



Detaljregulering av Sentervegen, metrobuss strekningstiltak, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 1.11.18

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken.

Komplett planforslag forelå 18.10.2018

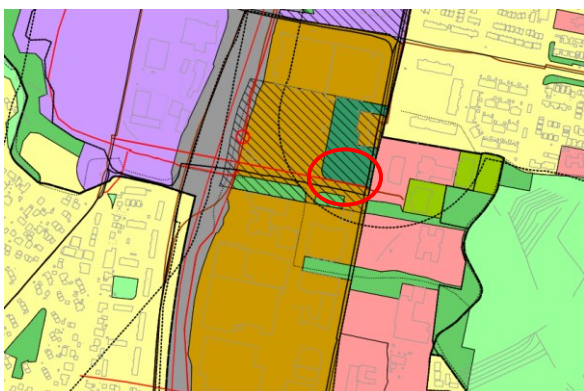
Hensikten med planen er å få tilgang til privat grunn i forbindelse med bygge- og anleggsarbeider for å tilrettelegge for Metrobuss i Sentervegen og Østre Rosten. Endringer av kjørestrukturen vil skje innenfor det som i dag er avsatt til trafikkarealer. Selve kollektivknutepunktet foreslås etablert rett vest for planområdet i Sentervegen.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planstatus

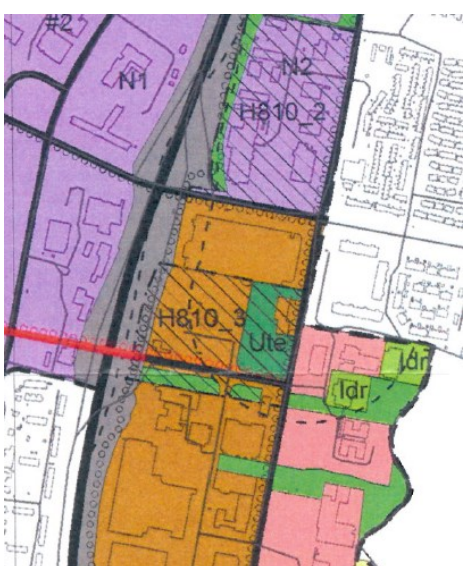
Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)



Planforslaget er i hovedsak i samsvar med KPA. Planområdet ligger innenfor sentrumsformål i KPA og berører følgende bestemmelsesområder:

- Kollektivåre
- Handelscenter
- Krav til felles planlegging
- Framtidig hovednett for sykkel

Kommunedelplan for Tiller 2014-2026, godkjent 26.2.2015 (KDPL-Tiller)



Planforslaget er i hovedsak i tråd med føringene gitt i KDPL-Tiller.

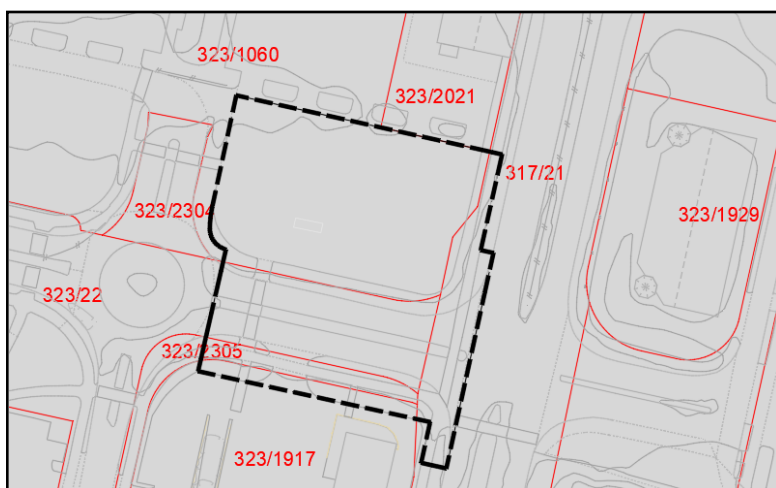
§ 5.6 Det skal etableres en kollektivterminal innenfor H810_3
 § 5.5 Kollektivterminalen må sees i sammenheng med utformingen av Ivar Lykkes veg som skal bli en attraktiv bygate for gående.

§§ 5.7 og 12.3 Kollektivterminalen må sees i sammenheng med utformingen av bydelspark/torg (arealet merket "ute").

