



E6 Tonstad - Kroppanbrua, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

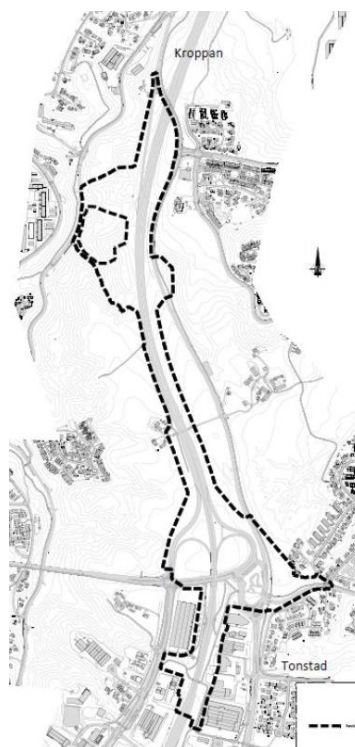
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 23.10.2024

Dato for godkjenning av Bystyret : 30.01.2025

INNLEDING

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent, på vegne av Statens vegvesen - Miljøpakken som forslagsstiller.

Planforslaget ønsker å gjøre det enklere for busser å reise til og fra Trondheim sentrum på E6 sør. Det reguleres et nytt kollektivfelt i Okstadbakken (retning nord) for at trafikken skal flyte bedre og bli tryggere for busspassasjerene. Videre reguleres det en viltovergang over E6 og fylkesvei 6686, og en forbedret veiforbindelse mellom Sjetnmarka og hovedveien. For gående og syklende reguleres framtidig høystandard sykkelveg, og gang- og sykkelvegløsninger som underganger med fokus på tilgjengelighet og siktforhold. Gjennomføring av de ulike prosjektene vil skje i form av miljøpakkeprosjekter i området.



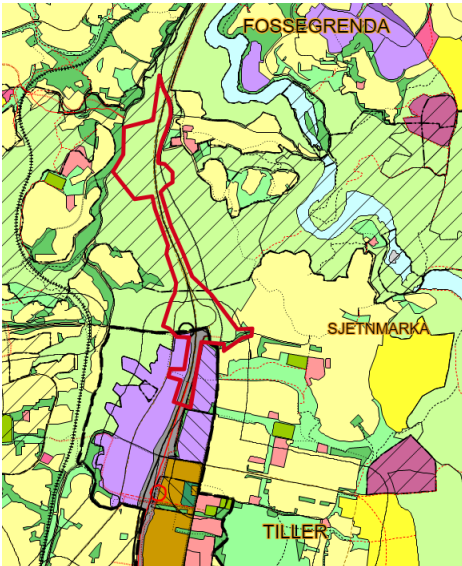
PLANSTATUS

Regionale og statlige føringer

- Det er noe utydelig om planforslaget vil imøtekomme ny Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029. Se fagnotatet for vurderinger om dette.
- Planforslaget imøtekommer den Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging ved å bedre infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken, styrke sykkel og gange som transportform, og ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle.
- Planforslaget tar hensyn til Nasjonal sykkelstrategi.
- I forhold til Nasjonal jordvernstrategi (16.06.2021) medfører planforslaget at sirka 950 m² fulldyrka jord omdisponeres. I tillegg blir det behov for midlertidig areal som omfatter sirka 18,6 daa fulldyrka jord.

Kommuneplanens arealdel (KPA), gjeldende regulering og tidligere vedtak

Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)



Planområdet er vist med rød markering på kartutsnittet. Området er i gjeldende KPA vist med arealformålene; eksisterende fjernveg, kollektivtrasé, eksisterende kollektivknutepunkt, fremtidig hovednett sykkel, næringsbebyggelse, landbruk-, natur- og friluftsmål (LNF), samt bevaring naturmiljø (Leirelvkorridoren og viltkorridor).

Hovedforskjellen fra ny KPA (vedtatt 26.09.2024, foreløpig uten rettsvirkning), er at i ny KPA formålet samferdsel er vist på plankartet.

Gjeldende/tidligere reguleringsplaner og tidligere vedtak

- R0460a E6, Sandmoen - Tonstad, vedtatt 29.10.2009. Planforslaget er i hovedsak i samsvar med gjeldende reguleringsplanen.
- R20180020 Tonstad, metrobusstasjon, vedtatt 06.09.2018. Planforslaget viderefører hovedformålet med noen justeringer.
- R0429 Vestre Rosten 97, vedtatt 29.08.2002. Det er behov for å bruke noe av sidearealet i denne planen som riggområde.
- R20140021, Rv. 706 Sluppen - Sivert Dahlens veg, vedtatt 07.12.2017. Planen har gitt føringer for regulering av viltovergangen (LNA) i planforslaget. Bakgrunnen er følgende flertallsmerknad:

Det har stor langsiktig betydning å sikre de to økologiske korridorene som forbinder Byneset med områdene øst for Trondheim. Tiltak som forringer disse korridorene, må suppleres med tilstrekkelige avbøtende tiltak. Rådmannen bes fremme forslag til hvordan dette kan løses og finansieres. For Leirelvkorridoren bør dette gjøres i forbindelse med reguleringsarbeid for nytt kollektivfelt i Okstadbakken.

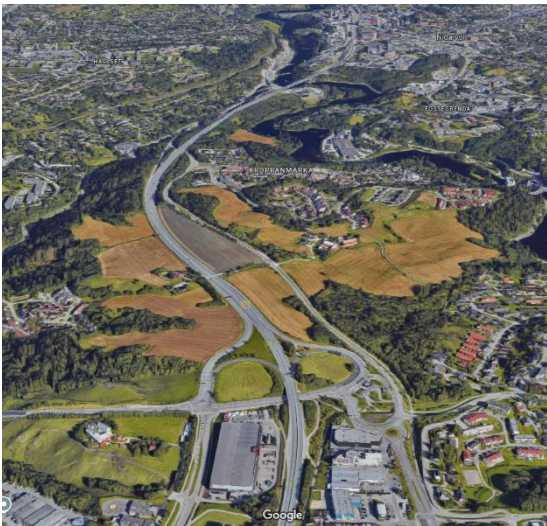
Saken om “Forankring av reguleringsplan E6 Tonstad - Kroppanbrua” ble behandlet i Programrådet for Miljøpakken 12.04.2018. Programrådet godkjente oppstart med å utarbeide et forslag til reguleringsplan, der følgende to hovedprosesser (faser) ble anbefalt i forhold til planprosessen videre:

1. Tegne opp forslag til vegtraseer for gående, syklende, og ny organisering av kjørefelt for busser og annen trafikk i Okstadbakken, samt tilknytningen til Tonstadkrysset.
2. Etter behandling i programrådet tegnes den valgte løsningen ut som reguleringsplan og kostnadsberegnes i Anslag. Programrådet trekkes inn ved behov.

PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Planforslaget berører følgende private eiendommer: gnr/bnr. 316/431, 316/484, 317/1, 317/3, 317/6 (bolig), 317/7, 317/12, 317/16, 317/20, 317/36, 317/38, 317/42, 317/45, 317/49, 319/233, 320/13 Formo, 321/1 Vestre Okstad, 321/10, 321/12, 321/28, 323/5, 323/22, 323/671, 323/1154, 323/1264, 323/1265, 323/1944, 323/1950, 323/2179, 323/2180 og 323/2362.

Beliggenhet, avgrensning, stedets karakter, dagens og tilstøtende arealbruk

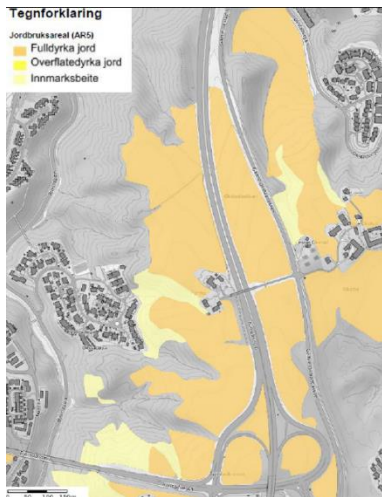


Planområdet omfatter E6 sør på et strekke fra Tonstad mot Kroppanbrua, fram til der Gamle Okstabbakken går under E6. I tillegg tas det med noe sideareal. Planområdet omfatter også deler av Tonstadkrysset med gang- og sykkelvegssystemet og Tonstad omstigningspunkt. Adkomst til Sjetnmarka (Øvre Sjetnhaugen) er også en del av planen. Det er utsikt nordover til boligbebyggelsen på Byåsen. Fra noen punkt på strekningen sees det et glimt av Trondheimsfjorden. Grøntkorridorer er knyttet mot Heimdalsbekken og Leirelvdalen på vestsiden av E6.

