



Detaljregulering av Krysset Tungasletta, ramper til/fra E6, sluttbehandling

Vedtatt planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 24.11.2016

Dato for godkjenning av bystyret : 26.1.2017

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av PKA Arkitekter som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Heimdal Eiendom AS.

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

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024



Planområdet er vist som veganlegg med omsluttende næringsvirksomhet i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Det er knyttet en rekkefølgebestemmelse (§ 1.2) i gjeldende kommuneplanens arealdel til planområdet om ombygging av dette krysset på grunn av observerte og beregnede kapasitetsproblemer.

Rekkefølgekravet omfatter ombygging av krysset til rundkjøring og at avkjøringsramper fra E6 utvides til to kjørefelt over en lengde på ca. 50 meter, målt fra Tungasletta.

Det vises til bystyrets vedtak i sak nr. 132/12 (bestemmelsesområde Tunga), som er tatt inn som et bestemmelsesområde i gjeldende kommuneplans arealdel.

"Utbygging innenfor ervervsområdene på Tunga, avgrenset av Ingvald Ystgaards veg, Tungasletta, Tungavegen og Haakon VII's gate, tillates ikke før det er etablert ny rundkjøring i krysset mellom Ingvald Ystgaards veg og nordgående rampe fra Omkjøringsvegen og høyresvingfeltet er forlenget til minimum 50 meter på rampe fra Omkjøringsvegen."

I forbindelse med planarbeidet for Granåsen gård vest ble dette kravet videreført.

Reguleringsbestemmelsene som følger planen for Granåsen gård, vestre del (planID r20130052) stiller rekkefølgekrav om:

§ 9.2 Trafikkløsning mot E6

Alle forslag om trafikktiltak som gjelder denne 9.2 skal godkjennes av Statens Vegvesen. Før det gis brukstillatelse for boliger innenfor planområdet, skal rundkjøring i krysset mellom avkjøringsrampe fra E6 i nordøstre kjøreretning og Tungasletta være etablert.

Det kan likevel gis brukstillatelse for inntil 200 boliger, forutsatt at følgende midlertidige tiltak utføres:

- Avkjøringsrampe fra E6 i nordøstre kjøreretning til Tungasletta utvides til to kjørefelt over en lengde på ca. 150 meter, målt fra Tungasletta. Det må etableres trafiksikker krysning av avkjøringsrampa for myke trafikanter.
- Dersom forlengelse av avkjøringsrampa ikke gir en tilfredsstillende trafikkløsning, vil det kreves påbudt høyresving fra rampa med breddeutvidelse i Tungasletta til to felt mellom rampa og Ingvald Ystgaards veg.

Før det gis brukstillatelse for bolig nr. 201 innenfor planområdet skal rundkjøring i krysset Ingvald Ystgaards veg/Tungasletta være etablert.

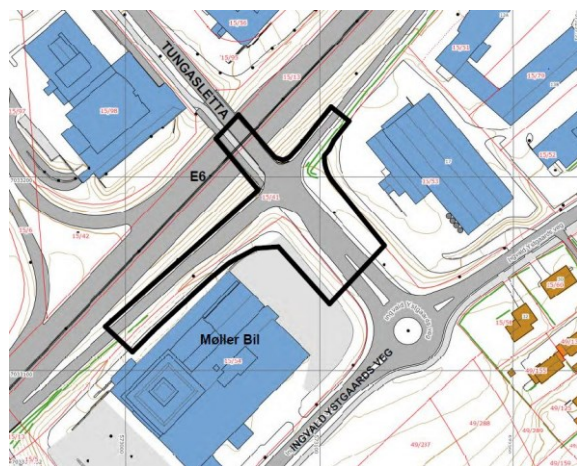
Kravet om 150 meter rampe skyldes en skrivefeil i siste versjon av reguleringsbestemmelsene. I planprosessen og i samråd med Statens vegvesen ble det avtalt 50 meter rampe.

Planforslaget er en oppfølging av bestemmelsen overfor - og i tråd med de overordnede føringene.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene med gårds- og bruksnummer: 15/13, 15/41 og 15/54.

Beliggenhet; bydel, størrelse, og avgrensning



Området ligger i grensen mellom Lerkendal og Østbyen bydel.

