

Saksframlegg

Detaljregulering av Rv 706 Sluppen - Sivert Dahlens veg, r20140021, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 12/17283

Forslag til innstilling:

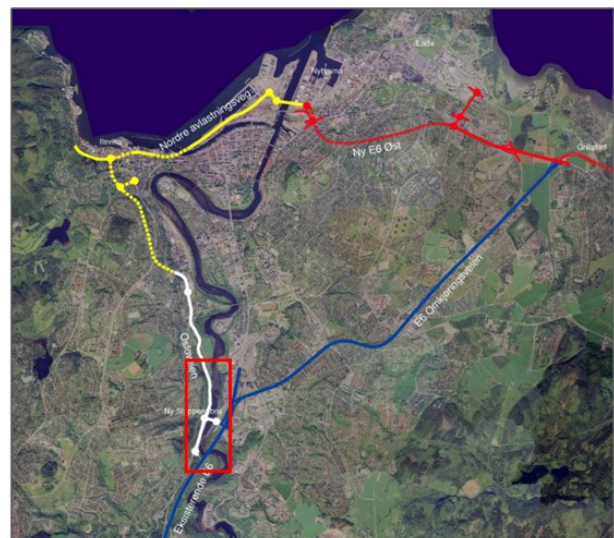
Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Rv 706 Sluppen - Sivert Dahlens veg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen senest datert 15.9.2017 med bestemmelser senest datert 5.10.2017 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 5.10.2017

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

Saken gjelder

Planforslag som legger til rette for en ny hovedvegstreking som ivaretar krav til miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet langs Osloveien og Nidelvkorridoren for alle trafikkgrupper.

Ved [offentlig ettersyn](#) ble planforslaget sendt på høring i to alternativer, hvor det ene alternativet blant annet forutsatte at sørgående rampe til E6 ble tatt ut av planforslaget av hensyn til den økologiske korridoren. I høringsmerknaden fra Statens vegvesen ble det fremmet vilkår om egengodkjenning mot dette kravet, men at det skulle ses på avbøtende tiltak for viltkorridoren før sluttbehandling. Planforslaget til sluttbehandling inkluderer nå sørgående rampe.



Rammen viser planområde som del av hovedvegssystemet rundt Trondheim.

I planforslaget som nå fremmes har rådmannen inkludert krav om etablering av viltbru i Okstadbakken før sørgående rampe etableres, et forslag som har vært på begrenset høring. Statens vegvesen har fremmet vilkår om egengodkjenning også mot dette kravet. Rådmannen har etter nøye avveieinger opprettholdt kravet i forslaget som sendes til sluttbehandling.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse. Beskrivelse og virkninger av viltbru i Okstadbakken er beskrevet i et eget kapittel i planbeskrivelsen.

