

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av E6 Storler - Sentervegen, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 12/25280-35

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Storler - Sentervegen som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Aas-Jakobsen Trondheim, senest datert 18.7.2013 med bestemmelser senest datert 18.7.2013.

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

#### Sammendrag

Planforslaget legger til rette for etablering av E6 mellom Storler og Sentervegen med tilstrekkelig kapasitet både langs og på tvers. Det planlegges for en trafiksikker veg som skaper minst mulig miljøulemper i bydelen den går gjennom. I reguleringsplaner vedtatt i 2009 er størstedelen av området allerede avsatt til E6. I forbindelse med byggeplanlegging av strekningen har det blitt avdekket et større arealbehov enn tidligere antatt. I tillegg gjøres det mindre justeringer sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

E6 er en viktig del av infrastrukturen både lokalt og nasjonalt. Planforslaget medfører ingen ytterligere negative konsekvenser for området sammenlignet med allerede vedtatt reguleringsplan for strekningen.

#### Bakgrunn

Planforslaget er utarbeidet av Aas-Jakobsen som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen.

Gjeldende reguleringsplan for strekningen er:

- E6 Sør, Jaktøyen – Sandmoen (r0460), vedtatt 30.4.2009
- E6 Sandmoen – Tonstad (r0460a), vedtatt 29.10.2009

Følgende reguleringsplaner overlapper eller grenser til deler av planforslaget:

- Området fra E6 og nordover mot søppelfyllinga mellom Lersbakken og Heggstadmoen, r0244
- Heggstadmoen, r0145
- Reguleringsplan for Lauvåsmyra, Kvenildmyra og tilgrensende områder, r0272
- Tillerringen, Østre Rosten m.fl., r0317
- E6 og Østre Rosten, parsell Tonstadbrinken til Tillerringen, r0316

## Trondheim kommune

- Heimdal stasjonsområde i Tiller og Leinstrand herreder, r0012
- Per Halvorsens vei, r20100076
- Reguleringsplan for del av Heggstadmyra II, r1107

### Høring og offentlig ettersyn

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved brev til grunneiere og offentlige interesser 12.11.2012 og annonse i Adresseavisen 15.11.2012. Planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR 970/13 sendt på høring og offentlig ettersyn 3.5.2013. Det ble i tillegg varslet om utvidelse av planområdet ved brev til grunneiere og offentlige interesser 29.5.2013. Utvidelsen er omtalt under "Beskrivelse av planforslaget". Innkomne innspill er kommentert og ivaretatt under "Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn".

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for følgende tema:

- Masseras/skred
- Naturvernområder
- Støv og støy, trafikk
- Høyspentlinje
- Ulykke i av- og påkjørsel
- Ulykker med gående, syklende
- Ulykke ved anleggsgjennomføring

### Planområdet, eksisterende forhold

#### Beliggenhet

##### *Bydel*

Planområdet ligger helt sør i Trondheim, og strekker seg fra Storler i sør til Sentervegen i nord.

##### *Dagens arealbruk og bruk av tilstøtende arealer*

Fra Storler til Sandmoen ligger E6 i en bratt stigning. Planområdet ligger her i et åpent jordbrukslandskap i drift. Fra Sandmoen til Sentervegen er området opparbeidet med næringsvirksomhet på østsiden og boligbebyggelse på vestsiden.

Ved Sandmoen endrer arealbruken karakter, og går over til arealer for forretninger og næringsvirksomhet på begge sider av E6. Videre fram mot Sentervegen er områdene på østsiden utnyttet til næringsvirksomhet iblandet noen få boliger. På vestsiden er det boligarealer fra Sandmoen til Sentervegen.

#### Grunnforhold

##### *Rasfare*

Vest for krysning med jernbanen går veien gjennom søndre del av registrert kvikkleiresone 437 Stor-Ler og krysser sone 438 Bekkenget like øst for jernbanen. Sone 437 er klassifisert i risikoklasse 4 mens sone 438 har risikoklasse 5.

Mellom Jaktøyen og kryssing med jernbanen består grunnen generelt av leire som i de øvre lag karakteriseres som middels fast med overgang til relativt bløt og partvis sensitiv leire i dybden. Øst for jernbanen, innen sone 438, består grunnen av middels fast til fast leire. Ved undersøkelser er det funnet spredte og uregelmessige indikasjoner på kvikk leire men ikke sammenhengende lag. Videre mot Sandmoen består grunnen av relativt fast leire over morene og grus.

## Trondheim kommune

Fra Sandmoen består grunnen generelt av om lag 0,5 – 5 meter torv over middels fast til fast leire. På partier fremkommer grus i dybden.

### *Forurensing i grunnen*

Da det tidligere ikke har vært aktivitet i ny vegtrasé, er det ikke noe som tilsier at det skal være forurensing i grunnen. Miljøteknisk undersøkelse av grunnen vil bli utført før anleggsstart.

## Naturverdier

### *Landbruksverdi*

På strekningen Storler – Sandmoen går E6 gjennom områder benyttet til landbruk. Landbrukseiendommene har varierende størrelse, og driftsformen er melkeproduksjon og/eller kornproduksjon. Jordbruksområdene i planområdet er vurdert å ha middels verdi.

### *Naturtyper, vegetasjonstyper og flora*

Det meste av prosjektområdet består av arealer som er påvirket av vei, jernbane og landbruksvirksomhet. Områder som i dag framstår som naturområder er skogen i Lersmarka, arealene langs Klasbekken, Lersbekken og Søra samt noe oreskog på vestsiden av dagens E6. I naturtypesammenheng defineres disse områdene som "gråor-heggeskog" og "viktige bekkedrag". Bekkene går i raviner med svært frodig vegetasjon. Disse områdene er vurdert til å ha stor verdi. Dette skyldes både den høye biologiske produksjonen i oreskog generelt samt at naturtypen i Norge har blitt utsatt for stort press i form av rassikring, hogst og forurensning.

## Vilt

### *Fugl og pattedyr*

De delene av prosjektets influensområde som fortsatt har tilnærmet naturlig vegetasjon har tette bestander av spurvefugl. Midt på prosjektstrekningen går det et grøntdrag på tvers av E6. Dette grøntdraget er viktig som trekkvei for elg, rådyr og hjort. Flere vanlige arter som rev, hare og røyskatt finnes også i området.