Planområdet er ca. 5,5 dekar og ligger mellom Ingvald Ystgaards veg og Tungasletta.

Sørøst for planområdet ligger eksisterende rundkjøring i Ingvald Ystgaards veg.

Eiendomsgrensen til Ingvald Ystgaards veg 17, (gnr/bnr 15/53) avgrenser planområdet mot vest.

Deler av av-/påkjøringsrampene til E6 og bro over E6 inngår i planforslaget. Også deler av eiendom Ingvald Ystgaards veg 19, gnr/bnr 15/54 (Møller Bil) er

inkludert i planområdet.

Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag i all hovedsak til vegformål med tilliggende anlegg, bl.a. vegskråning, bru og fortau. Ingvald Ystgaards veg 19 (Møller Bil) benytter sine arealer som inngår i planområdet til biloppstillingsplass, rampe/nedkjøring til sokkeletasje.

Eksisterende bebyggelse nordøst for planområdet huser et bakeri (Bakers). På nordsiden av E6 ligger bl.a. bilforhandlere og møbelvarehus.

Planområdet ligger i direkte tilknytning til - og gir atkomst fra E6 til næringsvirksomheter langs Ingvald Ystgaards veg og Tungasletta. Området er også en viktig forbindelse mellom næringsområdene på hver side av E6.

Landskap; topografi, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Planområdet har ingen estetisk eller kulturell verdi. Det er drøyt to meters høydeforskjell mellom starten på avkjøringsrampa og krysset, og ca tre meter mellom krysset og Ingvald Ystgaards veg 19 (Møller Bil) sin biloppstillingsplass. Kjørebane langs E6 ligger ca syv meter lavere enn krysset og brua.

Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet inneholder ikke antikvarisk verdifull bebyggelse eller anlegg.

Natur- og rekreasjonsverdi, barns interesser

Planområdet anses ikke å ha noen natur- eller rekreasjonsverdi siden planområdet omfatter i all hovedsak vegareal. Området er heller ikke egnet til bruk av barn og unge for lek og opphold.

Sosial infrastruktur; skolekapasitet, barnehagedekning

Planområdet ligger på grensen mellom Strindheim og Brundalen skolekrets. Planforslaget omfatter ikke boliger og har ikke betydning for skolekapasitet eller barnehagedekning.

Universell tilgjengelighet

Dagens gangtilbud innenfor planområdet oppfyller krav til universell tilgjengelighet.

Trafikkforhold; kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, ulykkessituasjon, trafiksikkerhet, kollektivtilbud



Krysset Tungasletta – ramper til/fra E6 er i dag utformet som et X-kryss, med tovegstrafikk nordvest - sørøst over brua mellom rundkjøringa i Ingvald Ystgaards veg og rundkjøringa i Tungasletta. På rampene er det envegstrafikk.

Dagens situasjon ved krysset (Høyspentlinja er demontert). Kilde: google.maps

I perioden 2003 til 2013 har det forekommet en sykkelulykke (2011) med skadegrad "alvorlig skadd". Denne var i krysset ved Granåsvegen - GS veg/ Angelltrøvegen. De øvrige ulykkene i nærområdet har som alvorligste skadegrad "lettere skadd". De fleste personskadeulykker i området er sykkelulykker. Det er registrert ulykke med skadegrad "lettere skadd" ved fotgjengerovergang ved avkjøringsrampa fra E6. Det er ikke registrert problempunkt/-strekninger eller ulykkespunkt innenfor planområdet i Skolevegrapporten fra 2012.

På begge rampene er det i dag målt ÅDT på ca 3300 i 2015. Fra rundkjøringa Ingvald Ystgaards veg over E6 på brua er ÅDT målt til 5000 i 2013, jf. NVDB.

Det er utført kapasitetsberegninger av krysset. Samlet viser beregningene for dagens situasjon god avvikling, med korte køer på rampa og med moderat forsinkelse.

Til tross for at beregningene viser korte køer og moderat forsinkelse, er det av og til tilbakeblokkering ut på E6 i morgenrush. Derfor velger opp til 20 % av trafikken på rampa å svinge til høyre i rundkjøringa i Ingvald Ystgaards veg.