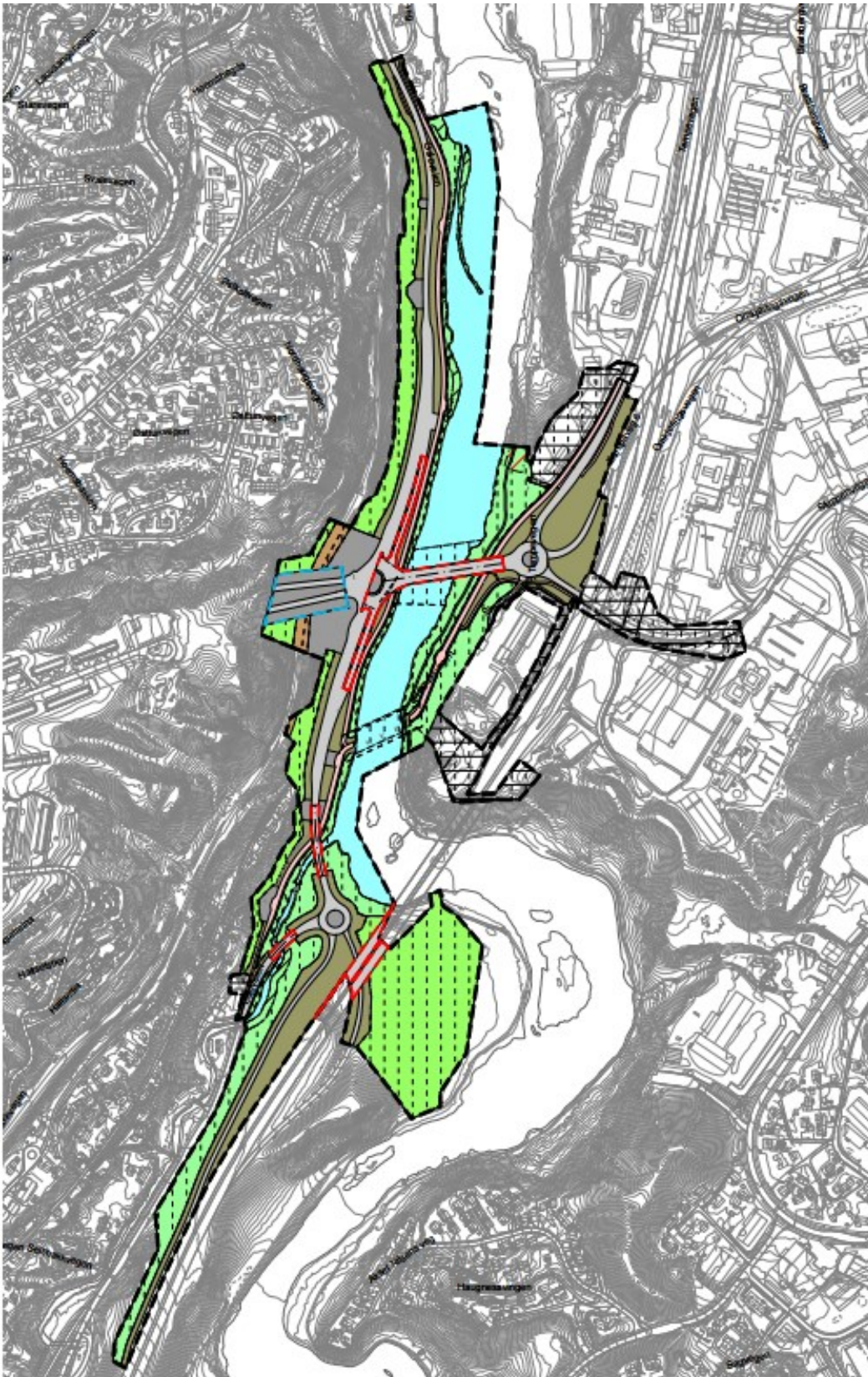
Innledning

Det innsendte reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent, med Aas Jakobsen og Selberg arkitekter som underkonsulenter. Statens vegvesen er forslagsstiller.

Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljert reguleringsplan for Rv 706 Osloveien Sluppen – Sivert Dahlens veg, og legge til rette for en ny hovedvegstreking som ivaretar krav til miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet langs Osloveien og Nidelvkorridoren for alle trafikkgrupper.

Tiltaket inkluderer ca 1,4 km ny strekning for Osloveien, ny bru over Nidelva og to nye bruer over Leirelva. Den nye brua har fått navnet Nydalsbrua. Eksisterende Sluppen bru skal erstattes av ny

bru på samme sted. Ny Sluppen bru blir forbeholdt gående og syklende. Tiltaket inkluderer dessuten portalområdet for fremtidig tunnel til Byåsen.



Kombinasjon av de sju plankartene under grunnen, på grunnen og over grunnen.

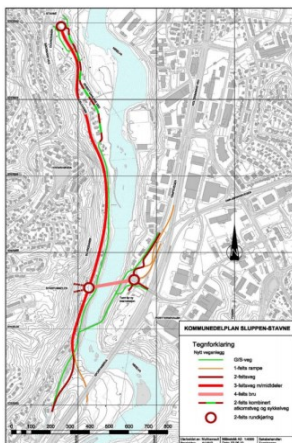
Trondheim kommune

Det er stort behov for ny bru ved Sluppen, siden eksisterende Sluppen bru er i svært dårlig forfatning og ikke har god nok standard etter dagens krav og trafikkmengder.

Nullvekstmålet er lagt til grunn ved trafikkberegninger, og tiltaket vil gjøre det lettere å omfordele trafikk fra Holtermanns veg og Elgeseter gate til Nordre Avlastningsveg, og slik legge til rette for fortetting i sentrumsområder. Tiltaket er en stor forbedring av gang- og sykkelvegnettet innenfor planområdet og inn mot byen.