§ 11.4 Paragrafen sikrer framkommelighet for kollektivtransporten ved å åpne opp for reserverte kjørefelt for kollektivtrafikk, sykkel felt og gangveger.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet berører følgende eiendommer gnr/bnr:
 317/21, 323/22, 1060, 1917, 2021 og 2305



Hoveddelen av tiltaket ligger på offentlig areal, mens deler av tiltaket nord i planområdet ligger på privat grunn (se fig.). Det private arealet utgjør ca. 0,2 daa. I tillegg utgjør det arealet som det er behov for å bruke i anleggsfasen (#1) ca. 3 daa av privat grunn.

Beliggenhet, avgrensing og størrelse på planområdet

Tiltaket planlegges gjennomført innenfor handelsområdet på Tiller; mellom rundkjøring Sentervegen – Ivar Lykkes veg og kryss til Østre Rosten.

Mot nord grenser planen til City Syd sin parkeringsplass og mot sør til StorM sin parkeringsplass. Øst for området, på andre siden av Østre Rosten, ligger Kristen videregående skole (KVT) og Rostenhallen. E6 ligger ca. 100 m vest for planområdet.

Planområdet er på ca. 5,6 daa, og terrenget innenfor planområdet er tilnærmet flatt.

Barn- og unges interesser

Det antas at gang- og sykkelveger innenfor planområdet benyttes av barn og ungdom til og fra skole/idrettshall og ved besøk av butikker og kjøpesenter i området. Innenfor handelsområdet er det ingen arealer opparbeidet for spesielt barn- og unge.

Dagens og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk består av kjøreveg, gang- og sykkelveg og annet vegareal. Tilstøtende areal består av KVT og Tiller videregående skoler, City Syd og StorM kjøpesenter og andre butikker som til sammen utgjør nærings- og handelsområde på Tiller.

Landskapsbilde

Planområdet ligger i et flatt åpent landskap på Tillerbyen. Tillerbyen er en karakteristisk bydel i Trondheim bestående av flere kjøpesenter og butikker, forretningsbygg, hoteller og boliger, samt gater og trafikkarealer for kjørende, og myke trafikkanter. Svært god tilgjengelighet for biler og mye asfaltflater dominerer opplevelsen.

Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner eller SEFRAK -bygninger i eller i nærheten av planområdet. (www.kilden.nibio.no).

Biologisk mangfold/fremmede arter

Naturbasen viser ingen registreringer av arter av nasjonal forvaltningsinteresse, naturtyper eller verneområder i eller i nærheten av planområdet.

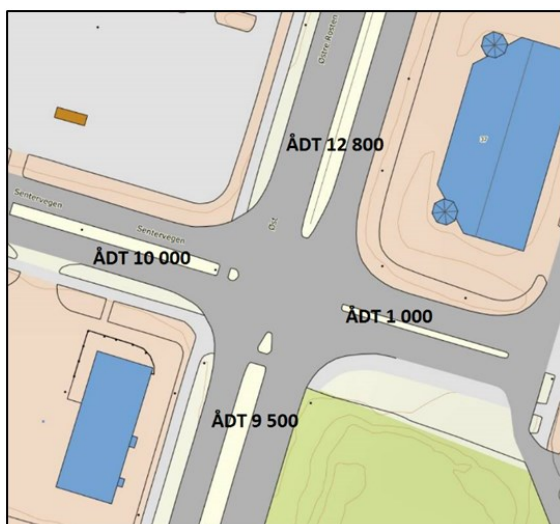
Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomst av viktige naturtyper innenfor planområdet, da området ligger ved eksisterende nærings- og trafikkarealer. I Artsdatabankens artskart er det ikke registrert svartelistede eller andre fremmede arter i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

Trafikkforhold

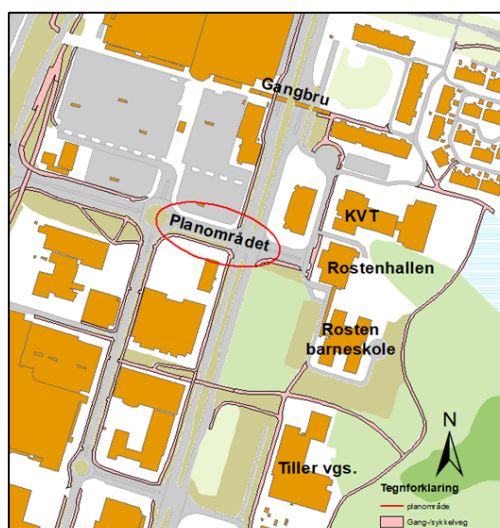


Kjørebanelen i Sentervegen består av to felt i hver retning, med skille mellom kjøreretningene. Total kjørebanelbredde inkl. fortau og gang-/sykkelveg er ca. 27 m. Krysset mellom Østre Rosten og Sentervegen er i dag lysregulert og har 4 armer med skille mellom kjøreretningene. Dagens løsning gir ingen prioritet for buss.