I følge Statens vegvesen er det i dag tidvis tilbakeblokkering fra avkjøringsrampa og ut på E6.

Tungasletta har gang- og sykkelveg på vestsiden av kjørebanelen. Det er i dag gangfelt i plan over avkjøringsrampa fra E6. Gang- og sykkelfeltet er tilknyttet fortau langs Ingvald Ystgaards veg.

Bussrute 18 har trasé langs Ingvald Ystgaards veg og med holdeplass ca 200 meter fra planområdet. Bussen passerer fire ganger i timen i begge retninger i rushtiden og to ganger i timen for øvrig. Kjøretid til Trondheim sentrum er i underkant av 20 minutter. Bussrute 16 (Sandmoen - Ranheim), 86 (Melhus-Lade) og 90 (Lundåsen - Lade) kjører langs E6, Omkjøringsvegen og har holdeplass ca 150 meter fra planområdet.

Teknisk infrastruktur; vann, avløp, trafo, energiforsyning



Høyspentledningen langs avkjøringsrampa er demontert. Det er ingen el - kabler innenfor planområdet, med unntak av en lavspentkabel. I grøfta langs E6, inn mot planområdet, ligger det spillvann- og overvannsledninger. Under avkjøringsrampa ligger en stikkledning mellom hovedledningene og Møller Bil.

Grunnforhold; stabilitetsforhold og rasfare

Skredsonenkart (www.skrednett.no) viser at planområdet ligger utenfor fareområdet for kvikkleire. Grunnundersøkelser utført i området viser at grunnen på og omkring planområdet i all hovedsak består av middels fast til meget fast, siltig leire. Det er ikke funnet kvikkleire/ sprøbrudsmateriale på eller i nærheten av planområdet.

I forbindelse med planarbeidet for plan r20130052 – Granåsen gård, vestre del, gnr/bnr 49/1, 49/27 m.fl., ble det bl.a. utarbeidet støyrapport, trafikkanalyse og en geoteknisk vurdering. Det er også utført geotekniske grunnundersøkelser i området ved tidligere anledninger:

- G-rap-001 6131083 (Granåsen gård)
- O.852 (Ingvald Ystgaards veg 19/21)
- O.2895 (Ingvald Ystgaards veg 15)
- Ud 452D (E6 Moholt – Tunga)

- G-rap-001 6100575 (Tungasletta 6), G-rap-001 6100516 (Tungasletta 8) og G-rap-001 6110884 (Tungasletta 10)

På Trondheim kommunes aktsomhetskart for forurenset grunn er det ikke registrert tidligere virksomhet eller oljetanker innenfor planområdet.

Støy- og luftforhold

Planområdet ligger i rød støysone fra biltrafikk langs E6 og Tungasletta. Planområdet utsettes for svevestøv, nitrogendioksid og benzen fra biltrafikk.

Risiko og sårbarhet

På grunn av tilbakeblokkering av biler fra avkjøringsrampa og ut på E6 oppstår det i dag trafikkfarlige situasjoner lang E6.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg:

- Kombinert formål Næring/Industri/Verksted (N/I/V)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg (o_KV1, o_KV2, o_KV3 og o_KV4)

- Fortau (o_FT1 og o_FT2)

- Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT1 og o_AVT2)

- Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG)

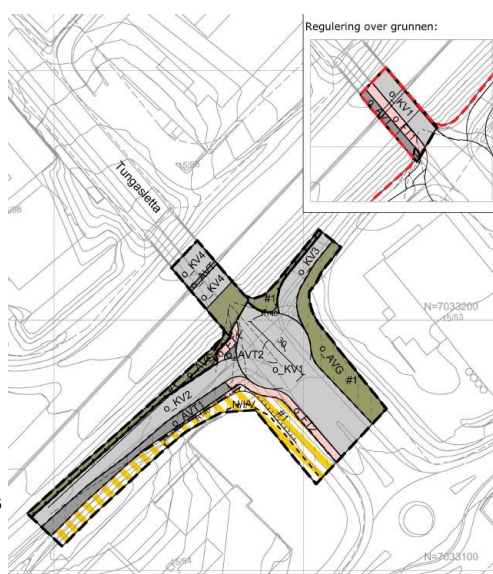
Hensynssoner

- Sikringssone friskt

Bestemmelsesområde

- Anlegg - og riggområde (#1)

Planforslaget legger opp til at området skal benyttes til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Deler av eiendom Ingvald Ystgaards veg 19 (gnr/bnr 15/54) skal benyttes som midlertidig anleggsområde. Tilgrensende areal næring/industri/verksted er tatt med for å synliggjøre frisktlinjen og behovet for anlegg- og riggområde.



Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Arealene som reguleres til samferdselsanlegg og teknisk

infrastruktur er offentlige. Rundkjøringa inngår i det kommunale veganlegget, mens rampa med tilhørende anlegg eies av Statens vegvesen.

Ny rundkjøring

Dagens X-kryss skal ombygges til en rundkjøring. Rundkjøringa forslås etablert med ytre diameter 30 m. Rundkjøringa har bredde i sirkulasjonsarealet på 8 m og i tillegg et overkjørbart areal på 2,5 m inn mot sentraløya. Rundkjøringa er kontrollert for sporing med modulvogntog type 1 hvor overkjørbart areal tas i bruk, men hvor overheng ikke berører fortausareal.

Gang – og sykkelforhold

Fortau o_FT2 inn mot Møllers Eiendom (Ingvald Ystgaards veg 19) reguleres med bredde 3 m. Dagens fortausløsning over brua, o_FT1, opprettholdes, men gangfeltet over rampa fra E6 er trukket 5 m tilbake fra stopplinjen slik at et lite kjøretøy kan stoppe mellom rundkjøringa og gangfeltet.

Gangfelt skal belyses i henhold til gangfeltkriteriene. Dette er sikret i reguleringsbestemmelse § 5.2.1.

Ved flytting av gangfeltet vil det oppstå små ubenyttede arealer mellom fortauet og kjørebanelen (o_AVT2). Her skal det legges opp til materialbruk som hindrer gående og syklende fra å benytte disse arealene. Bestemmelse § 5.4 stiller krav om at o_AVT2 skal belegges med innstøpte steiner. Gangfeltet flyttes for å få fotgjengerkryssingen lengst mulig vekk fra kantsteinen mot sirkulasjonsarealet.

Breddeutvidelsen til to kjørefelt på rampa fra E6 er forlenget ca. 30 meter. Lengde på breddeutvidelse på rampa frem til stopplinje ved rundkjøringa blir totalt 56 meter. Fram til gangfeltet er det 48 meter.

For å ivareta Møller Bil (Ingvald Ystgaards veg 19) sitt parkeringsareal slik det er i dag, etableres en støttemur mellom o_FT2 og parkeringsarealet og mellom o_KV2 og p-arealet. Muren er på det høyeste ca 3 meter ut mot rundkjøringa. Det etableres rekkverk på toppen av muren. Muren er plassert slik at frisikt er ivaretatt.

Universell utforming

Fortau innenfor planområdet er mer eller mindre flate og vil tilfredsstille stigningskravene.

Gangfelt over avkjøringsrampa skal belyses. Gangfeltet har helning mindre enn 3 %, er 3 m bredt og har nedsenket kantstein i hver ende.

Kollektivtilbud

Arealene mellom avkjøringsrampa, o_KV2, og eiendom Ingvald Ystgaards veg 19 reguleres til annen veggrunn – teknisk anlegg (o_AVT1). Reguleringsbestemmelse § 5.4 åpner opp for at det kan etableres fortau og kollektivholdeplass innenfor dette formålet.

Gjennomføring, miljøoppfølging

Tiltak i grunnen

Det skal gjennomføres miljøtekniske grunnundersøkelser før graving innenfor planområdet igangsettes. På bakgrunn av dokumentasjon fra undersøkelsen vil det vurderes om det skal utarbeides en tiltaksplan som skal godkjennes av kommunen. Dette er sikret i bestemmelsene § 3.1. Pålagt opprydding kan skje samtidig med utbygging av området.