Tidligere vedtak og planpremisser

Godkjent kommunedelplan



Det foreligger godkjent strategisk kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU) for strekningen fra Sluppen til Stavne. KDP ble utarbeidet i 2010, og ble sluttbehandlet og vedtatt i Bystyret 16/6-2011.

I vedtaket er det gitt en rekke føringer for videre planarbeid.

Oppstart reguleringsplan med planprogram

Igangsatt planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble kunngjort 3.6.2014. Revidert planprogram ble fastsatt 30.9.2014 av bygningsrådet i sak [PS 134/14](#).

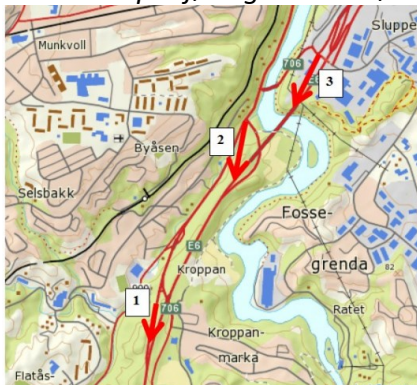
Offentlig ettersyn og utvidelse av planområde

Ved utsendelse til [offentlig ettersyn](#) ble planområdet utvidet for å ivareta arealer til rigg, lagring og deponering av masser. Høringsfasen var 23.6.-10.8.2017.

Begrenset høring av endring av reguleringsplan etter offentlig ettersyn

En endring av planforslaget ved å innføre krav om etablering av viltbru over E6 i Okstadbakken før etablering av sørgående rampe til E6 har vært på begrenset høring 28.8.-22.9.2017.

Alternativ påkjøring mot E6 sørover



Sak om alternativ påkjøring til E6 i sydlig retning ble behandlet 25.11.2014 i bygningsrådet som sak [187/14](#). Bygningsrådet vedtok at alternativene 1 og 2 skulle utredes videre i dette planarbeidet. Alternativ 3 vurderes ved en seinere planprosess for Sluppenkrysset.

Det er i denne reguleringsplanen inkludert sørvendt rampe mot E6 ved Leirelva, som vist alternativ 2. Det vil bli redegjort nærmere for begrunnelser og konsekvenser av rampen i denne planen.

Forenklinger av veganlegget, kostnader

Det ble etter kostnadsanslag i april 2015 vurdert forenklinger av veganlegget for å redusere kostnader. Dette ble behandlet i formannskapet 23.6.2015 i sak [PS 151/15](#).

Arbeidet med reguleringsplanen ble etter dette utsatt nærmere et år, fordi finansiering ikke var avklart. Etter utsettelsen ble alternative forslag nærmere vurdert og orientert til formannskapet 1.3.2016 i sak [PS 32/16](#).



Figur 1. Kulvertløsning. Rundkjøring med kulvert under. Løsningen foreslås videreført

I disse sakene var det satt spesielt fokus på sammenligning av kryssløsning vest for Nydalsbrua. Det ble valgt en løsning med toplankryss framfor en hybridløsning med "bypass"; der rundkjøring ved Nydalsbrua og Osloveien var lagt i ett plan, og med en fremtidig nordgående "bypass" når Byåstunnelen blir etablert.



Figur 2. "Bypass"-løsning. Forbikjøringsfelt mot elva. Løsningen foreslås ikke videreført

Vedtak i formannskapet ble:

"Formannskapet tilrår primært alternativ 1, forutsatt at staten dekker merkostnadene ved dette i forhold til alternativ 2. Dersom staten ikke dekker disse merkostnadene tilrår formannskapet alternativ 2. Formannskapet understreker at ingen kontrakter for prosjektet skal inngås før finansiering er avklart."

Staten dekker merkostnaden gjennom Nasjonal Transport Plan (NTP), og alternativ 1 er derfor valgt som premis for reguleringsplanen.