Det er registrert en god del ulykker i krysset. Alle er registrert som lettere skader.

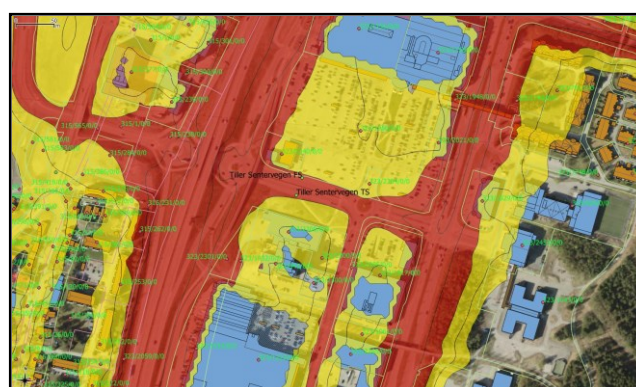


Fartsgrensen i Sentervegen er 40 km/t. Østlig del av Sentervegen har en ÅDT på ca. 10 000 med en tungtrafikkandel på 8 % (vegkart.no). Målingene er basert på telling og skjønn (Rambøll, trafikkberegning 2018).



Det er et godt nettverk med gang- og sykkelveger i og rundt området, der Østre Rosten og Sentervegen er de største barrierene i dag for myke trafikanter.

Støy og støvforhold



Støysonekartene viser dagens støysituasjon i 1,5 m høyde (venstre bilde) og 4 m høyde (høyre bilde). Støysonekartene viser ingen støysensitive bygg innenfor rød støysone 65-70 dB.

Planområdet ligger i et område med relativt mye trafikk. Det kan derfor være grunn til å tro at det i perioder kan være en del luftforurensing med svevestøv (PM10) fra piggdekk som sliter asfalten, samt nitrogendioksid (NO₂) med eksos fra biltrafikken i luften.

Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense. Kvartærgeologisk kart indikerer at løsmassene i planområdet består delvis av myr og delvis av fyllmasser. Slike kart gir en grov overflatekartlegging, og derfor kan løsmassene i dybden bestå av andre masser.

I og rundt planområdet er det tidligere utført grunnundersøkelser. Det vises til Trondheim kommunes rapport R.342-2 og Multiconsults rapporter 411288-1 Lidl Tiller og 300648-1 Omsorgsboliger Tonstad.

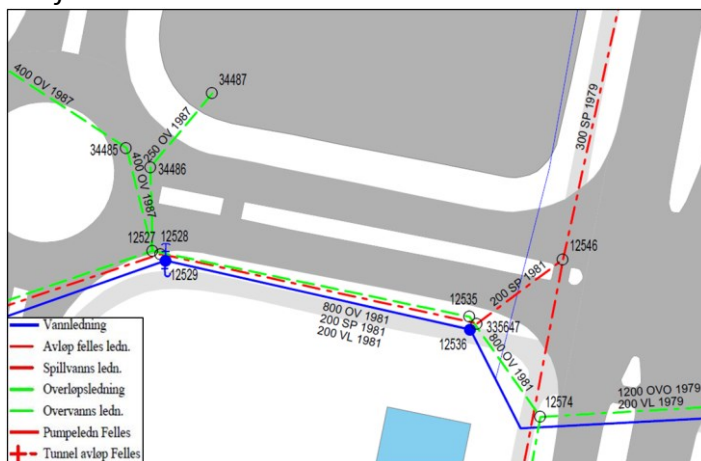
Grunnundersøkelsene viser at løsmassene i hovedsak består av et topplag av fyllmasser og/eller torv i 1 – 3 meter mektighet. Derunder er det påtruffet relativt fast siltig leire. Mot øst finnes lag

med lavere sonderingsmotstand fra ca. 7 meter dybde under terreng. I disse lagene er det ikke påvist kvikk eller sensitiv leire. Dybde til berg er ikke kjent. Utførte sonderinger er ført til over 40 meter under terreng ved Sentervegen og over 20 meter ved Østre Rosten uten at berg er påtruffet.