Gode kryssingsmuligheter for vilt er viktig både av hensyn til viltet og til trafikksikkerheten. Dagens E6 krysses av vilt som trekker mellom Bymarka, Byåsen og Byneset på den ene siden og Estenstadmarka, Nidelva og Klæbu/Vassfjellet på den andre siden.

## Annet biologisk mangfold

### *Fisk*

Klasbekken drenerer et lite felt som ligger langs dagens E6, og sørligste del av den gamle fyllinga ved Heggstadmyra. Bekken har ikke hatt betydning som gytebekk for sjørørret, men i Lersbekken nedstrøms i sammenløpet mellom Klasbekken og Lersbekken var det tidligere bra med gytefisk. Det satses nå betydelige ressurser på å gjøre Søra sjørørretførende, slik situasjonen var før denne ble forurenset med sigevann fra Heggstadmoen og kloakk. Selv om situasjonen for fisk ikke er tilfredsstillende i dag, vurderes Søra med Lersbekken å være viktig for sjørørret.

## Trondheim kommune

### *Sårbare arter*

Det er gjort en registrering av flaggermus på strekningen. Det er dokumentert forekomst av nordflaggermus og enten skjeggflaggermus eller skogflaggermus ved hjelp av automatiske lydopptak. Av disse er skjeggflaggermus ført opp under kategorien «datamangel» (DD) på den norske rødlista. Det ble ikke dokumentert spesielle funksjonsområder for flaggermus i influensområdet.

Det er registrert tre rødlistede fuglearter i influensområdet. Dette er stær, fiskemåse og hønsehauk. Alle disse artene er vurdert til truetetskategorien «nær truet» (NT). Dette innebærer at artene ikke er vurdert å være truet av utryddelse, men at de bør følges med over tid.

### *Fremmede arter*

I planområdet er det registrert to plantearter som er oppført på lista over fremmede arter i norsk natur som kan være en trussel mot stedegne arter. Dette er artene hybridlirekne og hagelupin. Begge disse artene er vurdert til å være av «svært høy risiko» (SE) for økosystemene.

## Stedets karakter

### *Topografi*

Planområdet fra Storler til Sandmoen ligger i et åpent jordbrukslandskap i drift. Fra Sandmoen til Sentervegen er det næringsvirksomhet på østsiden og boligbebyggelse på vestsiden.

### *Trafikkforhold*

Veglenken er en del av E6 og stamvegnettet i Trondheimsregionen og viktig i nasjonal, regional og lokal sammenheng. Lenken er en del av transportkorridorene nr. 6 Oslo - Trondheim og nr. 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Transportområdet er et viktig reisemål for bosatte i kommunene sør for Trondheim (Melhus, Klæbu, Skaun og Orkdal).

Brøttemsvegen/Østre Rosten på østsiden av E6 utgjør sammen med E6 hovedveisystemet på strekningen Sandmoen – Sentervegen. I tillegg fungerer Industrivegen på vestsiden av E6 som samleveg.

### *Gang- og sykkeltilbud, skoleveg*

Fra Klett til Trondheim finnes det ingen gang- og sykkelveg langs E6. Sykkelveger finnes langs samlevegene Østre Rosten og Industrivegen fra Sandmoen mot sentrum. Det planlegges også gang- og sykkeltrasé langs Heimdalsvegen. Kryssing av E6 skjer i dag ved kryss Sandmoen og undergang ved Sandmovegen - Industrivegen.

### *Støy fra trafikk*

På strekningen er det boliger på østsiden av kryss ved Sandmoen, samt på vestsiden på strekningen fra kryss ved Sandmoen til Sentervegen. Boligene på begge sider av veggen har ved fasade støynivå over gjeldende retningslinjer.

### *Annen infrastruktur*

Dovrebanen går i bru over eksisterende E6 ved Storler.

### *Idrettsanlegg*

Det er i dag ingen anlegg i planområdet.

## **Trondheim kommune**

### **Teknisk infrastruktur, vann og avløp, overvannssystem og drenering**

Opplysninger om eksisterende ledningsanlegg er hentet fra det kommunale ledningskartverket, samt gjennom befaringer og innmålinger av eksisterende anlegg.

#### *Berørte kommunale ledninger*

##### Profil 8100

Kommunal AF-ledning som håndterer avløpsvann fra Jarveien krysser E6 og har fall østover mot Østre Rosten.

##### Profil 7840

Kommunal vannledning fra Tillerbruvegen til Anders Hårstads veg krysser E6.

##### Profil 6860

Kommunal AF-ledning og vannledning fra Sandmovegen til Sandbakkvegen krysser E6.

##### Profil 5680

Kommunale ledninger for spillvann, overvann og vann krysser E6.

#### *Eksisterende overvannssystem og drenering*

På Heimdalsmyra dreneres eksisterende E6 østover mot ledningssystem i Østre Rosten.

Sør for vannskillet som ligger rett nord for kryssingen Sandmovegen/Sandbakkvegen og til vektstasjonen på Sandmoen dreneres eksisterende E6 sørover og tilknyttes kommunalt overvannssystem før utslipp i Lersbekken.

Sør for vektstasjonen og ned til kryssingen med Dovrebanen dreneres E6 i eget system og har utslipp i Klasbekken.

### **Beskrivelse av planforslaget**

#### Planlagt arealbruk

##### *Bebyggelse og anlegg*

Areal for boligbebyggelse, industri, idrettsanlegg, industri/lager, kontor/industri med flere, som vil bli benyttet til midlertidig anleggsområde. Omfatter også eksisterende bensinstasjon ved kryss Sandmoen, som beholdes.

##### *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur*

Areal til veg, fortau, gang- og sykkelveg, trasé for jernbane, kollektivtransport, annen veggrunn.

##### *Landbruk, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR)*

Arealer til LNFR, som vil bli benyttet i anleggsperioden til midlertidig anleggsområde. Omfatter også naturformål, regulering av viltkorridor.

##### *Bruk og vern av sjø og vassdrag*

Regulering av bekkeløp ved Klasbekken og Lersbekken.