Virkninger av planforslaget

I forhold til overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med statlige retningslinjer ved at det legges opp til god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Planforslaget svarer opp krav gitt i kommuneplanens arealdel 2012-2024 og rekkefølgekravet i reguleringsplan for Granåsen gård (r20130052) om at krysset skal bygges om til rundkjøring, og at avkjøringsramper fra E6 utvides til to kjørefelt over et lengre strekk, totalt minimum 50 meter.

Folkehelse

Planforslaget tilrettelegger for trafiksikre gang- og sykkelforbindelser i området. Krav til sikt er ivaretatt for alle bevegelser. Belysning av gangfelt vil redusere ulykkesrisikoen i mørke.

Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning, kollektivtilbud

Planforslaget bidrar til bedre trafikkavvikling/-flyt. Breddeutvidelsen av rampa reduserer faren for tilbakeblokkering til E6 og rundkjøringa hindrer unødig trafikk i rundkjøringa i Ingvald Ystgaards veg. Sikt er kontrollert og sikttrakanter er vist på plankartet.

Planforslaget medfører en noe dårligere linjeføring enn i dag for gående, og krappere kurver muliggjør hendelser mellom gående og syklende i rundkjøringa. Geometrien er imidlertid nødvendig ift. tilpasning mellom rundkjøring og eksisterende bru. Det vises til ROS- analysen og temaet "ulykker med gående og syklende".

Anleggsgjennomføringen kan bli krevende hvis det blir nødvendig å stenge deler av vegnettet. Omkjøring via de nærmeste kryssene på E6 vil gi store omveger og uønsket trafikkbelastning på underordnet vegnett. Problemstillingen er vurdert, og det er gitt forslag på hvordan trafikkavviklingen bør gjennomføres i anleggsfasen, jf. revidert trafikknotat datert 26.9.2016 laget av Rambøll (vedlegges ikke saken).

Universell utforming

Krav til universell utforming er ivaretatt.

Risiko – og sårbarhetsanalyse

Ni hendelser er vurdert å være aktuelle for planområdet. Analysen viser at ingen hendelser havnet i kategorien høy risiko. Risiko og sårbarhet i forbindelse med tiltaket er i første rekke knyttet til:

Veg, bru, kollektivtransport

Trafikkavviklingen i området blir sikrere og bedre som følge av tiltaket. Tiltaket kommer ikke i konflikt med eksisterende bru.

Støv og støy; trafikk

Planområdet utsettes for støy og støv fra E6 og Tungasletta i dag. Tiltaket i seg selv medfører ingen trafikkøkning eller forverring av støv- og støvsituasjonen, men bedrer trafikkflyten i området.

Ulykker i av-/påkjørsel

Krav til sikt er ivaretatt for alle bevegelser. Trafikkavviklingen i området blir sikrere og bedre som følge av tiltaket. Geometrien til alle svingebevegelser i rundkjøringa gir god avbøying.

Ulykke med gående og syklende

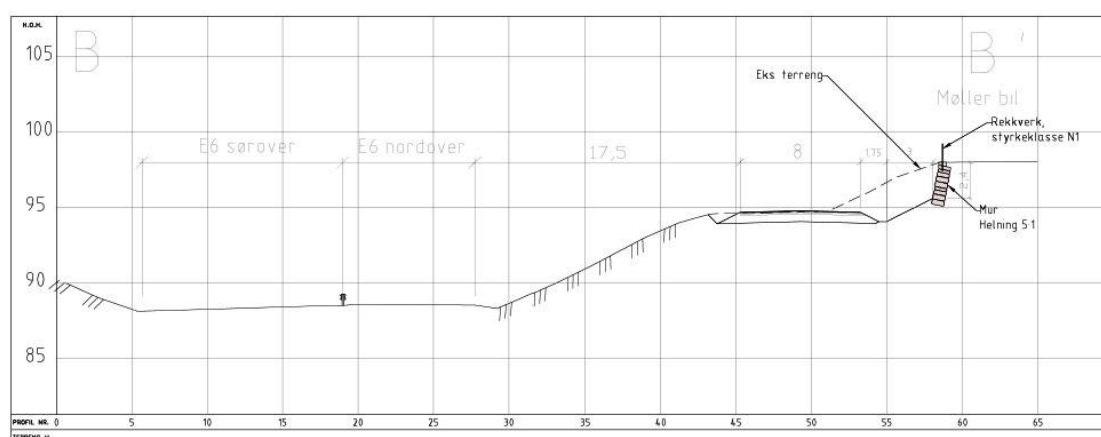
Planforslaget sikrer nødvendig frisikt til fortau. Gangfelt over rampa er trukket 5 m tilbake fra stopplinjen slik at et lite kjøretøy kan stoppe mellom rundkjøringa og gangfeltet. Gangfeltet skal belyses. Hastighet ved gangfeltet vurderes som tilfredsstillende uten særskilte fartsdempende tiltak pga. god avbøying og tilfredsstillende siktforhold.