Andre sparetiltak ble diskutert i samme sak. Rundkjøring ved Leirelva er implementert i planen, og tidligere avslutning av anlegget i nord er fortsatt mulig, men reguleringsplanen viser full løsning fram til Sivert Dahlens veg. Angående tunnelportal henvises til vedtak i formannskapet 23.6.2015 i sak 151/15: "... Midler fra Byåstunnelen kan benyttes til forskuttering av arbeid med tunnelportal."

Finansiering

I forslag til Nasjonal transportplan 2018 - 2029 er statlige midler til bygging av Sluppen bru forsinket i forhold til forventningene fra foregående transportplan. Formannskapet behandlet 19.4.2017 sak om bruk av bompenger til forsert utbygging av Sluppen bru som sak [PS 96/17](#). Søknad om forskuttering med bompenger er sendt til Samferdselsdepartementet.

Planprogram, krav om konsekvensvurdering

Planlagt tiltak har et omfang som krever konsekvensutredning (KU). Konseptet som nå anbefales regulert er satt sammen av alternativ fra kommunedelplan vedtatt i 2011. Disse har vært gjenstand for KU, som er dokumentert gjennom flere fagrapporter i 2010. Det er derfor ikke behov for ny KU etter forskrift om konsekvensutredninger fra 2009, ettersom nye alternativ ikke skal utredes. Dette er avklart ved fastsettelse av planprogram for reguleringsplanen. Utredningsplikten anses som ivaretatt.

Planområdet

Planområdet ligger nær Sluppen og Selsbakk og deles av Nidelva og Leirelva. Til sammen er størrelsen på planområdet 362 670 m².

Rv 706 Osloveien strekker seg gjennom planområdet. Sluppen bru forbinder Osloveien med Tempevegen, Sluppenvegen og ramper til/fra E6 Omkjøringsvegen. Det er separat gang- og sykkelveg langs Osloveien og over Sluppen bru til Sluppen-/Tempeområdet

Det er rik naturlig vegetasjon med frodig løvskog i ravinedalene og kantskog langs Nidelva og Leirelva. Til tross for veg- og jernbaneanlegg på vestsiden av Nidelva, og næringsarealene på østsiden, oppleves elvekorridoren som et helhetlig naturpreget landskap. Lia i vest er synlig fra store deler av byen.



Nidelva med omkringliggende arealer har høyest mulig verdi (A) som viltområde. Grøntstrukturen langs Nidelva og Leirelva er en del av den overordnede grøntstrukturen og den økologiske korridoren som knytter sammen markaområdene i øst og i vest.

Leirelvkorridoren har hensynssone viltkorridor i kommuneplanens arealdel, og der står det at tiltak som forringer korridorenes økologiske funksjon må unngås. Det er flere politiske vedtak som sier at det skal arbeides for å ivareta og styrke korridorene.

Elvekorridoren gir store naturopplevelser og mange muligheter for friluftaktiviteter. Elva brukes til fiske og kajakkpadling, og Nidelvstien (Pilgrimsleden) ligger på østsiden av elva.

Område øst for Kroppan bru er i drift som landbruksareal, arealet er på ca 18 daa og benyttes i dag til fôrdyrking.

Beskrivelse av planen

Planforslaget legger til rette for en ny vegstrekning som følger fremtidig behov til standard for alle trafikantergrupper. Planen skal sikre krav til miljø- og trafiksikkerhet langs Osloveien og Nidelvkorridoren. Det legges vekt på å sikre mest mulig natur langs Nidelvvasdraget, og å ivareta den økologiske korridoren langs Leirelva. Tiltak og hensyn er beskrevet i formingsveileder, ytre miljøplan og landskapsplaner. Og disse dokumentene er juridiske vedlegg til reguleringsbestemmelsene.

Nye traseer for veg er lagt høyt i terrenget, slik at Nydalsbrua forbinder Tempeplatået og framtidig Byåstunnel med rundkjøring på hver side av elva i samme plan. Osloveien er lagt i egne felt under rundkjøringslokk med ramper opp til brua. Trafikk til og fra E6 (Okstadbakken) i sør går via ramper og rundkjøring, og over nye bruer over Leirelva.

Sykkelveg med fortau ligger under ny veg og på Sluppen bru, skilt fra biltrafikken. Sluppen bru blir kun for myke trafikanter.