Multiconsult har utført nye grunnundersøkelser ved aktuelle punkter (i rapport 300648-1 datert 12.10.2001) og prøver avkrefter kvikkleire/sprøbrudd i prøver tatt i dybder med lav sonderingsmotstand.

Teknisk infrastruktur

VA- forhold



Kartutsnittet viser eksisterende registrerte VA- ledninger i området.

Dagens system for overvannshåndtering i Sentervegen er av nyere dato.

Lengdefallet på vegen heller svakt mot øst, og strekningen har høy tetthet av sandfangkummer langs kantstein. De fleste kummer og sandfang i tiltaksområdet er innmålte.

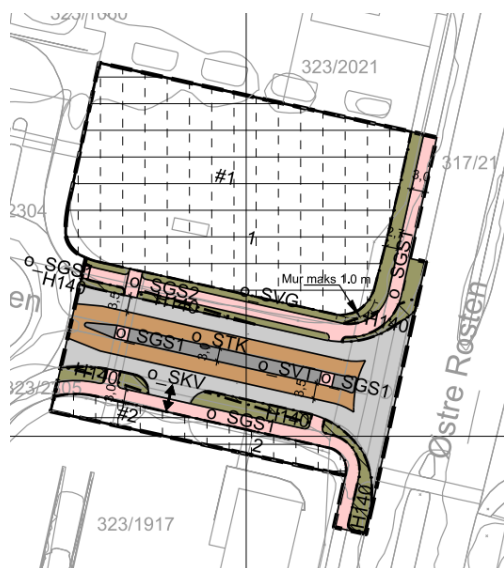
Elektro og signalanlegg

Det er i dag standard tosidig vegbelysning i midtrabatt i Sentervegen. Statens vegvesen har etablert infrastruktur i bakken i forbindelse med E6. Her ligger det trekkerør for Statens vegvesen, Telenor og Trønderenergi.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk - reguleringsformål

Arealformål	Sosi	Feltnavn	Vertikalnivå	daa
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR				
Kjøreveg	2011	o_SV	På grunnen	0,81
Gang/sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	0,64
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,16
Annen veggrunn - grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,61
Trase for buss	2061	o_STK	På grunnen	0,47
Midlertidig anlegg- og riggområde	91	#1		3,11
Midlertidig anleggsområde	91	#2		0,35
Hensynssone der gjeldene reguleringsplan skal gjelde	910	H910_1		3,11
Hensynssone der gjeldene reguleringsplan skal gjelde	910	H910_2		0,35
Frisikt	140	H140		0,21
PLANOMRÅDE, totalt			På grunnen	6,15



TEGNFORKLARING Planlov av 2008

§ 12-5, AREALFORMÅL

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg (2011)
- SGS Gang/sykkelveg (2015)
- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg (2018)
- SVG Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- STK Trase for buss (2061)

Punktsymboler

- Avkjørsel

§ 12-6, Hensynssoner

§11-8a sikringszone

- Frisikt (140)

§11-8f Detaljeringszone

- Reguleringsplan skal fortsatt gjelde (H910)

§ 12-7, BESTEMMELSER

- Midlertidig Anlegg- og riggområde (#1)
- Midlertidig Anleggsområde (#2)

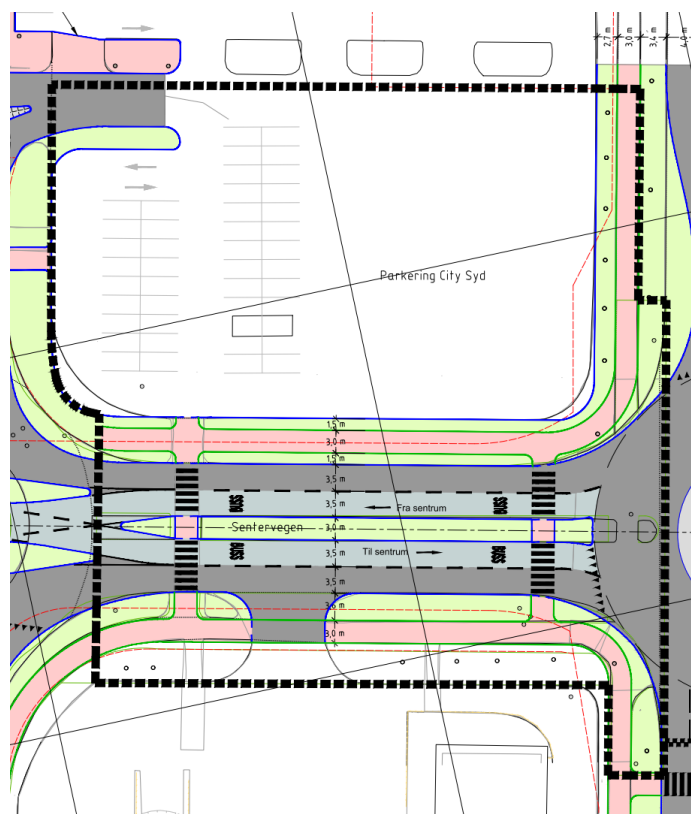
Linjesymboler mv.