Ulykke ved anleggsgjennomføring

Reguleringsbestemmelsene §§ 3.1 og 7.1 sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak etableres før bygge- og anleggsarbeider igangsettes.

Masseras/skred og flomfare (konsekvenser for klima og ytre miljø)

Det etableres støttemur inn mot parkeringsarealet til Møller Bil. Muren er planlagt med maks høyde tre meter ut mot rundkjøringa. Det må gjøres beregninger for muren i detaljprosjektet.



Illustrasjon: Rambøll

Den planlagte rundkjøringa medfører utvidelse av vegarealet ut mot Ingvald Ystgaards veg 17. Dette vil medføre fylling og negativ påvirkning på stabiliteten inn mot Ingvald Ystgaards veg 17. Tidligere undersøkelser viser at grunnen mest sannsynlig består av fast til meget fast leire på platået ved rundkjøringa, og skråningshøyden er på ca. 3 m (gjennomsnittlig helning på 1:3). Det anbefales å utføre supplerende grunnundersøkelse ved bunnen av skjæringen mot Ingvald Ystgaards veg 17. Bakgrunnen for dette er at det ikke er utført grunnundersøkelser her tidligere, og det er funnet bløte leirmasser på tomte for Ingvald Ystgaards veg 15. På grunnlag av resultater fra denne bør behov for ev. tiltak vurderes, jf. notat fra Rambøll datert 19.4.2016 (ikke vedlagt saken).

Rundkjøringen etableres på omtrent samme terrengnivå som dagens kryss og vil dermed ikke påføre tilleggslaster på terrenget. Tiltaket anses ikke å påvirke stabiliteten ned mot E6.

En flomveg med angitt nedslagsfelt på mellom 50.000 og 250.000 m² fra Angelltrøa krysser området fra sørøst. Det anslås at det aktuelle nedslagsfeltet vil være i nedre område av det gitte

intervallet. Flomvegen krysser over avkjøringsrampa fra E6 ved Møller Bil, fortsetter ned skråningen mot E6, krysser denne og fortsetter nordøstover i grøft langs E6. Planlagt endring av veggeometri med endring av eksisterende kryssløsning til rundkjøring ved ramper til/fra E6, tar hensyn til denne flomvegen og vil ikke medføre betydelige endringer av flomvegens løp. Flomvegen passerer videre hovedsaklig jordbruks- og næringsområder med lav grad av utnyttelse før den går ut i Leangenbekken som renner ut i Leangenbukta. Det vurderes at bygging av planlagte veganlegg ikke medfører økt risiko for flom langs flomvegen.

Teknisk infrastruktur

TrønderEnergi har ingen planer om noen fremtidig trasé for el - ledninger innenfor planområdet. Stikkledning under avkjøringsrampa sikres under gravearbeid i forbindelse med rampeutvidelsen.

Konsekvenser for næringsinteresser

Det planlagte tiltaket påvirker ikke Møller Bil sitt parkeringsareal og nedkjøringen til sokkeletasjen ved ferdigstilling. Planlagt mur med tilhørende rekkverk etableres i grensen til dagens asfalterte areal (kantstein). Det er utført sporing med lastebil til/fra nedkjøringa som viser at tilkomsten er ivarettatt i fremtidig situasjon.

I anleggsfasen vil tilkomsten til underetasjen i fra øst være blokkert pga nødvendig graveskråning i forbindelse med etablering av støttemuren. En liten andel av dagens parkeringsareal ut mot Tungasletta inngår også i midlertidig anleggsområde.