E6 er en nasjonal gjennomfartsveg, og den viktigste transportåren gjennom Trondheim kommune. Strekningen Tonstad - Kroppanbrua er sterkt trafikkert. Det er spesielt viktig at framkommeligheten for kollektivtrafikken blir god mellom Sørbyen og Trondheim sentrum. Dagens vegsystem ble etablert for omtrent 30 år siden og har gjennomgått noen forbedringer i løpet av perioden. Sør for Tonstadkrysset er det i nærområdet stort sett næring, handel, med

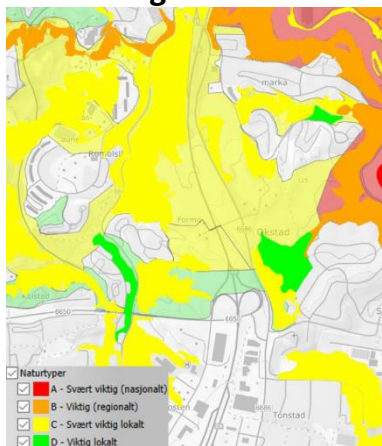
flere arbeidsplasser og store parkeringsarealer, samt en idrettsungdomsskole. Nord for Tonstadkrysset er det landbruksarealer på begge sider av E6.

Landbruk, kulturminner og kulturmiljø



Områdene på begge sider av E6 i Okstadbakkan er i drift som landbruksareal og kobles sammen av Formobrua (midt i kartutsnittet). Gården Formo, vest for E6 (gnr./bnr. 320/13) har i dag adkomst via brua over E6, og har dyrket mark på vestsiden av E6. Gården Okstad Vestre, på østsiden av fylkesvegen (gnr./bnr. 321/1) har dyrket mark på begge sider av E6, og har også adkomst til arealene via brua ved Formo. Tiltaket kommer ikke i konflikt med automatisk fredete kulturminner eller registrerte SEFRAK-bygninger. Det kan ligge ukjente, automatisk fredete kulturminner i grunnen eller inn mot planområdet. Aktsomhets- og meldeplikten gjelder etter kulturminnelovens § 8.2.

Naturmangfold



Leirelvkorridoren er en av to sentrale viltkorridorer (økologiske korridorer) i kommunen som sikrer forbindelser mellom Bymarka/Byneshalvøya i vest og skogsområdene i øst. Disse korridorene er viktige leve- og spredningsområder for planter og dyr. Leirelvkorridoren går langs Leirelva, Selsbakk og Romolslia og videre over Okstadbakken, men under Kroppanbrua og videre langs Nidelva og inn i Strindamarka. Den samlede belastningen på Leirelvkorridoren er veldig stor i dag.

Kilde: <https://kart5.nois.no/trondheim/>

Leirelvkorridoren er registrert med verdi B (oransje farge) i kommunens viltkart. Den sentrale delen av Leirelvkorridoren

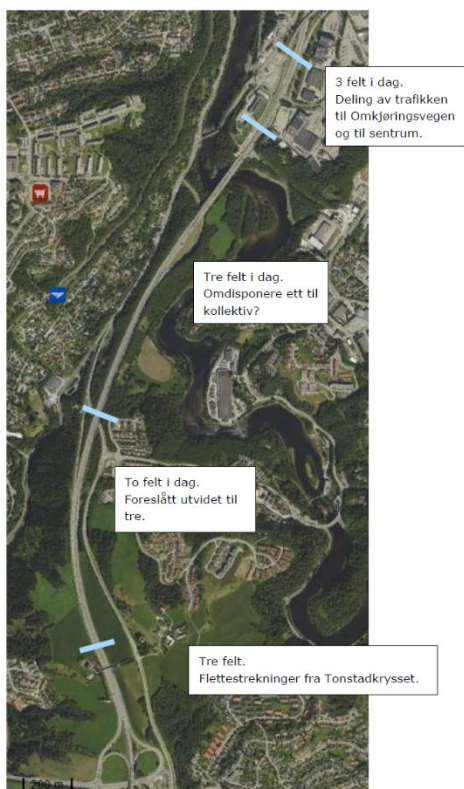
krysser i øvre del av Okstadbakken, der det skjer de fleste kryssinger av elg. Tall fra Hjorteviltregisteret viser at det i perioden 01.01.2007 til 20.08.2017 er påkjørt 7 elg og 10 rådyr på E6 på strekningen Okstadbakken - Tonstad. Det er gjort tiltak på strekningen, men virkningene er usikre.

Fremmede arter ble registrert på strekningen i 2019. Det ble gjort funn av Tromsøpalme i midtdeler på E6 ved Formobrua, og funn av legepestrot langs E6 og Gamle Okstadbakkan (fv. 6686) øst for Okstad skole. Langs gang- og sykkelvegen øst for E6 ved Byggmakker, er det registrert funn av Boakjøl snegl i 2019 (kilde: www.vegkart.no)

Friluftsliv, rekreasjonsverdier og barns interesser

Området på vestsiden av E6 er betegnet som «Heimdalsbekken», og et svært viktig friluftsområde. Gang- og sykkelvegnettet på Tonstad grenser inn mot grøntkorridoren registrert som «Sjetne- Tiller kirke» i øst. Grøntkorridoren er oppført som et svært viktig friluftsområde. Det er ingen lekearealer, idrettsanlegg eller friluftsområder innenfor planområdet. Nidaros Idrettsungdomsskole, i Østre Rosten 4C, grenser til planområdet på østsiden av E6. Kroppanmarka barnehage og Okstad barneskole ligger øst for Gamle Okstadbakkan, og er utenfor planområdet.

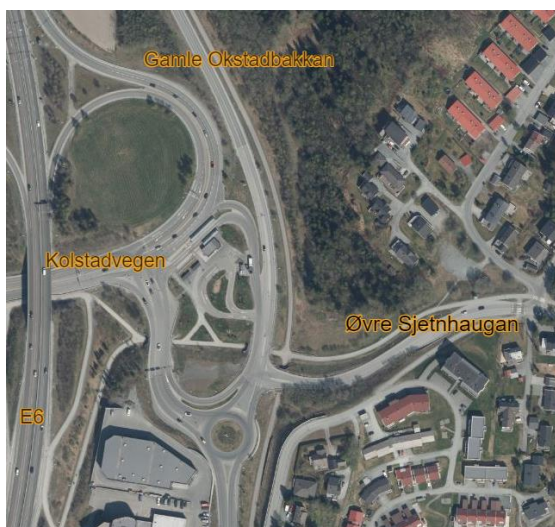
Veg- og trafikkforhold



På en strekning på sirka 1100 meter er det i dag to felt på E6 mellom Tonstad og Kroppanbrua. Resten av strekningen har tre felt.

ÅDT, på øvre del av E6, mellom Tonstadkrysset og Kroppanbrua er på 51.660 kjt/døgn i 2019 (NVDB). For tellepunktet på E6 Kroppanbrua er det oppgitt 50.410 kjt/døgn. Andelen store kjøretøy er 11 %, definert som kjøretøy med lengde $\geq 5,6$ meter eller har en totalvekt $\geq 3,5$ tonn. Rampene har oppgitt en ÅDT på 730 og 1250 kjt/døgn. Trafikken i maksimaltiden er sirka 3.000 kjt/timen ved Kroppanbrua. Fv. 6686, Gamle Okstadbakkan, øst for E6 har ÅDT på 5600 (2019-tall) med andel tunge kjøretøy på 8 %.

Dagens utkjøring fra Øvre Sjetnhaugan



Dagens utkjøring er utfordrende på grunn av nærheten til rundkjøringa med Østre Rosten samt feltskifte for buss i retning Østre Rosten. Trafikk som kommer fra rundkjøringa har gjerne høy fart, og enkelte tilfeller fremdeles blinklys på ut av rundkjøringa, selv om de skal rett fram. Dette skaper usikkerheter for trafikk ut fra Øvre Sjetnhaugan. I tillegg er det vikeplikt ut Øvre Sjetnhaugan.

Det er sett løsninger der koblingen er flyttet lenger nord og hvor Øvre Sjetnhaugan kobles direkte på rundkjøringen med Østre Rosten.

Trafikkulykker og trafikksikkerhet (ROS-tema)

I perioden 2009 til 2018 er det registrert 26 trafikkulykker med personskader. De fleste ulykker førte til lettere skader. På toppen av Okstadbakken er det flest registrerte ulykker. Denne strekningen er definert som ulykkesstrekning. De fleste politirapporterte ulykkene er knyttet til påkjøring bakfra og ved feltskifte på E6. Det har vært en dødsulykke på strekningen de siste ti årene. Det er ikke oppgitt i planbeskrivelsen, men det antas at det gjelder for både buss og personbiler. Ulykker med kun materielle skader kommer i tillegg. E6 og Osloveien er sentrale ruter for utrykningskjøretøy til og fra hovedbrannstasjonen på Sluppen og St. Olavs sykehus.

Kollektivtrafikk

Bussholdeplassene i planområdet betjener både lokalbusser, metrobusser og regionale busser. På Tonstad er det omstigningspunkt for metrobussene med korrespondanse til andre bussruter. Omstigningspunktet ble bygd i 2019. Siden dagens reisetider for bussen viser ingen tydelige forsinkelser for analysestrekningene vil hovedgrunnen til å bygge ut, eventuelt omdisponere felt til kollektivfelt, være trafikksikkerhet for busspassasjerer og ta eventuelt høyde for trafikkøkning i fremtiden.