## Trondheim kommune

Byggegrenser er satt i henhold til tidligere regulering:

- E6: 50 meter fra senterlinje veg.
- Andre offentlige veger: 15 meter fra senterlinje veg.
- Langs jernbanen er byggegrensen 30 meter fra senterlinja på Dovrebanen.

### Veg

Følgende endringer er lagt inn i ny reguleringsplan:

- Endret utforming av midtdeler og skulderbredder på deler av strekningen.
- Ved Sandmoen er forbikjøringsfelt forlenget med ca 550 meter fra kryssområdet og i nordgående retning.
- Det er lagt inn snuplass i Sandmovegen. Snuplass i Sandbakkvegen er flyttet og økt i størrelse.
- Ny kulvert ved Sandmoen med tilhørende rundkjøringer på begge sider av veien.

Ved kryss Sandmoen er gjeldende regulering beholdt på østsiden med noen endringer:

- Vekslingsstrekning ved påkjøring fra kontrollstasjon.
- I kryss mellom av- og påkjøringsramper er rundkjøring erstattet med T-kryss. Regulert løsning med rundkjøring har for stor stigning gjennom kryssområdet.
- Rundkjøring i Brøttemsvegen beholdes, men høydene justeres i henhold til vegnormalens krav til utforming (maksimalt 3 % stigning inn mot kryss).
- På vestsiden utgår rundkjøring mellom Industrivegen og Hegstadmoen.

### Driftsveger

Det er lagt til rette for opparbeidelse av driftsveg over viltkulvert ved Storler. I planen inngår også driftsveger på begge sider av E6 sør for Dovrebanen.

### Utvidelse av planområdet - Himmelhaugen

Utvidelsen er på ca 8,2 daa og ligger rett vest for planavgrensningen som forelå ved utsendelse til offentlig ettersyn. For å tilfredsstille kravene til stabilitet må toppen av Himmelhaugen med omkringliggende områder flates ut. Nedplaneringen skal gjøres i kombinasjon med motfylling mot E6 på et lavere nivå. Formålet med utvidelse er å sikre at motfyllingen ikke endres og at byggingen ikke skal få konsekvenser for områdestabiliteten.

### Teknisk infrastruktur: Vann og avløp, overvannssystem og drenering

Overvann fra planlagt E6 nord for høybrekk i profil 7115 tilknyttes eksisterende kommunalt ledningsnett. Uttrekk med fordrøyning til kommunalt nett etableres i profil 7490, 8100 og 8365.

Sør for høybrekk i profil 7115 føres overvannet fra planlagt E6 sørover langs E6 i eget system til utløp i Lersbekken og Klasbekken. Før utslipp i Lersbekken er det planlagt en rense- og fordrøyningsdam.

Kryssende kommunale ledninger ivaretas.

### Gang- og sykkelveger

Det er planlagt gang-/sykkelbru ved Sandbakken. Her var det tidligere regulert undergang. Brua er flyttet litt mot sør for å få tilstrekkelig høyde.

Ved Hårstadkrysset var det i gjeldende regulering lagt inn fortau langs vegbrua. Dette krevde

## Trondheim kommune

3 krysninger i plan for gang-/sykkeltrafikk som krysser mellom Isdamveien og Anders Hårstads vei. I tillegg måtte adkomstveg til forbrenningsanlegg krysses for de som skulle til/fra busstopp. Etter en intern trafiksikkerhetsrevisjon av gjeldende plan er det foreslått at fortauet langs vegbrua fjernes. Myke trafikanter som skal bevege seg på tvers henvises til gang- og sykkelbrua over E6 ved forbrenningsanlegget. Denne traseen er også hovedruta for myke trafikanter mellom Heimdal og Hårstadmarka. For å gi god visuell føring er det lagt inn en ekstrarampe opp på gang-/sykkelbrua, og en kulvert under adkomstveg til forbrenningsanlegget på østsiden av E6. Gang- og sykkelvegen langs Isdamvegen vil høydemessig senkes mot rundkjøringen i Hårstadkrysset slik at det blir vanskelig å komme opp på vegbrua. De ledes naturlig inn på gang- og sykkelbrua og selv om løsningen medfører noe lengre gangavstand for de som skal til/fra Isdamvegen vil ikke omvegen føles så stor. Med denne løsningen unngås gang-/sykkelkrysning i plan.

### Dovrebanen

Normalprofilen er økt i henhold til gjeldende krav til utforming. Det er i tillegg lagt inn anleggsområde langs sporet, og anleggsvei med adkomst til kommunalt vegnett.

### Viltkulvert

Viltkulvert inngikk også i tidligere regulering. Utformingen er i forbindelse med byggeplanlegging optimalisert for å sikre kobling mot viktig vilttrekk. Formålet er også endret for å sikre at arealet over kulverten får utforming og bruk i henhold til intensjonen.

### Bekker

Ved Storler går E6 gjennom en sone med kvikkleire. Planen er utvidet ved Klasbekken og Lersbekken, hvor det er planlagt stabiliserende tiltak.

### *Klasbekken*

Overvann fra E6 pr4550 – pr5600 føres ut i Klasbekken. Bekken får høyere spissavrenning enn dagens situasjon, erosjonssikres og blir liggende i stabiliserende fylling. Oppfyllingen blir utformet slik at storparten av arealet kan benyttes som jordbruksareal.

### *Lersbekken*

Overvann fra E6 pr5600 – pr7115 føres ut i Lersbekken. Oppstrøms Lersbekken etableres det en rensedam som også skal fungere som et fordrøyningsmagasin. Utførte beregninger viser at spissavrenningen fra ny E6 vil være noe lavere enn fra dagens E6. Bekken heves ned til samløpet med Jesmobekken, erosjonssikres og blir liggende i stabiliserende fylling. Utlegging av vegetasjonsdekke med stedlig vekstjordlag skal sikre rask revegetering og sørge for at bekken fremstår mest mulig naturlig etter inngrepet.

### Massedeponi og riggområde

Det vil bli stort behov for massedeponi på strekningen. Arealer for midlertidig anleggsområde er foreslått lokalisert ved Sandmoen og ved Hårstadkrysset.

Det er foreslått at areal avsatt til idrettsformål i planen kan brukes til midlertidig massedeponi. Det har vært dialog mellom Trondheim kommune og Statens vegvesen om bruk av arealet. Før det kan tas i bruk til midlertidig massedeponi må det på vanlig måte inngås avtale mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune om bruk.