Atkomst til sokkel vil da kun være mulig fra vestsiden. Konkrete krav til gjennomføring og tidsbruk avklares i anbudsforespørselen slik at anleggsfasen medfører minst mulig ulemper for Møller Bil.

Avveining av virkninger

Planforslaget bidrar til en bedre trafikkavvikling/-flyt. Breddeutvidelsen av rampa reduserer faren for tilbakeblokkering til E6, og rundkjøringa hindrer unødige trafikk i rundkjøringa i Ingvald Ystgaards veg.

Sikt i rundkjøringa er kontrollert og sikttrekanter er vist på plankartet.

Nye bevegelser gir en noe dårligere linjeføring enn i dag for gangbevegelsene, og krappere kurver kan gi hendelser mellom gående og syklende. Geometrien er imidlertid nødvendig ift. tilpasning mellom rundkjøringas geometri og eksisterende bru.

Inngrep på naboeiendom i sørvest minimeres ved etablering av mur. Dagens biloppstillingsplasser kan brukes på samme måte etter anleggsfasen. Murtoppen sikres med rekkverk.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune skal drifte og vedlikeholde Tungasletta med tilliggende fortau. Støttemur og rekkverk mot Møller Bil sin eiendom skal vedlikeholdes av kommunen.

Planlagt gjennomføring

Det antas igangsetting vegarbeidet som følge av endelig vedtatt reguleringsplan.

Innspill til planforslaget

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort ved annonse i Adresseavisen 25.2.2016. Samtidig ble naboer og berørte parter varslet direkte med brev. Det er avholdt samrådsmøter med Møller Bil.

Følgende parter kom med uttalelse ved varsel om igangsetting; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen Region midt, NVE region Midt-Norge, Møller Eiendom (Ingvald Ystgaards veg 19) og NorgesGruppen Eiendom AS (Ingvald Ystgaards veg 17).

Oppfølging av uttalelser ved varsel om igangsetting anses for godt nok vurdert og ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget ble delegert vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn 12.9.2016, og følgende parter kom med innspill:

Sør – Trøndelag fylkeskommune, i brev datert 26.9.2016

"Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området og det antas å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Ellers ingen merknader eller vilkår om egengodkjenning til planforslaget."

Rådmannens kommentar

Innspillene fra Sør – Trøndelag fylkeskommune tas til etterretning.

Fylkesmannen i Sør – Trøndelag, i brev datert 25.10.2016

"Etablering av ramper og rundkjøring som foreslått vil bedre trafikksituasjonen i området. Fylkesmannen har ingen øvrige merknader til arealbruken.

"Trafikksikkerhet er et viktig folkehelse tema. Krysset er i dag uoversiktlig og det er positivt at det planlegges utbedring. Planen legger til rette for etablering av rundkjøring og mer trafikksikre forhold for myke trafikanter. Bedre flyt i trafikken kan i seg selv bidra til å redusere ulykkesrisiko. I anleggsfasen vil trafikken i perioder måtte ta andre veier. Dette gjelder både kjøretøy og myke trafikanter. Det er derfor positivt at det reviderte trafikknottet drøfter temaet. I anleggsfasen må dette følges opp med tydelig skilting, også for myke trafikanter, og løpende evaluering for å fange opp eventuelle oversette konsekvenser av trafikk som presses inn på andre veier."

Rådmannens kommentar

Forhold som berører utfordringer i anleggsfasen er sikret i reguleringsbestemmelse § 3.1 Plan for bygge- og anleggsperioden.

Statens vegvesen Region midt, i brev datert 29.9.2016

"Statens vegvesen har ingen merknader til planen, men minner om at teknisk tegningsmateriale skal sendes inn for godkjenning til oss. Disse skal ligge til grunn for utbyggingsavtalen som må inngås med Statens vegvesen."

Rådmannens kommentar

Kravet om innsending av tekniske tegningsmateriale til Statens vegvesen er sikret i reguleringsbestemmelse § 3.1 Teknisk plan.

Alle innkomne merknader i forbindelse med offentlig ettersyn anses for godt nok vurdert og ivaretatt i planforslaget.

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. Rådmannen innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.