Gående og syklende

Gående og syklende i dag har kun 3 meter bred gang- og sykkelveg langs østre side av E6 sør for Tonstadkrysset, og planskilt gjennom krysset. Videre nordover er tilsvarende standard videreført langs fv. 6686, Gamle Okstadbakkan. Kryssing av E6 er i dag via underganger. Disse er smale og det er dårlig sikt, særlig mellom kryssende gang- og sykkelveger. Gang- og sykkelveger tilfredsstillende ikke alle krav til stigning, kurvatur eller sikt, noe som skaper farlige situasjoner. Det er registrert konflikter mellom gangstrømmen Sjetnemarka-Tonstad og syklende fra Tiller og nordover (mot Sluppen/sentrum). Se illustrasjonene under.



Illustrasjonene viser hovedstrømmer av gående (t.v.) og syklende (t.h.) i morgen og ettermiddagsrush (2019). Tykkelsen på strekene viser relative ulikheter i antall.



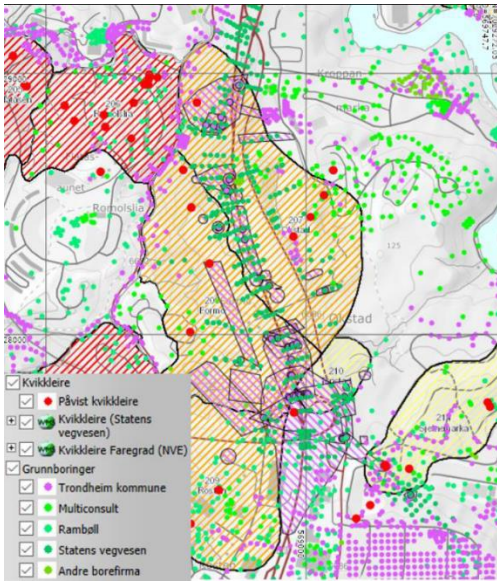
Fotoene viser dagens kryss mellom g/s-veger øst for omstigningspunkt som har dårlig sikt og utfordrende kryssing når flere kommer samtidig.

I tillegg trenger undergangene på vestsiden av Tonstadkrysset og ved Byggmakker oppgradering/vedlikehold.

Teknisk infrastruktur og overvann (begge ROS-tema)

Innenfor planområdet finnes både VA-ledninger, strøm- og telekabler. Eksisterende ledninger i planområdet er: VL 800 1981, VL 355 2012, VL 300 1967, VL 63 1979/ OV 1000/SP 600 1976. En eldre drikkevannledning krysser nord for kulvert i sør. Denne forsyner store deler av byen. Større høyspent og telekabler ligger som jordkabler i planområdet. Flere fjernvarmelinjer (Statkraft) ligger innenfor planområdet. Det er hendelser med oppstuvning av overvann i området. Dette gjelder spesielt ved undergangen sør for Byggmakker, og i øst ved undergangen på Gamle Okstadbakkan nedenfor Sjetnmarka.

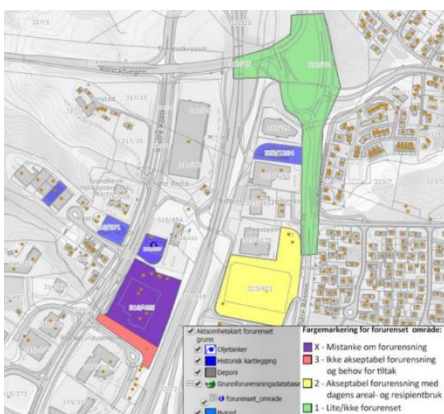
Grunnforhold og forurensning i grunn (begge ROS-tema)



Prosjektet kommer i berøring med fire kvikkleiresoner (210 Tonstad, 207 Okstad, 214 Sjetnemarka og 208 Formo), samt flere av Statens vegvesen sine kvikkleireområder. Prosjektet er klassifisert i tiltakskategori K1 (NVEs veileder 1/2019 sikkerhet mot kvikkleireskred og SW håndbok V220). Det var jordras ved Kroppanbrua i 1972, og det finnes en god del grunnundersøkelser fra før, men supplerende undersøkelser er utført i forbindelse med reguleringsplan i perioden 2020-2021. Det er også funnet dokumentasjon på en mindre utglidning på nedsiden av E6 fra 2012 i Statens vegvesens arkiver. Geoteknisk vurdering viser at sikkerhet mot skred er tilfredsstillende for store deler av tiltaksområdet. Tiltakene som er planlagt påvirker ikke områdestabiliteten negativt. Lokalstabilitet må likevel

dokumenteres i forbindelse med detaljprosjekteringen. Det kan være behov for sikring mot erosjon innenfor kvikkleiresone “207 Okstad” vest for E6. Planlagte konstruksjoner vurderes likevel som gjennomførbare, men det må påregnes tiltak i form av midlertidige støttekonstruksjoner, lokale tiltak for stabilisering av graveplanum, (pelefundering for viltovergang og setningsreducerende tiltak).

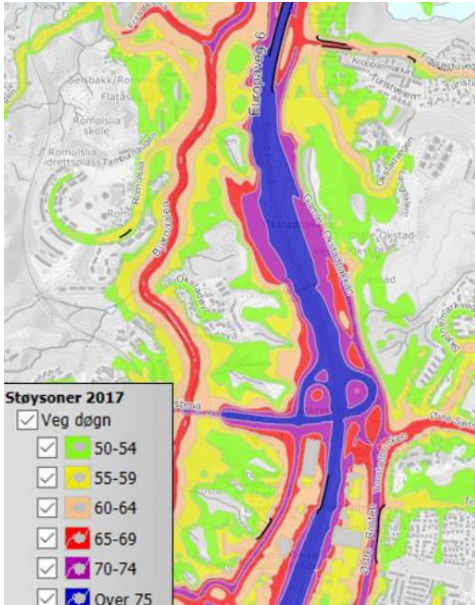
Bestemmelse § 8b sikrer krav til geoteknisk prosjektering før igangsetting av tiltak og eventuelle behov for supplerende grunnundersøkelser. Det vises til geoteknisk vurdering: E6 Tonstad - Kroppanbrua, Geoteknisk notat Reguleringsplan, utarbeidet av datert 11.3.2022. Det vises også til vedlegg nr 7, ROS-analyse revidert 21.10.2024



Lilla område (Sulland Bil Tiller) er forurenset. Det er også mistanke om forurensning på nabotomta (Circle K Rosten) på kartet. På det gule området (Østre Rosten 8) er det påvist grunnforurensning. Grønn farge er undersøkelser ifm. metrobuss-tiltakene, her er det ikke forurenset grunn. Utdrag fra aktsomhetskart forurenset grunn. Oppfølging med tanke på forurensning i grunnen er sikret i bestemmelse § 8d.

Kilde: <https://www.trondheim.kommune.no/aktsomhetskartforurensetgrunn/>

Støyforhold og luftforurensning



Høytrafikkerte vegger bidrar til krevende støysituasjoner i området. Det er bygd støyskjermer langs deler av E6 i Okstadbakken og sør for Tonstadkrysset i dag. Det er en bolig og et gårdstun innenfor planområdet. Nidaros idrettsungdomsskole (Østre Rosten 4C), ligger inntil planområdet i et område regulert til næringsbebyggelse, og har dispensasjon for drift i dag. Næringsbebyggelse langs vegene ligger i støysone med ≥ 65 dB. Det er utført støyberegninger i planprosessen for å avklare om det skal tilbys støytiltak i forbindelse med tiltaket.

Bestemmelse § 3c *Støy og lokal luftkvalitet*, ivaretar at hensynet til støy følges opp i byggefasen og vurderinger om behovet for lokale avbøtende støytiltak på strekningen.

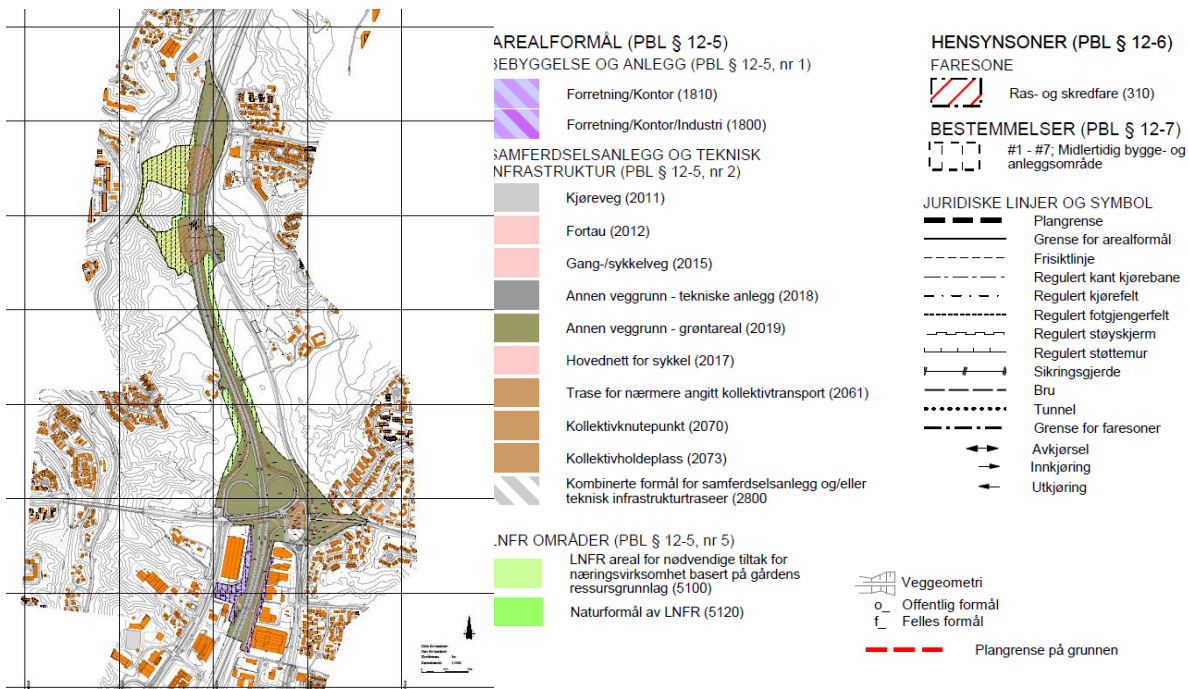
Det er et målepunkt for luftforurensning på E6 Tiller. Målinger er innenfor kravene for bebyggelse langs E6.