- Planens begrensnings
- Formålgrense
- Bestemmelsegrense
- Måle- og avstandslinje
- Grense for detaljeringszone
- Regulert støttemur
- Grense for sikringszone

Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket er en del av Metrobussprosjektet i Sentervegen der kollektivknutepunktet skal etableres rett vest for planområdet. Slik selve kollektivknutepunktet foreslås utformet, kan det etableres uten godkjenning av reguleringsplan.

For tiltaket som fremmes i denne planen reguleres ca. 70 lengdemeter med kjøreveg (o_SKV) og 60 lengdemeter med vegtrasé for buss (o_STK). Begge er offentlige og skal opparbeides med fast dekke i henhold til standard.



Midtrabatten reguleres som annen veggrunn - tekniske anlegg (o_SVT). Midtrabatten er tenkt opparbeidet med fast beleg, og det er mulig at det kan etableres gjerder eller fysiske sperrer langs denne ut fra trafikksikkerhetsmessige grunner. Mot sør innreguleres avkjørsel til StorM kjøpesenter. Dette er vist med avkjørselspil på plankartet.

Det blir behov for en liten støttemur på nedsiden av City Syd sin parkeringsplass i kurven mot Østre Røsteg med en maks høyde på én meter, jf. plankartet.

Mellom regulerte trafikkarealer og City Syd sine parkeringsplasser reguleres det ny gang- og sykkelveg (o_SGS2). Metrobussprosjektet har ikke midler til å etablere denne.

Hele gang- og sykkelvegsystemet i området blir også nærmere vurdert i sammenheng med utviklingen av næringseiendommene i området.

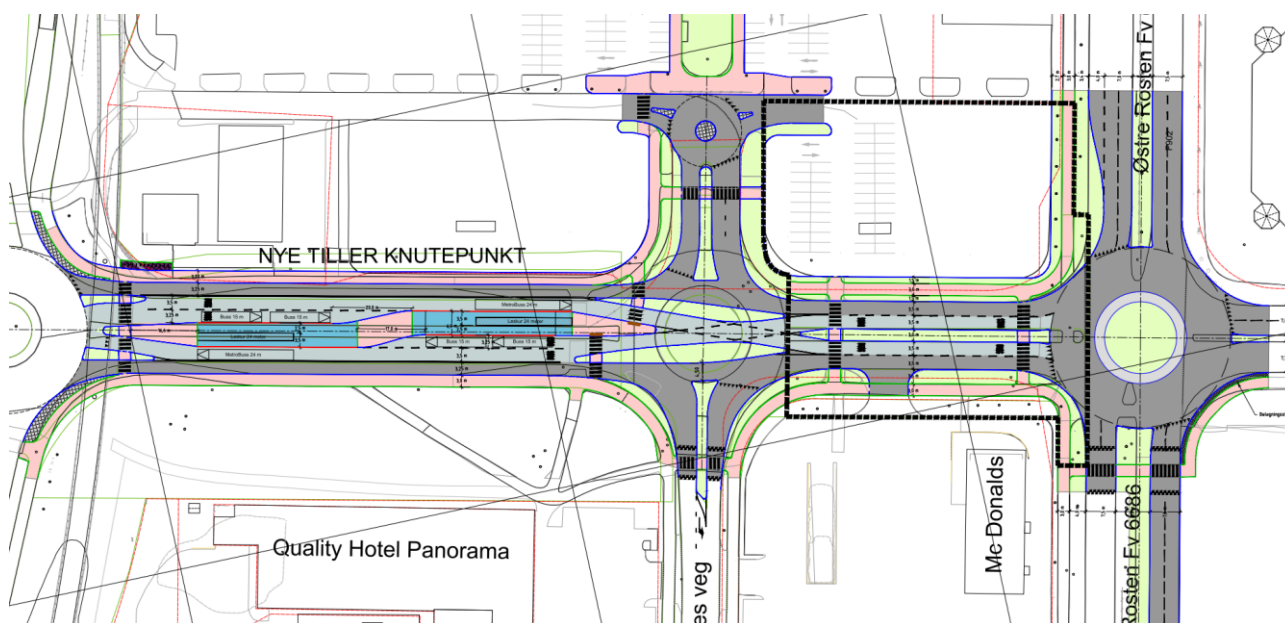
Det er to fotgjengeroverganger innenfor reguleringsplanen, der den lengst øst (nærmest Østre Rosten), justeres 15 meter vestover sammenlignet med dagens situasjon. Framkommelighet og orienterbarhet sikres ved skilting og merking iht. håndbok for universell utforming og iht. utforming av Metrobuss.