Kantsoner og skråninger istandsettes til mest mulig opprinnelig karakter etter at veganlegget er etablert. For å ivareta naturverdier skal det ikke etableres nye brupilarer i elva



Virkninger

Trafikk og utforming av veganlegget

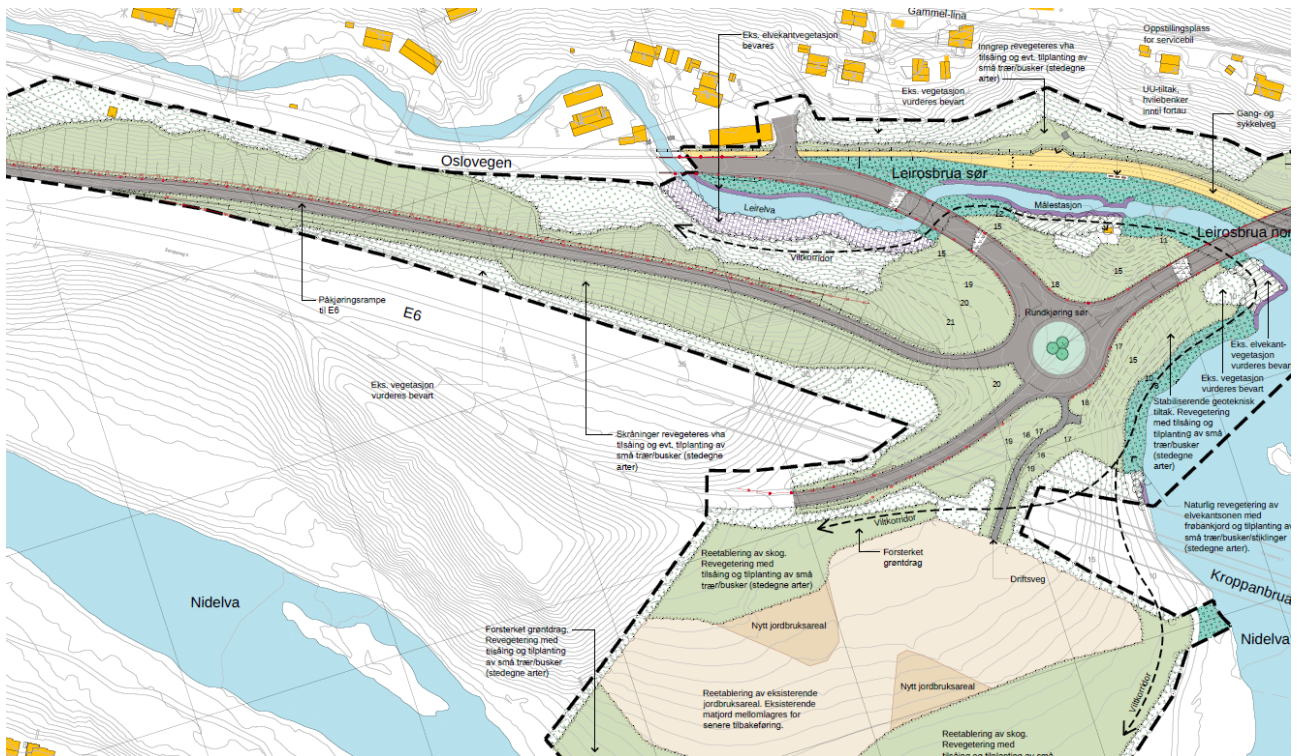
Vegstrekningen vil være trafiksikker og ha kapasitet til å flytte trafikk fra eksisterende Sluppen bru til ny en bru, og avlaste Midtbyen, Elgeseter for gjennomgangstrafikk. Bruer, portalområde, terrengformer og vegetasjonsarealer får en funksjonell og estetisk god utforming og bidrar til en ny opplevelse av området.

Ved etablering av viltbru over E6 i Okstadbakken med tilhørende ledegjerder vil faren for viltpåkjørsler på stedet forsvinne.