Næring

Det er næringseiendommer langs E6 på Tonstad. Disse har adkomst fra lokalvegene Østre Rosten og Vestre Rosten via kryssene på E6 ved City Syd og Tonstad. Det er behov for å kunne ta i bruk noe næringsareal nærmest E6 som midlertidig riggområde. Disse arealene brukes i dag til ulike formål som parkering, lager og opparbeidet grønnstruktur.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planlagt arealbruk, reguleringsformål



Samferdselsanlegg, trafikkløsninger og utforming

I tabellen nedenfor er det vist beregnet framtidig vekst basert på fylkesprognosen for tidligere Sør-Trøndelag. Prognosen har usikkerheter på enkeltstrekninger. Det er forutsatt dagens trafikknivå med nullvekst for persontrafikk til/fra Trondheim, og at næringstransport og gjennomgangstrafikk kan vokse.

	Dagens ÅDT 2019	Beregnet ÅDT i 2043
E6 Okstadbakken (punkt Kroppanbrua)	sirka 51.660	sirka 70.000
Fv. 6686 Gamle Okstadbakkan	sirka 5.600	sirka 7.600

Foreslåtte trafikale løsninger er basert på de vurderinger og konklusjoner i vedlagte trafikknottat og trafikkrapport. Utformingen av veganlegget med konstruksjoner, vil ta utgangspunkt i tidligere brukt "Formingsveileder for E6 Miljøpakken, Parsell Storler – Sentervegen", se § 3b.

Nytt kollektivfelt i Okstadbakkan

Nytt kollektivfelt etableres i nordgående retning i Okstadbakkan, noe som gir tre kjørefelt i nordgående retning. Antall kjørefelt er i samsvar med den vedtatte reguleringsplanen fra 2009.

Total lengde på nytt kollektivfelt vil være sirka 1,4 km. Trafikkberegninger viser at det vil være tilstrekkelig kapasitet nordover til å avvikle annen biltrafikk i de to andre feltene.



Lys eplegrønn farge viser dagens kollektivfelt, med mørkere grønn/turkis vises nye kollektivfelt. Kilde: Statens vegvesen



Løsningen i reguleringsplan Tonstad-Kroppan henger nøye sammen med bruk av kjøreareal i reguleringsplan for Sluppen.

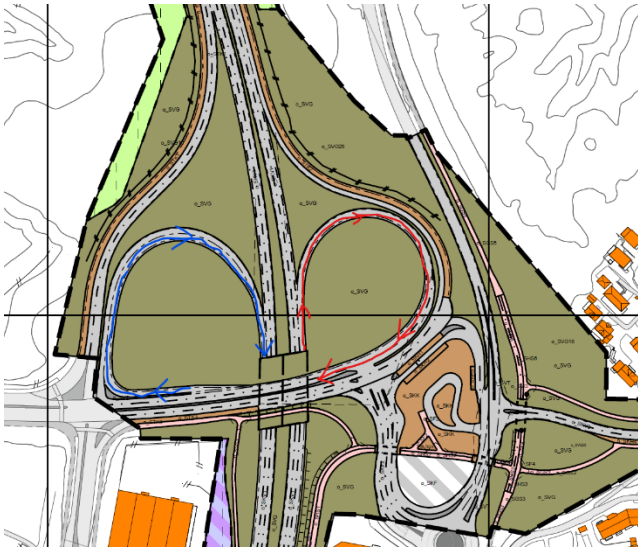
Utvidelse av bru over Kolstadvegen



Det nye kollektivfeltet krever at dagens bru over Kolstadvegen utvides og foreslås med lik utforming som eksisterende bru med prefabrikkerte betongbjelker i 3 spenn.

Kilde: Statens vegvesen

Ramper med akselerasjons- og retardasjonsfelt utvides

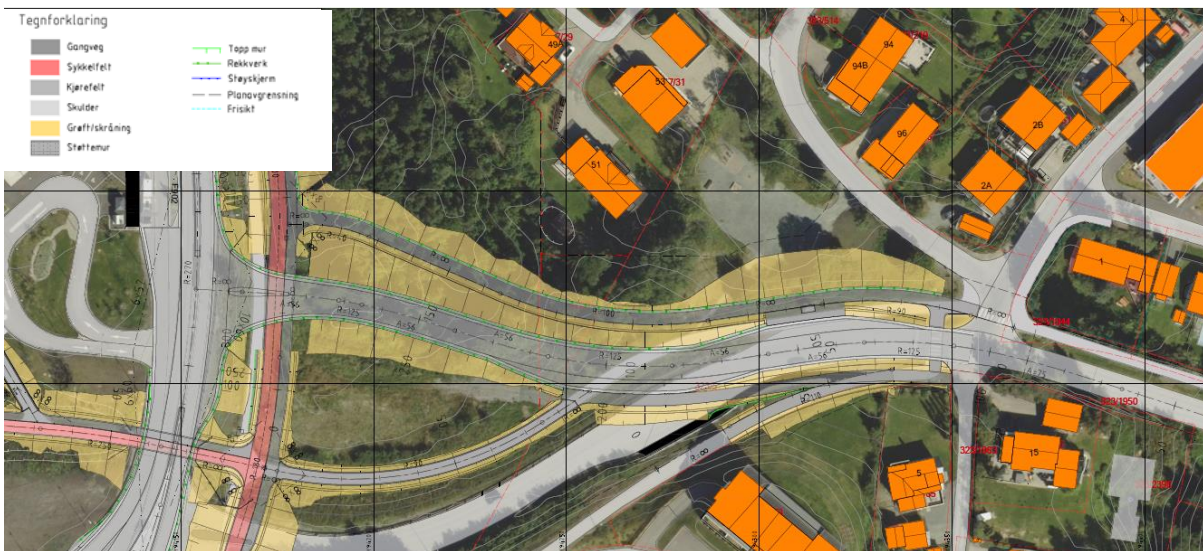


Akselerasjonsfelt sørover (blått) fra Tonstadkrysset er utvidet for å få fullverdig bredde over brua over Kolstadvegen.

Retardasjonsfelt nordover i Tonstadkrysset blir endret fra avkjøring til vekslingsstrekning. Med tilpasning til ny bru over Kolstadvegen vil radius på avkjøringsrampe bli ned mot $R=51,5$ meter.

Utsnitt plankartet

Endring av kryss til Sjetnemarka



Kilde: Sweco Norge AS

Dagens T-kryss mellom Gamle Okstadbakkan og Øvre Sjetnhaugan foreslås flyttet sirka 80 meter lenger nord. Dette vil gi en mer lesbar trafikksituasjon, da det blir større avstand til rundkjøringa. Trafikkmengdene og hastighetene gjennom krysset vil være det samme. Løsningen vil ikke ha noen store konsekvenser for øvrig trafikk i området, selv om det fremdeles vil være noe forsinkelse for trafikken ut fra Øvre Sjetnhaugan. Det reguleres nytt høyresvingefelt for kjørende fra sør på Gamle Okstadbakkan som skal til Sjetnemarka.

Gang- og sykkelveger, og belysning

Planforslaget regulerer for høystandard sykkelveg (oransje streker) med fortau (7 meter bredde) et stykke langs E6 fra Tonstadkrysset og sørover til undergang sør for Byggmakker der den kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveg. Langs østsiden av Tonstad omstigningspunkt reguleres også planlagt høystandard sykkelveg med fortau der det bygges nytt inn mot Gamle Okstadbakkan. Undergangene oppfyller siktkrav. Blå streker viser eksisterende og nye gang- og sykkelveger.



Oversikt eksisterende og nytt gang- og sykkelssystem (Statens vegvesen)

Som hovedprinsipp foreslås mastebelysning langs kjørebanner og gang- og sykkelveger. LED benyttes som lyskilde for alle løsninger. Alle gang- og sykkelveger skal ha belysning, samt alle konstruksjoner/underganger.