## Trondheim kommune

### Planlagt gjennomføring

Det er forutsatt utbygging av parsellen i perioden 2014 – 17. Det er fortsatt noe usikkerhet om hvilke delstrekninger av E6 på strekningen Jaktøyen – Sentervegen som bygges ut først. Parsellen nord for Sentervegen blir ferdigstilt i løpet av høsten 2013.

### Virkninger av planforslaget

#### *Naturmiljø*

I området nord for jernbanen avviker traseen fra dagens veitrase. På denne strekningen vil det bli bortfall av en del vegetasjon i naturtyper av stor verdi. Disse områdene er også viktige for fuglelivet.

Klasbekken skal heves som en følge av tiltaket. Dette vil gå på bekostning av noe oreskog og en tilnærmet naturlig, men beitepåvirket bekkedal. Det skal imidlertid legges til rette for at det etableres skog på østsiden av bekken og bekken skal utformes med variasjon i både bredde, dybde og strømhastighet. Ved reetablering av vegetasjon skal det tas vare på vekstlaget som ligger i området før oppfyllingen begynner. Etter oppfylling med stein, fylles vekstlaget tilbake. Dette sørger for rask revegetering, samtidig som det ikke medfører fare for spredning av uønskede arter til området. Dette er et viktig poeng både for landbruket i området og for bevaring av det biologiske mangfoldet.

Det skal bygges en 80 meter bred viltovergang i området hvor det i dag krysser mest vilt over E6. Viltgjerdet skal lede viltet inn mot overgangen og hindre at det skjer kryssing utenfor overgangen. Dette vil bli en klar forbedring i forhold til dagens situasjon, hvor viltkryssingen foregår i plan med dagens E6. Det skal også legges til rette med vegetasjon inn mot viltovergangen for å gjøre korridoren attraktiv for viltet. Viltovergangen med tilretteleggingen i forbindelse med denne vil også ha stor verdi for flaggermus.

#### *Forholdet til Naturmangfoldloven*

Naturbasen og Artskart viser at det ikke er registrert andre spesielt verdifulle naturtyper eller truede arter i det aktuelle området. Kravet til kunnskapsgrunnlaget er dermed oppfylt, jf. Naturmangfoldloven §8. Ut fra kunnskap om vegetasjon og topografi vurderes det som lite trolig at tiltaket vil medføre vesentlig skade på natur- og miljøverdier (jf nml. § 9). Tiltaket vil heller ikke medføre at den samlede belastningen i området blir uforholdsmessig stor (jf nml. § 10). Det vurderes at planen ikke vil medføre inngrep som er til skade for natur- eller miljøverdier og en vurdering av naturmangfoldloven §§ 11 og 12 anses dermed ikke som aktuelt.

Tiltaket går noe på bekostning av naturtypene «gråor-heggeskog» og «viktige bekkedrag». Dette er naturtyper som generelt er i tilbakegang i store deler av landet. I rimelig nærhet til prosjektområdet er viktige områder ivaretatt gjennom vern av edelløvsskog i naturreservater nær utløpet av Gaula, og det er mange sidebekker til Gaula med verdifulle forekomster av disse naturtypene.

I avbøtende tiltak som planlegges gjennomført, slik som viltovergangen, legges det vekt på å få den funksjonell ved å ta hensyn til erfaringer med lignende tiltak andre steder i regionen og i Norge for øvrig. Bredden på overgangen blir tilstrekkelig og utforming og vegetasjon skal bli slik at den blir attraktiv for vilt.



## Trondheim kommune

### Trafikkforhold

Tiltaket vil øke kapasiteten i vegnettet, og bedre framkommeligheten for trafikk på strekningen sør for Trondheim. Med ny E6 vil trafikksituasjonen i området bli bedre. Følgende trafikk tall (ÅDT) og dimensjonerende hastighet ( $V_{dim}$ ) er lagt inn ved beregning av vegkapasitet og støy på strekningen. Andel tunge kjøretøy er anslått til 10 % i 2040 (se vedlegg 11).

	Dagens		2040	
	ÅDT	$V_{dim}$	ADT	$V_{dim}$
Nord for Hårstadkrysset	23900	80 km/t	42100	90 km/t
Sør for Hårstadkrysset	23900	80 km/t	42100	90 km/t
Sør for Sandmoen	21000	80 km/t	44500	90 km/t
Brøttemsvæien	10300	50 km/t	10300	50 km/t

### Grunnforhold

I området ved kryssing med jernbanen vil de relativt bløte leiravsetningene kreve tiltak i form av for eksempel stabilisering og/eller lette fyllinger for å ivareta bæreevne, stabilitet og setningshensyn. Brukonstruksjoner må påregnes fundamentert på pæler. Ved kryssing av kvikkleiresone 437 Stor-Ler vil det være behov for noe nedplanering av høydedraget på nordsiden av veien (Himmelhaugen) samt oppfylling av Klasbekken på østsiden av Storler gård. Disse tiltakene er nødvendige ut fra gjeldende sikkerhetsprinsipper ved bygging i kvikkleiresoner. Som omtalt i "beskrivelse av planforslaget" er planområdet utvidet med omtrent 8,2 daa. Dette er et av sikringstiltakene for å ivareta områdestabiliteten. Selve gjennomføringen av nedplanering og motfylling ivaretas gjennom byggesøknad.

Ved kryssing av sone 438 Bekkenget på østsiden av jernbanen vil det være nødvendig med noe heving av bekkeløpet i Lersbekken for å sikre lokal stabilitet mot ny veitrase.

Fra Sandmoen til Sentervegen vil konstruksjoner i hovedsak kunne fundamenteres direkte på mineralske masser under torvlaget. Ved masseutskifting av torv og oppfylling med tyngre, mineralske masser vil det ut fra setningshensyn kunne være behov for bruk av lette masser. Ved skjæringer i torv må det påregnes tiltak for å hindre grunnvannssenkning som kan influere på inntilliggende konstruksjoner. Fyllinger direkte på torv må sikres både med hensyn til bæreevne/stabilitet og setninger som kan ha betydning for nærliggende konstruksjoner.