Naturmiljø

Midlertidige fyllinger i elva og overvannshåndtering i anleggs- og driftsfase er vurdert å ha potensielt størst påvirkning på fisk i Nidelva, og skal unngås i gyteperioden. Krav til oppfølging av risiko er beskrevet i Ytre Miljøplan, som er et juridisk vedlegg til planen. Det skal ikke anlegges nye brukar i elvene, og dagens bru over Leirelva skal fjernes. Med tiltak vil det på sikt bli enklere for fisk å ta seg oppover elva i dette området. All avrenning fra rigg- og deponiområdet ved Kroppan bru skal via en sedimenteringsdam før det slippes ut i til et område i Nidelva hvor man unngår gyteområder. Viktige gyteområder er tatt hensyn til for driftsfasen, og overvannsløsning vil ikke medføre fare for fiskebestandene.

Eksisterende grønnstruktur vil i hovedsak bli fjernet. Kantvegetasjonen mot elva skal bevares der hvor anleggsområdet ikke er ført ned til elvekanten. Ny påkjøringsrampe på E6 vil beslaglegge betydelige naturområder



Utsnitt av Landskapsplanen 00101, juridisk vedlegg til reguleringsbestemmelsene.
Av eksisterende vegetasjon bevares kun mindre felt på sørsida av Leirelva.

I anleggsfasen vil store deler av området i stor grad være uegnet som leveområde for fugl. I ny situasjon vil trolig kantsoner og vegetasjonsområder fungere som i dag. Nydalsbrua vil være et hinder på tvers av luftrommet over elva, noe som kan medføre at fugl kolliderer. Formingsveilederen har krav til avbøtende tiltak for å hindre kollisjon.

Etablering av en viltbru med tilstrekkelig bredde og utforming plassert i den sentrale delen av Leirelva korridoren i Okstadbakken vil vesentlig forbedre korridorens funksjon som spredningsområde for planter og dyr over E6. Barriereeffekten som E6 representerer i dag vil reduseres. Effekten av at området under Kroppanbrua blir sperret for storvilt ved etablering av en sørgående påkjøringsrampe vil bli liten når viltbru etableres først.

Nærmiljø og friluftsliv, rekreasjonsinteresser, barn og unge

Opplevelseskvaliteten for gående og syklende vil bli bedre, med større avstand fra veganlegget og på lavere terrengnivå. Område som i dag brukes til utsetning av kajakk og parkering for fiskere vil fjernes på grunn av flytting av kjøreveg, uten at dette erstattes innenfor planområdet.

Trafikkforhold

Før Byåstunnelen bygges vil avviklingen i rundkjøringen på vestsiden være uproblematisk. Etter at Byåstunnelen er bygget, må det påregnes noe kø i begge rundkjøringene ved rushtrafikk. Det vil være mulig å etablere nye bussruter over Nidelva når Nydalsbrua er etablert, og dette vil styrkes betydelig etter at Byåstunnelen åpner. Fotgjengere og syklister skiller på alle parseller, det vil bli tryggere og bedre fremkommelighet.

Rasfare grunnforhold

Hensyn til rasfare langs vegtraseen er ivarettatt. Rastiltak ovenfor jernbanen vil være svært komplisert og kostbart, og er etter en nytte- kostnadsvurdering vurdert som uaktuelt.

Støy

For støyberegningene er endret vegvalg og 37 % bilvekst frem til 2040 brukt som grunnlag. Det er behov for vurdering av støytiltak for boliger, angitt i planbeskrivelsen. Foreslått påkjøringsrampe vil gi enkelte boliger i nordre deler av Selsbakk en liten økning av gjennomsnittlig støy gjennom døgnet, men redusere støyen med 1-3 dB for flere boliger lenger sør. Ulike skjermingsløsninger er diskutert i planbeskrivelsen. Etablering av støyskjerm langs påkjøringsrampa til E6 Okstadbakken er sikret i planforslaget. Osloveien nord for Nydalsbrua med ramper skal etableres slik at det er mulig å etablere støyskjerm i etterkant ved behov.

Landbruk

Et areal på totalt 18 500m² blir beslaglagt i anleggsfasen, og skal bli istandsatt etterpå.

Teknisk infrastruktur

Nytt avløpsrør fra østsiden av Nidelva over til andre siden og inn i Høvringtunnelen vil redusere risiko for utslipp i Nidelva. Planen legger til rette for at høyspentlinja kan legges permanent i kabel på vestsiden av elva når Rv 706 ferdigstilles til Stavne. Fjerning av dagens luftlinje er positivt for landskapet, fugler, nye beboere på Tempe og folk som ferdes på Pilegrimsstien eller på en framtidig gang/sykkelveg på elveskrenten på Tempe.