Udgranger for gående og sykklende, og andre konstruksjoner



Flere undergranger kan oppgraderes med planen. Illustrasjonen viser de tre undergranger ved Tonstad omstigningspunkt. Undergranger under Øvre Sjetnhaugen er flyttet lenger nord og følger ny veglinje for Øvre Sjetnhaugen.

Alle kulverter vil ha nok høyde som sikrer at brøyteutstyr kan kjøre gjennom.



Eksisterende undergranger (under E6) for gang- og sykkelveg ved Byggmakker erstattes med ny elementkulvert (vingemur).

Vingemuren planlegges forblendet med naturstein slik det er gjort på tilsvarende prosjekt i Trondheimsområdet. Brurekkverk foreslås med transparent støyskjerm for å gi et mer åpent inntrykk.

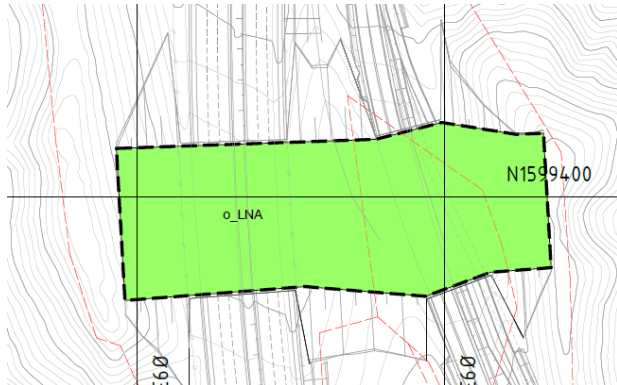
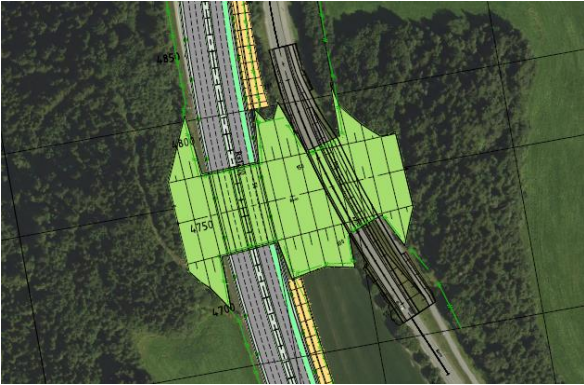
Langs østre side av E6 mot sykkelveg med fortau



Muren blir sirka 5 meter høy opp mot E6. Det planlegges å bygge den som en støttemur i to nivåer for å ta opp fyllingen, og det foreslås at den dekkes med naturstein. Den vil oppleves mindre dominerende og gir også plass til beplantning på mellomnivået. Foto viser eksempel på natursteinsmur.

Miljøtiltak, viltovergang

Ved Leirelvdalen forslås en viltovergang (bredde sirka 50 meter) over E6 og Gamle Okstadbakkan (fv. 6686), hovedsakelig for hjortevilt. Viltovergangen er plassert på partiet rett nord for dyrkamarka der det er skog med overhøyde på begge sider av E6. Den er flat i toppen for at viltet skal ha visuell kontakt med skogen på begge sider av E6.



Viltovergangen baserer seg på et forprosjekt, er utformet som en ren faunapassasje uten tilrettelegging for flerbruk, og får ledegjerder på begge sider av E6. Viltovergangen planlegges med tilsvarende utforming som den på Storler, og skal ferdigstilles samtidig med kollektivfeltet i Okstadbakken (§ 8f).

Tilknytning til teknisk infrastruktur: VA, overvann, høyspentledninger og avfall (ROS-temaer)

Utvidelse av veg og gang- og sykkelveg vil kreve omlegging av en del telekabler og strømkabler. Fjernvarmelinjer og vannledninger skal ikke berøres av tiltakene i planen. Det er krav om ROS-analyse på VL 800K ledningen som krysser E6, slik at tiltak for denne kan tas inn i planleggingen for utvidelse av E6 og G/S-veg, § 8i)

Midlertidig bygge- og anleggsområde

Nødvendige arealer til midlertidige riggområder er sikret på plankartet (#1-#7), og i § 7. For krav til plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy, støv og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen vises det til bestemmelse § 8.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Landskapsbilde og grønnstruktur

Tiltaket medfører få endringer i landskapsbildet og grønnstrukturen. Bestemmelse § 3d om terrengbehandling og estetisk utforming, sikrer tilsåing og beplanting etter anleggsslutt. Det er laget en landskapsplan som ikke er juridisk bindende. For at veganlegget skal være mest mulig tilpasset ny E6 i sør, er formingsveileder "Formingsveileder for Storler – Sentervegen", datert 05.12.2013, gjort veiledende. Se § 3b

Jordressurser (jordvern)

Reguleringsplanen medfører at sirka 950 m² fulldyrka jord omdisponeres. Det vil også være behov for midlertidig areal som omfatter sirka 18,6 daa fulldyrka jord.

Jordbruksarealer som tas i bruk midlertidig, skal istandsettes som før tiltaket. Se bestemmelse § 7.

Naturverdier (Ros-tema)

Utvidelsen av dagens E6 vil gi noe arealbeslag som vil påvirke kartlagt naturtype med blandingskog (id 1601120509) der viltovergang er plassert. Det er ikke registrert spesielt sårbar vegetasjon i dette området. For leveområder for fugl vil en viltovergang trolig bedre forholdene noe da muligheten for spredning forbedres. Det planlegges filtergrøft for overvann ut til bekken nord for dyrket mark på Formo. Dette kan påvirke øvre del av bekken, men det er ikke kjente verdier i bekken her. Det vil bli utarbeidet en plan for ytre miljø som vil ivareta alle krav og føringer for det ytre miljø i byggeplanfasen. Bestemmelsene § 8a, til og med § 8e, sikrer massehåndtering og gjennomføring av tiltak. Det skal lages en tiltaksplan som viser hvilke tiltak som skal iverksettes for å hindre at fremmede arter spres som følge av veganlegget, se § 8g. Planlagt viltovergang vil forsterke Leirelvkorridorens funksjon for vilt og bidra til å redusere viltpåkjørsler. Barriereeffekten som E6 representerer i dag reduseres.

Friluftsliv, rekreasjon, universell utforming og tilgjengelighet

Bruken av tilgrensende friluftslivsområder endres ikke, men tilgjengeligheten og trafiksikkerheten for myke trafikanter bedres til aktivitetsområder og sosiale møteplasser. Tilgjengeligheten til fots og sykkel øker for de som bor og ferdes i området. Planen sikrer universell utforming og tilgjengelighet på offentlig infrastruktur for gående og syklende, og kollektivholdeplasser.

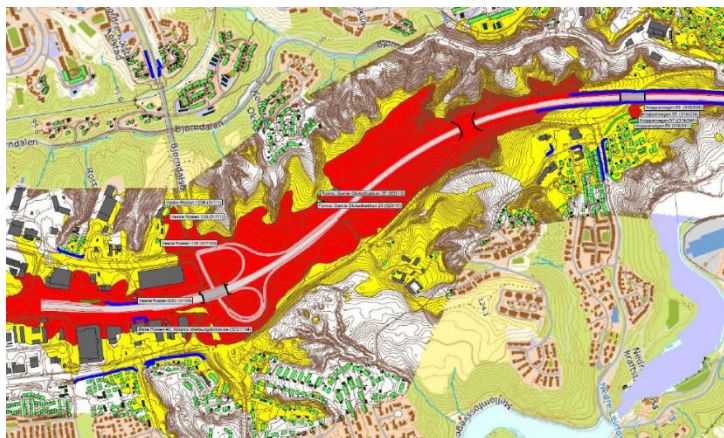
Samferdselsanlegg, trafikk løsninger og utforming

Kollektivtrafikken vil få bedre manøvreringsrom og trafiksikkerhet for passasjerer. Det virker også å bli bedre for gjennomkjørende, varetransport og personbiltrafikken da all busstrafikk i nordgående retning flyttes til eget kjørefelt på strekningen. Dersom dette er tilfelle, er det uheldig med tanke på å nå nullvekstmålet.

Tilgjengeligheten for gående og syklende blir også forbedret ved etablering av nye sykkelveger med fortau langs E6 og oppgraderte underganger ved spesielt omstigningspunktet på Tonstad. Nye gang- og sykkelveger ivaretar stigning og trinnfri adkomst til holdeplassene, samt at

gangvegssystemet utformes for å gi lett lesbare situasjoner. Alle gang- og sykkelveger utformes med maksimal stigning på 5 %, og alle undergangene skal ha belysning. Det forventes at et nytt kollektivfelt nordover på E6 i Okstadbakken medfører at tidligere konfliktpunkter på E6 blir tilnærmet borte, da bussene får lengre strekning til å tilpasse hastigheten og skifte felt. Dette vil igjen gi en betydelig trygghets- og sikkerhetsgevinst. Et ekstra (kollektiv)felt gjør også strekningen mer robust ved f.eks. trafikkulykker. Sørover på E6, vil breddeutvidelsen på rampen fra Kolstadvegen reduseres de potensielt farlige situasjonene ved at det er smalt når større kjøretøy passerer. Vekslingsstrekning gir bedre trafikkikkerhet, særlig ved avkjøring fra E6 mot Kolstadvegen, hvor det i dag er direkte avkjøring. Å redusere de tre sørgående felt på E6 med to felt medfører kapasitetsproblemer. Det anbefales ikke å omdisponere ett kjørefelt til kollektivfelt sørover. Høyrestilt kollektivfelt i planforslaget er også i tråd med de trafikale løsninger som legges til grunn i kommunedelplanen for Sluppen.