### Støy

Miljøverndepartementets planretningslinje T-1442 er lagt til grunn for støyberegningene. Retningslinjen gjelder utendørs støyforhold ved planlegging av de viktigste støykildene i ytre miljø, og arealbruken i støyutsatte områder. Den er utarbeidet i tråd med EU-regelverkets metoder og enheter, og er koordinert med regelverket om lydforhold i bygninger, som er gitt i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven med tilhørende standard NS 8175 klasse C.

## Trondheim kommune

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	55 L <sub>den</sub>	70 L <sub>5AF</sub>	65 L <sub>den</sub>	85 L <sub>5AF</sub>
Bane	58 L <sub>den</sub>	75 L <sub>5AF</sub>	68 L <sub>den</sub>	90 L <sub>5AF</sub>

Figur: Grenseverdier støy fra veg og bane

Det er foretatt støyberegninger for hele strekningen for trafikk i år 2040. Beregningene viser at en del bebyggelse ligger i rød sone og gul sone, og dermed utløser behov for å skjerme. Det er sett på skjerming langsmed hovedveg ved bruk av voll og skjerm og kombinasjon av disse.

Opplysninger om støynivå for dagens situasjon er hentet fra Handlingsplan støy 2013, Trondheim kommune. I forbindelse med strategisk støykartlegging i Trondheim, er det utarbeidet støysonekart for henholdsvis 2 og 5 meter over bakken for dagens situasjon.

Tabellen under viser antall hus som har støynivå ved mest støyutsatte fasade over grenseverdiene med dagens trafikkbelastning og dagens vegnett.

	Antall hus med støynivå over de aktuelle grenseverdiene gitt i T-1442	
	Beregningspunkt 2 meter over terreng	Beregningspunkt 5 meter over terreng
Støynivå tilsvarende gul sone	143	168
Støynivå tilsvarende rød sone	12	58

Figur: Beregningsresultat. Eksisterende støynivå langs dagens veg.

Det er gjort punktberegninger for hvert bolighus som ligger innenfor det berørte området (se vedlegg 4 og 5). Tabellen under viser antall hus som har støynivå ved mest støyutsatte fasade over grenseverdiene gitt i T-1442, med skjerming som vist i reguleringsplanen. Beregningsår 2040.

	Antall hus med støynivå over de aktuelle grenseverdiene gitt i T-1442	
	Beregningspunkt 2 meter over terreng	Beregningspunkt 5 meter over terreng
Støynivå tilsvarende gul sone	46	110
Støynivå tilsvarende rød sone	0	4

Figur: Beregningsresultat. Framtidig trafikkbelastning, skjermet

De planlagte tiltakene har god effekt selv med en betydelig trafikkvekst i perioden. I dagens situasjon har rundt 140 boliger støynivå i gul sone 2 meter over terreng, tilsvarende 1. etasje. I framtidig situasjon er dette redusert til 46. I framtidig situasjon er ingen boliger i rød sone, mens det i dag er rundt 20 boliger som har støynivå over 65 dB ved fasade.

## Trondheim kommune

I høyder tilsvarende 2. etasje vil det bli en reduksjon i antall støyutsatte fra ca 220 i dag, til 114 i fremtidig situasjon.

Boenheter der kravet til innendørs støy ikke er oppnådd etter at støyskjermer og støyvoller er etablert, vil utredes ytterligere for fasadetiltak på boligen. Det vil utføres tiltaksvurderinger i prosjekteringsfasen. Nødvendige tiltak på fasaden slik at en tilfredsstiller kravene til innendørsstøy (NS 8175 klasse C) skal utføres så tidlig som mulig og før veganlegget ferdigstilles.

### *Gang-/sykkeltrafikkens framkommelighet*

I planen forutsettes det at gang-/sykkeltrafikk skal foregå på egne veger langs lokalvegnettet (samle- og adkomstveger). Flere planskilte krysninger bedrer muligheten for ferdsel på tvers av E6, og danner viktige forbindelseslinjer mellom samlevegene Industrivegen på vestsiden og Østre Rosten på østsiden av E6.

### *Sandbakken barnehage*

Sandbakken barnehage holder til i Kvenildveien 3B. I anleggsperioden vil det være nødvendig å bygge en interimsveg for omlegging av E6 mens den nye vegen bygges. Dette medfører at eksisterende støyvoll som benyttes til lekeareal, må fjernes i området ved barnehagen.

For å redusere ulempene mest mulig vil det bli satt opp et midlertidig støv- og støygjerde (tett plankegjerde). Når det gjelder redusert uteareal for barnehagen i anleggsperioden vil utbygger forsøke å begrense dette så mye som mulig, både med tanke på tid og størrelse på arealet.

Støyberegningene som er utført viser at eiendommen etter at ny støyvoll og støyskjerm er etablert fortsatt har støynivåer som overskrider grenseverdien i T1442. Tiltaksutredningen som utføres i forbindelse med detaljprosjekteringen vil avgjøre om det blir aktuelt med fasadetiltak på eiendommen.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Planforslaget innebærer ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen.

### **Innspill til planforslaget før første gangs behandling**

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved brev til grunneiere og offentlige interesser 12.11.2012 og annonsert i Adresseavisen 15.11.2012. Frist for merknader ble satt til 4.12.2012. Innspill før førstegangsbehandling er redegjort for i vedtak til offentlig ettersyn.

### **Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn**

Det har til sammen kommet 19 tilbakemeldinger til reguleringsforslaget ved offentlig ettersyn.

### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev mottatt 18.7.2013

#### *Landbruk og bygdeutvikling*

Fylkesmannen henstiller om at overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet, og at det innarbeides krav om dette i reguleringsbestemmelsene. Fylkesmannen forutsetter at landbruksarealer som omdisponeres midlertidig i forbindelse med tiltaket tilbakeføres til samme tilstand som før tiltaket. Reguleringsbestemmelsene må ivareta jordbruksarealene som omdisponeres midlertidig. Gjennom reguleringsbestemmelsene må det fremgå klart hvordan arealene som skal tilbakeføres til jordbruksproduksjon skal ivaretas.