Alle sidearealer reguleres som annen veggrunn, grøntareal (o_SVG), og skal istandsettes til grøntareal, enten tilsås eller beplantes.

Området som reguleres til midlertidig anlegg - og riggområde (#1) skal tas i bruk midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført tiltaket. Her tillates det mellomlagring av masser, materialer, maskiner, utstyr mm. I tillegg legges det til rette for at det innenfor dette området skal gis fleksibilitet for midlertidige avkjøringer fra Sentervegen/Østre Rosten. Det er viktig at parkeringsmuligheter og trafikk forøvrig innenfor området sees i sammenheng med behov i anleggsperioden og at ikke hele området beslaglegges til anlegg- og riggområde samtidig.

Nye Tiller kollektivknutepunkt

Nye Tiller kollektivknutepunkt legger til grunn en midtstilt trafikkløsning som medfører at rundkjøringen i enden av Ivar Lykkes veg gjøres om for å få på plass en krysningsløsning for kollektivtrafikken.



Det forutsettes også at krysset Sentervegen – Østre Rosten endres til en rundkjøring for å kunne gi bedre trafikkflyt. Endring fra kryss til rundkjøring i Østre Rosten kan gjennomføres innenfor hovedformålet; samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Anleggsfasen

Det skal være enkelt og intuitivt å finne fram til holdeplassene fra ulike retninger med god skilting og bruk av farger i dekket. Universell utforming skal vektlegges i anleggsfasen med anleggsgjerder som leder gangtrafikken, skilting og trillbart areal for alle.

For de trafikale grepene vises det til Forprosjektrapporten for Metrobuss – Tiller knutepunkt 2, datert 7.6.2018 (Multiconsult), og til rapport om kapasitetsberegninger utarbeidet i 6.4.2018 (Rambøll), begge vedlagt.

Virkninger av planforslaget

Virkningen for byutvikling av Tiller og Nullvekstmålet

Tiltaket er en del av utbyggingen av Metrobuss i Trondheim og bidrar til utvikling av nytt kollektivsystem i bydelen. Kommunens vedtak om plan for Tiller sentrum, med fokus på kollektivknutepunktet, sentrumsutvikling og kvalitet på uterom, legges til grunn.

Virkningene av trafikksituasjonen

For å få en forståelse for hvordan tiltaket påvirker trafikforholdene må man se på sammenhengen mellom alle tiltakene som blir gjort i Sentervegen og Østre Rosten. De største endringene er at rundkjøringen rett vest for planområdet (Sentervegen – Ivar Lykkes veg) vil bli fjernet og erstattet med et T-kryss mot begge kjøreretninger, der busser vil kjøre rett gjennom i Sentervegen. Det er vurdert at dette ikke kan kombineres med gjennomkjøring av biler, noe som gjør at biler vil få en lengre kjøreveg for de som kommer fra Ivar Lykkes veg og skal inn til City Syd, og de som skal motsatte veg ut fra City Syd. Ny utforming av krysset vil medføre 200-300 meter ekstra kjøring gjennom enten rundkjøring vest i Sentervegen, eller ny rundkjøring i Østre Rosten. Kjøreretningen på kollektivfeltet snus som en konsekvens av en midtstilt løsning. Se illustrasjonen under del kapittel "Nye Tiller kollektivknutepunkt".

Miljøpakken mener rundkjøring i Østre Rosten vil bedre avviklingen generelt i krysset, og har positiv effekt på trafikken i området. Egne bussfelt sikrer at bussene kjører forbi kø i Sentervegen og Østre Rosten, og har prioritet over bil inn mot rundkjøringen fra Sentervegen.

