferdig utbygd, være anledning til å etablere midlertidig riggområde i medhold av bestemmelsenes § 4.1.

Riggområdene tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, herunder midlertidige bygninger og anlegg, lagring m.v. Når områdene tas i bruk, skal de sikres på forsvarlig måte.

Etter at anleggsperioden er over skal arealet istandsettes som før anleggsstart og tilbakeføres til reguleringsformål for S5s del til industri/lager, jf. § 3.2.

## § 7 Krav om rekkefølge

### § 7.1 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.

### § 7.2 Bromstadvegens forlengelse

Det forutsettes at forlengelse av Bromstadvegen med forbindelse til HaakonVIIIs gt. med tilhørende anlegg, så som gangvegunderganger og fortau langs bru over jernbanen blir bygd samtidig med utbyggingen av ny E6.

### § 7.3 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 påvisningsundersøkelse. 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.

## **Trondheim kommune**

### §7.4 Vurdering av totalstabiliteten i forhold til kvikkleire

Totalstabiliteten av hele kvikkleiresonen som berører prosjektet skal vurderes, og dette skal forelegges og godkjennes av NVE og kommunen før anleggarbeidene starter opp.

### §7.5 Gangvegundergang ved Lademoen jernbaneholdeplass

Jernbaneverket ønsker i fremtida å bygge to-sidig plattform på Lademoen holdeplass. For å oppnå en god forbindelse med plattformene må det samtidig bygges undergang under jernbanesporet. Denne undergangen bør av anleggstekniske årsaker etableres samtidig med veganlegget.

.

## **§ 8 Krav om miljøoppfølgingsprogram**

### § 8.1 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.

Før igangsettingstillatelse gis skal Miljøenheten i Trondheim kommune forelegges og godkjenne tiltaksplan etter Forurensningsforskriftens kap. 2 – Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravarbeider.

## **§ 9 Krav om utslippstillatelse**

### § 9.1 Utslippstillatelse

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