## Trondheim kommune

### *Miljøvern*

Fylkesmannen ønsker en sterkere presisering knyttet til tiltak i bekkeløpene i Klasbekken og Lersbekken. I møte med Statens vegvesen og Trondheim kommune den 11.7.2013 kom det fram at det gjøres omfattende inngrep i bekkene og arealene rundt. I reguleringsplanen er det viktig å sikre at arbeidene i bekkene og områdene rundt blir gjort skånsomt. Kantsonen har en viktig rolle for økologien i og langs vannstrengen. Det må inntas bestemmelser som sikrer at bekken og kantsonen opparbeides til det beste for det biologiske mangfoldet. Bekken må tilbakeføres med bunnsubstrat til beste for naturmangfoldet. Vegetasjonsbeltet rundt bekken må sikres gjennom plankartet og det må sørges for at rense/fordrøyningsdam ved Lersbekken blir etablert. Fylkesmannen har innsigelse til planforslaget som ble sendt på høring 21.5.2013.

### **Rådmannens kommentar:**

Matjord skal tas vare på og brukes til dyrkningsformål, som topplag på massefylling til jordbruksformål, grøntanlegg eller andre typer dyrkningsarealer. Dette sikres i bestemmelsene.

Tilsvarende suppleres reguleringsplanen slik at en tar hensyn til fylkesmannens merknader om sikring av bekkeløpene.

Nytt forslag til plankart og bestemmelser ble oversendt fylkesmannen i e-post 19.7.2013. I brev datert 29.7.2013 skriver fylkesmannen at dersom planen blir vedtatt med disse endringene, vil grunnlaget for innsigelsen falle bort. Rådmannen vurderer dermed at vilkårene for egenerkjennelse er oppfylt.

### Fiskeridirektoratet, 4.7.2013

Fiskeridirektoratet har ingen merknader til planen siden planen ikke vil berøre interesser direktoratet er satt til å ivareta.

### Politiet, 26.6.2013

Politiet mener at dagens plassering av kontrollstasjon er svært uheldig. Kontrollstasjonen burde vært flyttet fra stedet, f. eks. til Klett. Her vil en ha mulighet til å fange opp trafikk fra både Ev6, Ev39, Rv707 og Fv900. De peker også på at utformingen av avkjøringen og kryss på vestsiden av krysset ved Sandmoen ikke holder den standard som vegsystemet for øvrig. Denne avkjøringen skiller seg såpass klart ut i et nytt veganlegg, noe som vil gi trafikksikkerhetsmessige svakheter.

### **Rådmannens kommentar:**

*Kontrollstasjonene er ikke en del av reguleringsplanen. I dag er det en kombinert rampeløsning med 1)avkjøring nordover fra E6, 2)fletting med trafikk fra kontrollstasjon og 3)påkjøring til E6 fra kontrollstasjon. I den regulerte løsningen er disse tre funksjonene adskilt.*

*Kryssutforming på vestsiden av Sandmoen-krysset: Avkjøringsrampe sørover fra E6 er trukket litt nord for selve krysset. Det er for stor høydeforskjell og for lite areal til å gi denne rampen samme utforming som de øvrige rampene i Sandmoen-krysset (ville blitt for stor stigning og for krapp kurvatur). Der påkjøringsrampe sørover fra E6 krysser Industrivegen er gjeldende reguleringsgrenser beholdt for en eventuell framtidig ombygging til rundkjøring.*

### Gisle Dyrset, Kvenildveien 25, dato: 25.5.2013

Har et uthus på eiendommen som ikke er avmerket på plankartet. Ønsker at uthuset registreres før byggingen av ny E6 starter, for å forebygge uklarheter ved utlån av tomteareal.

## Trondheim kommune

### **Rådmannens kommentar:**

*Uthuset er oppmålt og tatt med i kartgrunnlaget, uthuset skal bevares.*

Wullum Eiendom AS / Industriveien 75 AS, dato: 27.5.2013

Arealbehovet virker noe redusert i forhold til båndlagt areal for eiendommen slik at formålet VT burde flyttes ut mot gang- og sykkelsti. Foreslår at tidligere eiendomsgrense og formål beholdes.

### **Rådmannens kommentar:**

*Plan- og formålsavgrensning er den samme som i gjeldende plan. Dette må opprettholdes for eventuell framtidig ombygging av krysset.*

CBRE Atrium, porteføljeforvalter for Esso Norge AS, gnr/bnr 313/425, dato: 5.6.2013

Ber om at dagens trafikkbilde og arealdisponering beholdes. Ønsker å bevare adkomstene til stasjonen og sikt rundt den. Ønsker ikke erverv av eiendommen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Innkjøring til stasjonen må flyttes. Etter vil det ikke gjøres inngrep i stasjonsområdet. Innkjøring fra sør vil være mulig med avkjøring ved Statens Vegvesens vektstasjon. Hovedadkomsten vil likevel være via rampe mot Klæbu. Det vil bli behov for erverv fra eiendommens vestre side. Siktforholdene rundt stasjonen vil bli uforandret.*

Trondheim Renholdsverk AS, dato: 10.6.2013

Ønsker direkte avkjøring fra E6 mot rundkjøringen på vestre side sør for Sandmoenkrysset. Ønsker at det etableres kobling nord- og sørover fra rundkjøring på østsiden sør for vektstasjonen på Sandmoen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Avkjøring fra E6 på vestre side sør for Sandmoenkrysset: Vegnormalens krav til avstand mellom kryss og vekslingsstrekning kan ikke tilfredsstilles med en slik løsning. Rampe fra E6 til ny rundkjøring øst for E6 vil bli etablert når/dersom kryssing av E6 bygges. Usikkerhet knyttet til dagens bruk gjør at det ikke er tatt stilling til etablering av denne rampen i forbindelse med planarbeidet. Men det er satt av vegareal til en framtidig etablering.*

*På grunn av høydeforskjell og den allerede vanskelige trafikksituasjonen vil det ikke være mulig å etablere en påkjøring nordover fra ny rundkjøring på østsiden av E6 nordover mot Sandmokrisset.*

Oddvar Saarheim og Lars Kvenild, eiere av gnr/bnr 323/1702 og 313/409, dato: 11.6.2013

Motsetter seg etablering av støyvoll, da dette vil medføre inngrep på deres tomt. Foreslår å flytte støyvoll og gangveg lengre øst for å kunne frigi eiendommene for utbygging.