Trafikkrapporten konkluderer med at ulempen med dette alternativet er at det ikke er mulig å prioritere bussen over trafikkstrømmene i rundkjøringene, og dette kan få store konsekvenser for bussens fremkommelighet ved ytterligere trafikkvekst.

Virkningene for gående og syklende

Ved rundkjøringen Østre Rosten – Sentervegen vil gangkryssingen ved armen mot Sentervegen vil bli lengre, men avløses med hvilesteder på trafikkøyer. Dagens lysregulering fjernes, noe som gir myke trafikanter høyere prioritet.

Ved eksisterende holdeplasser i Østre Rosten vil ny stasjon *fra* sentrum medføre at brukere må krysse vegen for å komme til stasjonen. Det foreslås opphøyd gangfelt, med belysning iht. sine Statens vegvesen sine håndbøker. Ny stasjon *til* sentrum vil gi et ryddigere og mer oversiktlig trafikkbilde for myke trafikanter. Framkommeligheten er bedret.

Planforslaget tar ikke høyde for at hovedrutenett for sykkel skal etableres i Sentervegen.

Retten vest for planområdet vil det bli et systemskifte der buss skifter trafikkretning. Erfaringsmessig er dette et punkt der det kan oppstå trafikkulykker. Det er viktig at et slikt system er lettlest, logisk og gjenkjennbart (TS-revisjon, Rambøll 2018).

Det er foreløpig ikke tatt stilling til konkrete tiltak for å unngå villkryssing, men det vil bli vurdert nærmere behov for gjerder e.l. i rabatten mellom kollektivfeltene. Det er spesielt viktig å se på hvordan man håndterer gående ift parkeringsområde til City Syd, som i planen er satt av til midlertidig anlegg- og riggområde.

Virkningene av støy og støvforholdene

Planforslaget vil ikke medføre mer trafikk eller medføre mer støy til området. Det er ingen støysensitive bygg i rød støysone i området. Planen er for øvrig et miljøtiltak. Det er ikke behov for avbøtende tiltak for støy innenfor gul sone og det er ikke behov for ytterligere støyutredninger innenfor planområdet.

Virkninger for teknisk infrastruktur

Stor andel av kabelkummer, trekkerør -anlegg og fordelingskap vil bli berørt av tiltaket, spesielt ved dagens rundkjøring midt i Sentervegen, som nå foreslås endret.

Belysningen i krysset mellom Østre Rosten og Sentervegen blir berørt. Krysset er i dag lysregulert, og dette vil bli fjernet.

Virkninger av grunnforholdene

Grunnforholdene må avklares nærmere ved geoteknisk prosjektering som må være ferdig før utbyggingstiltak kan igangsettes.

Anleggsgjennomføring

Miljøpakken har utarbeidet et eget notat for alle Metrobussprosjektene mhp gjennomføring av bygge- og anleggsfasen. Bestemmelser stiller krav om plan for bygge- og anleggsfasen, og denne planen skal redegjøre for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, trafikkavvikling, massetransport, driftstider og universell utforming..

Det skal utarbeides faseplaner, der det må vektlegges at området får en god fremkommelighet for alle, er orienterbart og godt skiltet. Løsningene ifb med anleggsgjennomføringen skal koordineres med eierne av City Syd- området.

Planlagt gjennomføring

Byggstart planlegges så fort planen er vedtatt, antatt vår 2019 og åpning i august 2019.

Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket.

Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, jf. § 7.3

Det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn, jf. § 7.4

Det skal også lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, jf. §7.2

Innspill til planforslaget

Varsel om oppstart av planarbeid ble gjort 29.6.2018 med frist for innspill 16.8.2018. Det ble avholdt et informasjonsmøte mellom Metrobussprosjektet og representant for City Syd og Sameiet Østre Rosten 34 den 21.8.2018. I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, hadde følgende parter innspill:

Trøndelag fylkeskommune (TF), brev datert 3.8.2018

TF informerer om at det ikke er registrert automatisk fredede kulturminner innen området, og minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Kommentar:

Innspillene tas til etterretning.

Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 9.7.2018

Planområdet ligger innenfor et allerede utbygd område. DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser. Vi kan heller ikke se at planen berører eller omfatter masseuttak, og DMF har dermed ingen merknader til varsel om oppstart av detaljregulering for Metrobuss-strekning på Tiller i Trondheim kommune.