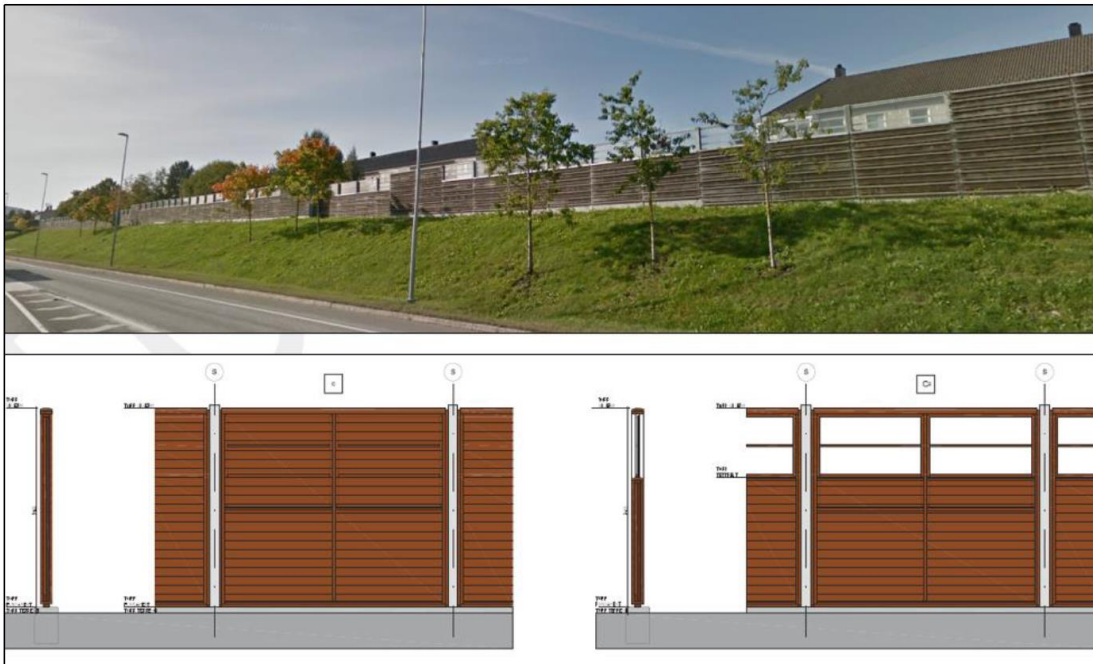
Støyforhold og luftforurensning



Støyberegninger er gjennomført både for dagens og fremskrevet situasjon for år 2035. Utvidelse av E6 vil bety en liten endring i støynivå for området selv om eksisterende skjermer flyttes og opprettholder dagens høyde.

Støy fra ny veglinje, utdrag av støyrapport målt i høyde 4 meter over terreng

Nytt skjermingstiltak vil være nødvendig ved Østre Rosten 4C (Nidaros Idrettsungdomskole). For bygg i rød støysone fra ny veg skal det vurderes lokale tiltak. Ingen bygg vil oppleve merkbar endring i støynivå (≥ 3 dB).



Det foreslås benyttet skjerm med samme utforming som støyskjermen langs tilstøtende E6 i sør.

Tabellen viser hvilke bygninger som skal vurderes for lokale tiltak, det vises til bestemmelse § 3c *Støy og lokal luftkvalitet*, og til vedlagt støyrappport. Bebyggelse med bruksformål som er følsomt for luftforurensning vil ikke bli berørt i forbindelse med tiltaket.

Gnr/bnr	Adresse	Byggeår
317/6	Vestre Rosten 85D	
323/1154	Østre Rosten 4C	
317/1	Vestre Rosten 120	1929
317/1	Vestre Rosten 120B	
317/35	Vestre Rosten 118	
323/56	Tonstadbrinken 16B	1948
323/2374	Tonstadbrinken 18	2013
323/2373	Tonstadbrinken 38	2013
320/13	Formo, Gamle Okstadbakkan 23	
320/13	Formo, Gamle Okstadbakkan 25	
319/38	Kroppanvegen 53	2006

319/39	Kroppanvegen 55	2006
319/40	Kroppanvegen 57	2006
319/41	Kroppanvegen 59	2006

Klima, miljø, samfunn og nullvekstmålet (ROS-tema)

For aktuelle tiltak skal det, ifølge Statens vegvesen, benyttes klimavennlige materialer i størst mulig grad (ikke sikret i bestemmelser). Utslipp i forbindelse med anleggsdrifta skal reduseres ved tiltak med plan for ytre miljø, se bestemmelser §§ 3e, 8a og 8c. Reguleringsplanen legger til rette for at det blir mer attraktivt å reise kollektivt, sykle eller gå i området. Store nedbørsmengder og overvann er en utfordring, da overvannssystemet er fra 70-tallet og underdimensjonert for dagens klimaendringer. Sør for viltovergangen ligger en liten bekk som blir koblet på overvannssystemet inkl. rensiltak. E6 har i tiltaksområdet naturlig helling mot Kroppanbrua, slik at forurenset vegvann i bekker og elver kan få konsekvenser for fisken i elva i et begrenset område. Oversvømmelse i kulverter og utvasking av veikropp og av matjord. I reguleringsplanen er det vurdert dimensjonering av overvannssystem for å håndtere økte nedbørsmengder (Fagrapport VA).

Anleggsgjennomføring (ROS-tema)

Trafikkavviklingen vil påvirkes i anleggsperioden. Under anleggsarbeidet må E6 stenges i korte perioder. Det er høy ÅDT på E6 i Okstadbakken og stenging medfører omkjøring på veger med mindre kapasitet og i rushtid kan trafikken stoppe opp. Kødannelser på omkjøringsveger kan bli til hinder for utrykning i anleggsfasen. Det er i dag flere felt i begge retninger og omkjøringsmuligheter. Omlegging av trafikken, også der myke trafikanter berøres, tar utgangspunkt i Statens vegvesen sine faseplaner. Statens vegvesen har krav om at det skal være et forsvarlig tilbud til alle trafikantgrupper (bilister, tungtransport, kollektivtransport, gående/syklende, utrykningskjøretøy) gjennom hele anleggsperioden.

Midlertidig bygge- og anleggsområder

Midlertidig bygge- og anleggsområder er merket #1 - #7 og kan benyttes til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av anlegget. Det vises til hele paragraf 7 om bestemmelsesområder. Det er stilt krav til bruk, sikring og tilbakeføring av disse arealene, og krav til rigg- og marksikringsplan og tiltaksplan for massehåndtering. I tillegg er det stilt krav om vilkår for gjennomføring i anleggsperioden § 8a.

PLANLAGT GJENNOMFØRING

Planen vil legge til rette for gjennomføring av enkeltstående miljøpakkeprosjekter innenfor planområdet. Oppstart av disse avhenger av finansiering.

INNSPILL TIL PLANFORSLAGET

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen juli 2020. Berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner ble varslet per brev 1. juli 2020. Det kom inn 6 innspill til meldingen om oppstart. Statens vegvesen har gjennomført befaring/møte med enkelte berørte grunneiere, NVE, Statsforvalteren, Trøndelag fylkeskommune, AtB og skiltmyndigheter. Planforslaget ble sendt på begrenset høring av Statens vegvesen i perioden 8. mars til 22. mars 2022. Høringsforslaget omfattet sideareal for mulige geotekniske tiltak for å ivareta områdestabilitet. Statsforvalteren, Statens vegvesen og Trondheim kommune hadde innspill. Innspillene er vurdert og tatt hensyn til i materialet som ble lagt ut på offentlig ettersyn. Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn av Statens vegvesen i perioden 5. april - 20. mai 2022. Deretter stoppet planarbeidet opp grunnet økonomiske hensyn. På nyåret 2024 ble planarbeidet startet igjen. Følgende parter kom med innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn:

Statsforvalteren i Trøndelag, brev datert 16.05.2022

Statsforvalteren hadde følgende innsigelser til planforslaget:

- 1. Innenfor og i tilknytning til planområdet er det registrert vipe som er vurdert til kritisk truet (CR) for Norsk rødliste for arter 2021. Det er også registrert flere rødlistede arter. Vi kan ikke se at hensynet til artene i bygge- og anleggsperioden er sikret, i henhold til foreslåtte avbøtende tiltak i vedlagte naturmangfoldrapport. Inntil det er vurdert hvordan dette hensynet skal hensyntas og det er sikret i bestemmelsene fremmes det innsigelse til planforslaget. Dette med grunnlag i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet, kapittel 3.6 Naturmangfold som sier innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk i planforslaget vil komme i konflikt med truede arter (CR-Kritisk truet, EN-Sterkt truet og VU-Sårbar) og deres leveområder, jf. gjeldende Norsk rødliste for arter.*
- 2. Det skal sikres i bestemmelsene at eventuelle inngrep eller sikringstiltak i deler av vassdraget minimum bidrar til å bedre den økologiske tilstanden, jf. vannforskriften § 4 Miljømål for overflatevann og St.prp. nr 32 (2006-2007) Om vern av villaks og nasjonale laksevassdrag kapittel 3.1 Målsetninger. Vi forutsetter at dette tas inn i bestemmelsene. Tas det ikke inn, fremmes det innsigelse til planforslaget. Dette med grunnlag i Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet, kapittel 3.6 Naturmangfold som sier innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk i planforslaget vil komme i konflikt med De særskilte hensyn som følger av Stortingets vedtak om nasjonale laksevassdrag og laksefjorder (jf. lakse- og innlandsfiskeoven § 7a) og av Kvalitetsnorm for ville bestander av atlantisk laks (jf. forskrift 20. september 2013).*

Byplankontorets kommentar:

For å ta hensyn til arter i bygge- og anleggsperioden, spesielt norske rødlistede arter, suppleres bestemmelser (§ 8j) *Rødlistede fuglearter og planter* med følgende.