### **Rådmannens kommentar:**

*Det meste av arealet trengs for å bygge vegsystemet. Restarealet er også regulert til vegareal for ikke å etterlate et smalt område som ikke benyttes. Det er ikke regulert innkjøring til området, men en vendehammer i enden av Anders Hårstads veg.*

Trøndelag brann- og redningstjeneste, dato: 12.6.2013

Minner om at tilstrekkelig adkomstveier for utrykningskjøretøy og plassering av brannkummer

## Trondheim kommune

med nødvendig slokkevannskapasitet, samt fungerende sprinkleranlegg må være inntakt både under og etter anleggsperioden.

### **Rådmannens kommentar:**

*Merknaden tas til etterretning.*

### Sør-Trøndelag fylkeskommune, dato: 3.6.2013

Ut ifra kulturminneregisteret er det ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

### **Rådmannens kommentar:**

*Innspillet tas til etterretning.*

### Kvenild Holding AS, dato: 27.6.2013

Ber om at det reguleres avkjøringsrampe fra sør til rundkjøringen på østsiden av E6 ved ny kulvert ved Sandmoen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Rampe fra E6 til ny rundkjøring øst for E6 vil bli etablert når/dersom kryssing av E6 bygges. Usikkerhet knyttet til dagens bruk gjør at det ikke er tatt stilling til etablering av denne rampen i forbindelse med planarbeidet. Men det er satt av vegareal til en framtidig etablering.*

### NHP Eiendom AS, dato: 27.6.2013

Ber om at det reguleres rampe fra sør til rundkjøringen på østsiden av E6 ved ny kulvert ved Sandmoen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Det vises til kommentar under innspillet fra Kvenild Holding AS og Trondheim Renholdsverk AS.*

### AtB AS, dato: 22.6.2013, møtereferater datert 18.6.2013 og 2.7.2013

AtB drifter i dag rute 44 i Sandbakkvegen. Samme rute har A-avganger som avslutter ved Heggstadmyra. Ny tur med rute 44 starter fra Sandbakken. I dag har bussen adkomst fra Industrivegen til rundkjøring i Sandbakken. AtB ønsker å opprettholde denne løsningen for å slippe omkjøring via Johan Tillers veg og Sandbakkvegen, som vil medføre betydelig tomkjøring. AtB ber om at det i reguleringsplanen åpnes for etablering av hvilebod for sjåførere, oppstilling av inntil 2 busser og at muligheten for inn-/utkjøring til Industrivegen fra Sandbakkvegen ivaretas.

### **Rådmannens kommentar:**

*Det åpnes for at buss kan kjøre mellom Industrivegen og Sandbakkvegen, med forutsetning i bestemmelsene at dette skal etableres slik at det kun tillates buss på gang-/sykkelvegen. Gang- og sykkelvegen utvides for å ivareta plassbehovet for busser. Det tas også inn i bestemmelsene at det kan etableres hvilebod sør for Sandbakkvegen.*

### Randi Viken, Sandbakken barnehage, Kvenildveien 3 B, dato: 18.6.2013

ROS-analyse beskriver ikke at barnehagen mister driftsgrunnlag som følge av planforslaget. Av driftshensyn og tilhørende godkjenninger er barnehagen avhengig av hele dagens uteområde, også i byggefasen. Konsekvensen av reguleringsplanen er at barnehagen vil måtte nedlegges, på grunn av anleggsperioden og behov for midlertidige ervervsområder. Mener at veglinjen kan

## Trondheim kommune

tilpasses slik at inngrepet på vestsiden reduseres. Forutsetter at dagens støyvoll skal stå under hele anlegget og at den først erstattes av en ny når den nye veien tas i bruk. Foreslår at interimsvei anlegges på østsiden av veganlegget for å redusere belastningen for bebyggelse og barnehagen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Permanent løsning - konsekvenser:*

*Støy: Beregningene viser at støynivået ved barnehagen etter utbygging blir noe lavere enn i dag, selv om en legger inn betydelig trafikkvekst. Nivået vil likevel ligge over kravet i forskriften for utendørs støy (gul sone). Det kan bli aktuelt med fasadetiltak på bygningen for å tilfredsstille kravet til innendørs støy.*

*Uteareal: Reguleringsforslaget innebærer at støyskjerm ved barnehagen flyttes ca. en meter nærmere E6 enn dagens skjerm. Samtidig krever bedre og bredere støyvoll mer plass, slik at barnehagens uteareal blir mindre enn i dag. Løsningen gir imidlertid større uteareal enn i gjeldende reguleringsplan (fra 2009). Det samlede utearealet vil ligge over departementets veiledende norm.*

*I anleggsperioden - konsekvenser:*

*Støy: Eksisterende støyvoll må fjernes i anleggsperioden. Det vil bli satt opp midlertidig støy- og støvgjerde. Dette vil ikke gi samme effekt som dagens løsning. Man må forvente at støynivået blir høyere i anleggsperioden, men det er umulig å si noe sikkert om i hvor stor grad. Blant annet vil nedsatt hastighet mens anleggsarbeidet pågår kunne redusere trafikkstøyen.*

*Uteareal: Barnehagen vil ha et disponibelt uteareal (eksisterende grøntareal på tomte) på 450 m<sup>2</sup> i anleggsperioden. Dette ligger over departementets veiledende norm, som er slik: Inne: 4 m<sup>2</sup> netto leke- og oppholdsareal per barn for barn over tre år. Ute: Seks ganger leke- og oppholdsreal inne. I Trondheim regnes normalt 24 m<sup>2</sup> per barn ute. Ifølge egen hjemmeside har barnehagen 15 plasser, noe som tilsvarer et minstekrav på 360 m<sup>2</sup>.*