Kommentar:

Innspillene tas til etterretning.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert 11.7.2018

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Kommentar:

Innspillene tas til etterretning. Mulige utfordringer er belyst i ROS- analysen, og tema overvann håndteres gjennom byggeplanen.

Fylkesmannen i Trøndelag (FT), brev datert 10.8.2018

God framkommelighet for Metrobussen vil bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Viktig å sikre god tilrettelegging og trafikksikre stier og veger for gående og syklende. Det bør fokuseres på å ivareta og utbedre snarveger for gående og syklende og gjøre adkomstveger og sykkelparkering så lett tilgjengelig som mulig.

Det er i perioder stor trafikk og mange, både kjøretøy og myke trafikanter, som forflytter seg i ulike retninger i handelsområdet ved City syd. God sikt, adskillelse av de ulike trafikantgrupper og ledelinjer med god synlighet vil være viktige verktøy. Videre er det grunn til å minne om at prinsippene for universell utforming skal ligge til grunn for også arbeidet i planfasen.

Forutsettes at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017)". ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

FT oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum.

Kommentarer:

Innspillene vedrørende framkommelighet og nullvekstmålet tas til etterretning. Etablering av et kollektivknutepunkt for Metrobuss vil bedre muligheten for at nullvekstmålet kan oppnås.

Nærmere prosjektering og konkretisering av byggeplanene vil legge til grunn at de ulike trafikantgruppene kan bevege seg trygt i området spesielt i anleggsfasen.

Gang – og sykkelforbindelser tas også opp til vurdering i den pågående planprosessen med å utvikle City Syd til et sentrumsområde.

ÅF Advansia AS på vegne av eierne nord for Sentervegen, e-post datert 6.7.2018

På vegne av eierne nord for Sentervegen er vi i prosess med dere og forutsetter at nødvendig involvering fortsetter i den møterekken som er opprettet mellom Metrobussprosjektet og City Syd prosjektet. I denne sammenheng tar vi med det som i hovedsak er viktig for eierne:

- Detaljløsninger av det som påvirkes inn på eiendommene og løsninger for fotgjengere.
- Det understrekes at eierne pr nå ikke ønsker at rundkjøringen mellom Citys Syd og Ivar Lykkes veg skal kunne stenges før «nye City Syd» er på plass med nye inn/utkjøringer og p-kjeller.

I tillegg er man sterkt bekymret for sikkerheten til de fotgjengerne som skal krysse 4 felt med kryssende trafikk som en konsekvens av at det foreslås en midtstilt løsning for kollektiv vest for planområdet.

Kommentarer:

Det legges opp til god kontakt og involvering i det videre arbeidet med rettighetshavere som spesielt berøres av planforslaget.

Området for dagens rundkjøring som skal endres gjennom ny kryssløsning, ligger ikke innenfor denne reguleringsplanen. Løsninger som berører denne planen og tiltaket for øvrig ifb med Metrobussutbyggingen vil bli gjennomført med berørte parter og interesser.

Sameiet Østre Rosten 34, e-post datert 16.8.2018

Sameiet støtter merknaden innsendt på vegne av eierne nord for Sentervegen, og innspillene deres. Vi ønsker også å bli involvert i arbeid med løsninger som grenser inntil sameiets eiendom og for løsninger for fotgjengere i området.

Kommentarer:

Det vises til kommentaren til ÅF Advansia AS på vegne av eierne nord for Sentervegen.

Statens vegvesen Region midt (SVV), brev datert 24.10.2018

SVV anses å være godt informert om prosjektet og har fortsatt god dialog om arbeidet.

SVV er opptatt av at planforslaget ikke medfører tilbakeblokkering på E6 – rampene og forholdene for gjennomgangs-, nærings- og kollektivtrafikk på E6.

For Østre Rosten er SVV opptatt av forholdene for næringstrafikk- og kollektivtrafikk, spesielt gjennomgående trafikk.

Det må gjøres trafikkberegninger for tiltaket som viser hvordan E6 og fv. 6686 (Østre Rosten) ivaretar nevnte forhold. Det forutsettes at det videre arbeidet tar hensyn til myke trafikanter i og gjennom området, og at det sikres logiske og trygge adkomster til viktige målpunkt som kollektivholdeplassene.

Kommentarer:

Det vises til avsnittet om "Virkningene av trafikksituasjonen" og til vedlagte trafikkrapporter.

Det arbeides med trafiksikkerhetsvurderinger av trafikale løsninger. Dette forventes og foreligger 19. November.

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. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.