I områder merket med #1, #2 og #3 skal det ikke plasseres riggområder i hekketiden for vipe i perioden april – juli. Dersom det blir funnet rødlistede plantearter som blir berørt, må vekstmediet mellomlagres og legges tilbake på samme sted, eventuelt flyttes.

For å ta hensyn til vannforskriftens § 4 Miljømål i overflatevann og St.prp. nr 32 (2006-2007) Om vern av villaks og nasjonale laksevassdrag kapittel 3.1 Målsettinger. Suppleres § 3 fellesbestemmelser og § 8 vilkår for gjennomføring med disse bestemmelsene: § 3e) Overvannshåndtering, vannmiljø og plan for ytre miljø:

Dersom det er nødvendig med tiltak eller inngrep som har påvirkning på Heimdalsbekken og sidebekker til vassdraget, skal det gjennomføres i tråd med vannforskriften § 4. Eventuelle inngrep eller sikringstiltak i deler av vassdraget skal minimum bidra til å bedre den økologiske tilstanden. Ved fysiske inngrep i Heimdalsbekken skal det sikres frie vannveier for akvatiske arter. I tillegg må det gjennomføres tiltak for å forhindre partikkeltilførsel til vassdraget. Påvirkning på vannmiljø og avbøtende tiltak skal redegjøres i plan for ytre-miljø.

§ 8c) Plan for ytre miljø (YM- plan):

Før anleggsstart skal det utarbeides en «Ytre Miljøplan». Tema som skal inngå er blant annet støy, tiltak som skal hindre forurensning av grunnen og avrenning til tilgrensende områder fra mellomlagrede masser, lokal luftkvalitet, vannforsyning, vann, naturmiljø, matjordplan og avfallshåndtering. Klima- og miljøenheten i Trondheim kommune skal kunne delta ved utarbeidelse av Ytre miljøplanen.

Statsforvalteren har i brev datert 01.10.2024 trukket innsigelse punkt 2 i saken, og er bedt om å trekke innsigelse for punkt 1 på grunnlag av endringer som tatt inn i planen. For oppfølging av punkt 1. i innsigelsen, ettersendes det som tilleggsnotat før bystyrebehandlingen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert 11.05.2022

NVEs faglige råd er at de geotekniske vurderingene som foreligger, gjengis bedre i planbeskrivelsen og at ROS-analysen oppdateres i tråd med dette.

Byplankontorets kommentar:

De geotekniske vurderingene som foreligger, er gjengitt noe bedre i planbeskrivelsen, se side 7. For grundigere vurderinger av de geotekniske forholdene i området vises det til geoteknisk notat for reguleringsplanen E6 Tonstad-Kroppanbrua, 2217602-GEO-N-001, datert 11.03.2022 (offentlig ettersyn). I tillegg er ROS-analysen nå oppdatert i tråd med dette, se vedlegg nr. 7

Trøndelag fylkeskommune (TFK), brev datert 18.05.2022



TFK mener det fremdeles kan være begrenset sikt med undergangen sør for T-krysset. På grunn av helning, vil syklister fra sør kunne oppnå høy fart på strekningen og kunne gi farlige situasjoner. De mener også at det i X-krysset for myke trafikanter, kan oppstå konflikter mellom gående og syklende. TFK mener det heller bør etableres sykkelrundkjøring på begge stedene.

Utsnitt av plankartet ved offentlig ettersyn

Byplankontorets kommentar:

Adkomsten til Sjetnmarka er justert etter offentlig ettersyn for å gi bedre kurvatur og prioritet for syklister langs hovedsykkelnettet i nord/sør retning. Se plankartet. Uavhengig av løsninger for myke trafikanter vil det sikres tilstrekkelig sikt i kryssningene og ved underganger/bruer.

Trøndelag brann- og redningstjeneste

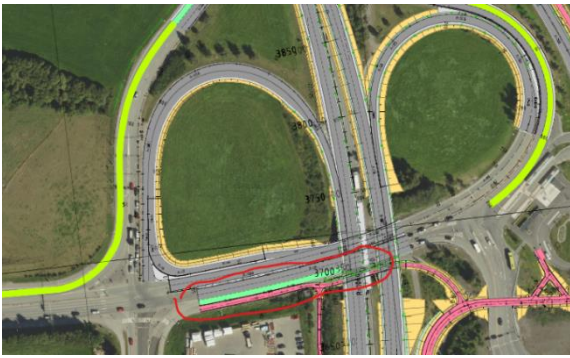
Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til bygninger rundt, opprettholdes. Det må også sikres at adkomstveier for utrykningskjøretøy, oppstillingsplasser for høyderedskap, sprinkleranlegg og slokkevannsforsyningen er som forutsatt i disse byggene. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder, må det etableres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.

Byplankontorets kommentar:

Tilgjengelighet til bygninger vil bli tatt hensyn til i den videre planleggingen, og sikres både i anleggsperioden og i etterkant.

AtB, brev datert 20.05.2022

AtB er positiv til at det planlegges kollektivfelt i Okstadbakkan selv om løsningen medfører et ekstra feltskift sammenlignet med i dag. Lavere hastighet på metrobusser enn annen trafikk, og vikepliktsregler, gjør det krevende med feltskift. Fartstilpasning er ekstra krevende på vinterføre. Da midtstilt kollektivfelt er skrinlagt, ønsker AtB at prosjektet i den videre planleggingen, ser på avbøtende tiltak med hensyn til trafikksikkerhet i samspillet mellom buss og andre trafikanter når bussen må foreta feltskifte. AtB er positiv til at kollektivfeltet i sørgående retning i Okstadbakkan foreslås forlenget.



Det er foreslått kollektivfelt i østgående retning i Kolstadvegen (vist med lys grønn på figuren under). Kollektivfelt på denne strekningen er aktuelt for busser fra sentrum, Flatåsen og Saupstad. Disse ligger i dag i "midtfeltet", og feltskifte medfører to feltskifte for busser og et mulig konfliktområde for trafikk. AtB ønsker å være involvert i den videre vurderingen og planleggingen av kollektivfelt i Kolstadvegen.



AtB erfarer at Tonstadkrysset er et kryss med mye trafikk og mange bussbevegelser som gjør bussen sårbar for forsinkelser. Det er i dag forsinkelser på alle ruter med sirka 1 minutt. AtB ønsker oppstillingsplasser for to beredskaps-/innsatsbusser à 24 meter hver som kan betjenes uavhengig av hverandre.

AtB påpeker at T- krysset mellom Gamle Okstadbakkan og Øvre Sjetnhaugan, som foreslås flyttet ca. 80 meter lengre nord, medfører at busslinjene som skal til Sjetnemarka må ta en 90 graders sving ved utkjøring fra Tonstad, krysse Gamle Okstadbakkan og kjøre inn i Øvre Sjetnhaugan. Bevegelsen påvirkes av siktforhold og vikepliktsforhold for busser som skal kjøre ut fra Tonstadkrysset. AtB ber om at det ses på løsninger som kan bedre forholdene, trafiksikkerheten og fremkommeligheten for busser som skal fra Tonstad omstigningspunkt inn i Sjetnemarka.

AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Byplankontorets kommentar:

Innspillene fra AtB vil bli vurdert i den videre planleggingen (ifølge Statens vegvesen), og AtB vil involveres ved utarbeidelse av løsninger for kollektivtrafikken. Etter innspill fra beboere og grunneiere i Skjetnemarkvegen er løsning for veg og T-kryss revidert, løsningen optimaliseres ytterligere ved en mulig fremtidig byggeplanlegging, og AtB vil bli rådført. Trafikkavvikling i anleggsfasen er sterkt prioritert og skiltmyndighet, nødetater, AtB, Trøndelag Fylkeskommune og Trondheim kommune vil involveres i utarbeidelse av faseplaner for utbygging av slike prosjekter.