*Mulige tiltak i anleggsperioden:*

*Detaljprosjekteringen må avklare midlertidige tiltak som kan redusere støyulempene mens anleggsarbeidet pågår – både støynivå og varighet. Dette er ikke mulig å innarbeide i selve reguleringsplanen, men tiltakshaver har som intensjon å bygge E6 slik at driften for barnehagen kan opprettholdes også i anleggsperioden. En mulighet er å utnytte regulert vegareal og gjennomføre utbyggingen av E6 i flere faser der ved å flytte interimvegen fra vest- til østsida av E6. Dette må i så fall innarbeides i faseplaner for anlegget. Detaljprosjekteringen må videre avklare om det er teknisk mulig å imøtekomme kravet om å la dagens støyvoll stå inntil ny E6 er ferdig, og eventuelle kostnader ved dette. På samme måte må detaljprosjekteringen avklare om tiltak kan begrense varigheten av provisoriske løsninger ved barnehagen.*

*I perioden fram til byggstart vil tiltakshaver jobbe med å finne løsninger slik at ulempene i anleggsfasen reduseres.*

Panark AS, på vegne av Buddhistisk forening Nord og Sør-Trøndelag, dato: 26.6.2013

Planforslaget berører tempeltomt ved Isdamvegen. På grunn av utformingen av utearealer er det behov for hele tomtens bredde. I planforslagets § 5.9 står det at "området skal benyttes til grøfter, skjæringer, fyllinger, støttemurer og støyvoller/støyskjermer". I dette tilfellet er det kun aktuelt at det etableres støttemur. Forutsetter at støttemur etableres på arealet avsatt til annen veggrunn.

## Trondheim kommune

Anmoder om at gangfeltet på tvers av Isdamvegen flyttes vestover på andre siden av krysset med Djupmyra for å bedre fotgjengersituasjonen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Det er i planforslaget tatt 140 m<sup>2</sup> mer av tomta til annen veggrunn. Årsaken til dette er dårlige grunnforhold og behov for masseutskifting. Gangfelt er plassert som i gjeldende reguleringsplan.*

### **Innspill i forbindelse med annonsering av oppstart av planarbeid for Himmelhaugen**

Utvidelse av planområdet for å ivareta geoteknisk hensynssone ble annonsert i brev til grunneiere og offentlige interesser 29.5.2013. Det kom ikke inn innspill som følge av annonsering av utvidelse av planområdet.

Innspillene som er gjengitt under kom inn i forbindelse med annonsering av oppstart av planarbeidet for Himmelhaugen. Planarbeidet for Himmelhaugen er avsluttet ettersom hensynssonen er inntatt i dette planforlaget. Selve gjennomføringen av nedplanering og motfylling ivaretas gjennom byggesøknad.

### NVE, dato: 7.5.2013

Geoteknisk dokumentasjon må vedlegges planforslaget når det legges ut til offentlig ettersyn og høring. Dokumentasjonen må vise at sikkerheten for omkringliggende bygg og anlegg vil være tilstrekkelig iht kravene i kapittel 7 i TEK10. Dette gjelder både anleggsfasen og permanent.

### **Rådmannens kommentar:**

*Området vedrørende motfylling er innlemmet i reguleringsplan for E6 Storler – Sentervegen. Tiltaket inngår i rammesøknad som er sendt inn til Trondheim kommune. Geoteknisk dokumentasjon er vedlagt og fulgt opp med tredjepartskontroll.*

### Jernbaneverket, dato: 27.5.2013

Det forutsettes at stabilitet for Dovrebanen også tas med i vurderingene i forbindelse med E6 og Heimdalsvegen.

### **Rådmannens kommentar:**

*Forholdene er sikret og fulgt opp i reguleringsplan for Heimdalsvegen og ny E6.*

### Heimdal Sag Prosjekter AS, dato: 2.5.2013

Har opsjon på eiendommen gnr/bnr 217/3 og 5, med tanke på nærings- og industripark. Ønsker at eiendommen tas hensyn til ved utflating av området. Ber om at utformingen gjøres i samarbeid med egne arkitekter.

### **Rådmannens kommentar:**

*Eiendommene gnr/bnr 217/3 og 217/5 er avsatt til LNFR i kommuneplanens arealdel. Planarbeidet har som formål å sørge for etablering av ny E6. Reguleringsplanen setter av områdene til LNFR og områdene skal istandsettes til dette etter E6 er bygd. I tillegg skal det gjennomføres terrengbearbeiding og krav knyttet til stabilisering av området. Etablering av næring og industripark er ikke en del av tiltaket og er ikke i tråd med kommuneplanens arealdel.*



## Trondheim kommune

Sør-Trøndelag fylkeskommune, dato: 30.4.2013

Ingen merknader til planarbeidet. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

### **Rådmannens kommentar:**

*Merknaden tas til etterretning.*

### **Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn**

- Utvidelse av gang-/sykkelveg mellom Sandbakkvegen og Industrivegen.
- Gang- og sykkelvegforbindelse mellom Klæbu og Heimdal gjennom kryssområdet ved Industrivegen 77 er sikret.
- Åpning for etablering av hvilebod ved enden av Sandbakkvegen.
- Utvidelse av planområde i sør.
- Ny hensynssone for bekkeløpene er tatt inn i planen.
- Ny bestemmelse knyttet til støy og eventuelle fasadetiltak tatt inn i bestemmelsene.
- Bestemmelse knyttet til bruk av matjord er tatt inn i bestemmelsene.

### **Rådmannens vurdering og anbefaling**

Rådmannen finner at planforslaget er i tråd med kommunens overordnede mål og tidligere vedtak. Prinsippene i planen for ny E6 som ble vedtatt i 2009 er beholdt. Endringene er i hovedsak en følge av at det er avdekket større arealbehov enn tidligere antatt for å kunne bygge E6-strekningen som vedtatt i 2009. I tillegg gjøres det mindre justeringer fra gjeldende reguleringsplan.

E6 er en viktig del av både den lokale og den nasjonale infrastrukturen. Planforslaget er en del av Miljøpakken og en del av prosjektet E6 Jaktøyen – Tonstad. Dette er en overbelastet vegstrekning og hensikten er å bygge om vegen slik at den får stamvegstandard. Det vil si 4-felts veg med 2-planskryss.

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

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 6.8.2013

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

Erling Kristian Skinderhaug  
saksbehandler

## Trondheim kommune

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg:**

- Vedlegg 1-8: Reguleringskart i 8 kartdeler
- Vedlegg 9: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 10: Oversiktskart
- Vedlegg 11: Støynotat ST-002, forutsetninger
- Vedlegg 12: Støynotat ST-003, beregningsresultat