Sjetne Pensjonistforening

Styret i Sjetne pensjonistforening mener at det framlagte reguleringsplanforslaget vil være en vesentlig bedre løsning enn dagens situasjon og at et høyresvingefelt mellom rundkjøringen og

Øvre Sjetnhaugan vil styrke dette alternativet ytterligere. Styret mener også det ikke er fremkommet tungtveiende argumenter for at Øvre Sjetnhaugan ikke reguleres som en fjerde arm i rundkjøringen. De viser til trafikkrappporten der det ikke er konkludert med at det er bedre å flytte krysset 60 meter lenger mot nord sammenlignet med en fjerde arm i rundkjøringen. I tilleggsmærknaden fra pensjonistforeningen viser de til flere momenter som støtter at en rundkjøring er gunstig for trafikksikkerheten.

Byplankontorets kommentar:

Kopling som fjerde arm til rundkjøring vil medføre rivning av en rekke hus ifølge Statens vegvesen. Det blir store kostnader og løsningen i seg selv mener SW kan gi trafikale utfordringer. Derfor er det i denne omgang ikke aktuelt å gå videre med en slik løsning. Det reguleres nå høyresvingefelt mellom rundkjøringen og Øvre Sjetnhaugan for å bedre trafikkaviklinga.

Nidaros Idrettsungdomsskole (NIU), e-post datert 27.04.2022

Når er det planlagt oppstart av bygging av gangveien? Har dere noen tegninger/kart som viser hvordan det blir rent arealmessig inn mot eiendommen til Østre Rosten 4C (skolens område)? NIU ser ikke helt hvordan de blir påvirket av planen.

Er det gjort noen målinger eller tanker rundt dette med forurensing og støy, og eventuelle tiltak i den sammenhengen? Når er det planlagt at dette skal være ferdigstilt?

Vi ber om at vi blir direkte kontaktet siden det er en skole med mange offentlige krav.

Byplankontorets kommentar:

Det er ikke bestemt noe tidspunkt for bygging av gang- og sykkelssystemet forbi NIU.

Det er regulert støyskjerm på plankartet foran NIU ut mot E6. Endelig plassering og høyde av støyskjermingstiltak langs veg skal avklares gjennom byggeplan. Se § 3c. NIU vil bli direkte kontaktet og informert om prosjektet.

Innspill fra private parter

I tillegg hadde disse partene innspill i høringsperioden: Sissel Thonstad, Audun Thonstad, Leif Sverre Hanssen, Lars Libach, Lars Jølle, Erik Stølan, Kjetil Knarlag, Dale M. Licata, Bjørn Nervik og Ivar Nervik. Innspillene er oppsummert og kommentert/fulgt opp tematisk under.

Noen av innspillene er kommet etter at fristen for innspill er utløpt. Innspillene er likevel tatt med da partene vurderes som berørt i saken.

Bygge Tonstadkrysset om til toplanskryss og bruke "smultring hullene" til parkering

To av partene foreslår at Tonstadkrysset bygges om til toplanskryss. Enten ved å endre Kolstadvegen til rundkjøring eller legge Kolstadvegen i kulvert under ei E6- rundkjøring. Da kan koblingen til fra E6 til Kolstadvegen gjøres med ramper. Det stilles også spørsmål om det er behov for et eget kollektivfelt i nordlig retning, og at det da heller bør ligge på venstre side i begge retninger. De ubebygde "smultring hullene" bør brukes til parkering til "park-and-ride", og i forbindelse med store arrangementer i området. En av partene mener dette bør finansieres av utbyggingsprosjekter i nærområdene.

Byplankontorets kommentar:

En ombygging av Tonstadkrysset inngår ikke som en del av denne reguleringsplanen, da den i hovedsak tar for seg trafiksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikk og G/S-trafikk på E6 og langs E6. Det samme gjelder arealbruken for "smultring hullene" ved Tonstadkrysset. Bakgrunnen for et eget kollektivfelt nordover er trafiksikkerhet for buss og busspassasjerer, og å ta høyde for framtidig trafikkvekst. På både kort og lang sikt (i tilknytning til kommunedelplanen for Sluppen) vurderes høyrestilt kollektivfelt som det beste, det vises til vedleggene (offentlig ettersyn) *Notat E6 Tonstad-Kroppanbrua: Trafikkmengder og feltbruk datert 08.01.2020, Statens vegvesen og Trafikkrapport detaljregulering for E6 Tonstad - Kroppanbrua kollektivfelt datert 20.04.2021, Rambøll.*

Endring av vegkobling til Sjetnmarka

Det er flere parter som har kommentarer til endringa av veggkobling til Sjetnmarka. Innspillene handler om hvor koblinga til Gamle Okstabakkan bør skje og kurvaturen som bør legges til grunn. Flere ønsker at koblinga til Gamle Okstabakkan flyttes lenger sør. Det kommenteres at grunnlaget ikke er godt nok, og at det tyder på at bakgrunnen er kostnadsbesparelser. Det bør være større fokus på å gjenbruke den gamle traseén med tanke på masseregnskap og hensynet til vilt i området. Foreslått løsning hindrer adkomst til marka/skogen med landbrukskjøretøy.

Byplankontorets kommentar:

Etter offentlig ettersyn er koblinga fra Gamle Okstabakkan justert ytterligere og fått en bedre kurvatur og et eget høyresvingefelt for de som kjører sørfra fra Gamle Okstabakkan og inn til Sjetnmarka. Den nye løsningen baserer seg på notatet (offentlig ettersyn) "*Reguleringsplan E6 Tonstad-Kroppanbrua trafikkberegninger adkomst Øvre Sjetnhaugan, datert 23.08.2021, Rambøll*". Vegkoblingen er flyttet slik at det er adkomst med traktor til marka/skogen som det er gitt innspill på.

Sørgående rampe fra Gamle Okstadbakkan til E6 reguleres bort, støyskjermingstiltak og luftforurensing

Naboer i Osloveien 320 er fornøyde med at dagens sørgående rampe fra Gamle Okstadbakkan til E6 reguleres bort, da ulemper med støy og støv reduseres. Flere parter tar opp dagens støyforhold langs E6 og et ønske om bedre støyskjermingstiltak. Det er også innspill om at det er tegnet inn en støyskjerm på plankartet som stenger naboens adkomst, og spørsmål om hva som menes med "lokale tiltak". Videre ønskes gjennomgang av målinger og beregninger i støyrapporten som er vedlagt saken. Det etterspørres hvor målepunktet på "Sletta" er, og om tiltak mot luftforurensning avhenger av hvor mange som bor i et område.

Byplankontorets kommentar:

Støyskjerm er åpnet opp der den tidligere avskjærte boligadkomsten. De teoretiske støyberegningene er konservative, og er som regel strengere enn hva støymålinger viser. Hovedkonklusjonen i støyrapporten er at utvidelse av E6 vil gi liten endring i støynivå for området så lenge eksisterende skjermes i konflikt med ny veg flyttes og opprettholder dagens høyde. Det er på plankartet regulert inn støyskjermingstiltak langs E6 basert på støyrapporten.

Ingen bygg får merkbar økning i støy (≥ 3 dB) som utløser krav til tiltak fra T-1442. Enkelte boliger og institusjoner i rød støysone vurderes likevel videre for støytiltak. Aktuelle bygg som skal vurderes med tanke på lokal støyskjerming, fremgår av støyrapporten fra offentlig ettersyn, og oppfølging av dette er sikret i reguleringsbestemmelse § 3c *Støy og lokal luftkvalitet*. Det er målepunktet på E6 Tiller som er utgangspunktet for vurdering av luftforurensning i planen. Målinger er innenfor kravene for bebyggelse langs E6.

Gang- og sykkelforhold, tunneler og søppel langs E6

Innspillet handler om at midler til “sykkelbane” og tunneller heller burde gå til å oppgradere andre veger med fortau og lys der dette mangler, og det etterspørres hvem som har ansvaret for å rydde opp søppel rundt tunellene og på gangveger.

Byplankontorets kommentar:

Midler til dette prosjektet er statlige midler som vil komme som et Miljøpakkeprosjekt. Ansvaret for å rydde opp søppel vil avhenge av hvilken vegklasse det dreier seg om. Kommunen har ansvaret for kommunale veger, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesveger og Statens vegvesen for europavegene.

Grunnforhold med tanke på geoteknikk

Det etterspørres dokumenter som forklarer grunnforholdene i området og hensynet til områdestabilitet.

Byplankontorets kommentar:

AFRY har på vegne av Statens vegvesen gjennomført geoteknisk vurdering i forbindelse med detaljregulering av trafiksikkerhetstiltak og nytt kollektivfelt for E6 Tonstad -Kroppanbrua. Sikkerhet mot skred er tilfredsstillende for store deler av tiltaksområdet og tiltakene som er planlagt påvirker ikke områdestabiliteten i kvikkleiresonene negativt. Lokalstabiliteten forutsettes dokumentert i forbindelse med detaljprosjekteringen. Det vises til “*Geoteknisk notat for E6 Tonstad - Kroppanbrua, datert 11.03.2022*” (offentlig ettersyn).

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.