Boliger og næringsinteresser

Riving av alle hus langs Osloveien innenfor planområdet, og fjerning av avkjørsler, vil bedre trafiksikkerheten. Noen beboere vil få lengre gangveg til bussholdeplass. Næringseiendommer i Tempevegen 41 og 43 vil få ulemper i anleggsfasen, og Tempevegen 45 må rives.

Trondheim brannstasjon sin adkomst skal være opprettholdt i hele anleggsperioden. Utrykning vil kunne skje direkte ut på E6 sørover.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Det forutsettes noe vekst i kjøretrafikk på strekningen siden veggen skal omfordele gjennomfartstrafikk fra Midtbyen, Holtermanns veg, Elgeseter og tilstøtende boligområder. Trafikkutvikling begrenses ved at Osloveien anlegges i kun to felt. Bedre tilbud og tilrettelegging vil kunne få flere til å sykle og gå, og gi bidrag til å oppnå nullvekstmålet. Det er tatt høyde for klimaendringer som økt nedbør og flom.

Ved bruk av deponiområdet ved Kroppanbrua spares lange transporter inn/ut av planområdet til andre deponi lengre unna. Dette gir mindre CO₂-utslipp og færre ulemper for beboere og trafikanter i anleggsfasen. Tilbakeføring og istandsettelse til dyrka mark er sikret i bestemmelsene.

Rådmannens vurdering

Vurdering og avveining av konsekvenser

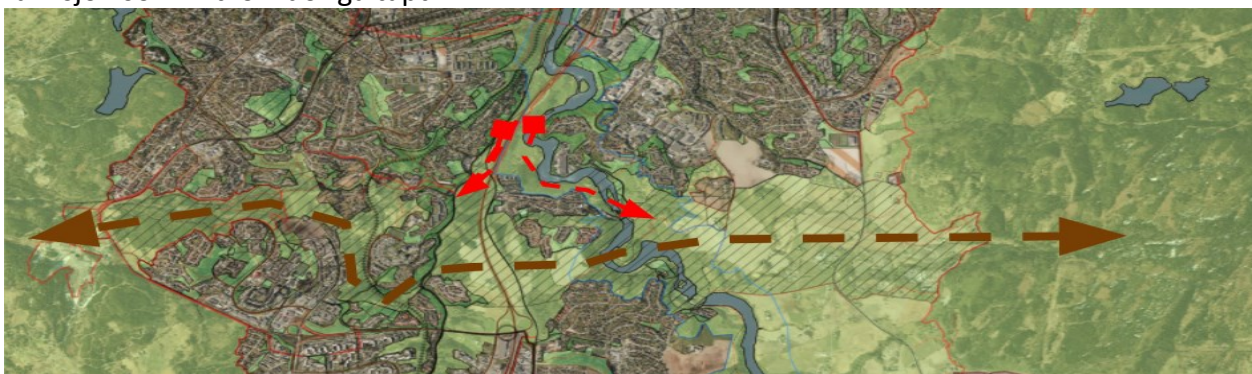
Rådmannen er i hovedsak enig med Statens vegvesen i vurderinger og utforming av veganlegget, og mener veganlegget er et godt og viktig grep for å tilrettelegge for å flytte trafikk bort fra sentrumsområdene. Bruene har god utforming og høyden på veganlegget på vestsiden av Nidelva er riktig. Etablering av sykkelveger uten kryss med bilveger og med mindre støy viser en høy og riktig prioritering av syklistene. Osloveien vil fortsatt medføre mye støy på Tempe, men planen sikrer at veganlegget bygges slik at det kan etableres støyskjermer her senere. Støyforholdene og trafiksikkerheten på Selsbakk blir bedre ved gjennomføring av planen.

Planforslaget innebærer omdisponering av dyrka mark i anleggsfasen til deponering av jord som skal tilbakeføres for revegetering og steinmasser. Dette gir negative konsekvenser for

gressproduksjonen og viltkorridoren. Rådmannen mener at fordelene med et nært deponiområde er tilstrekkelig til at deponiområdet anbefales.

Påkjøringsrampe, dagens avkjøringsrampe, ny rundkjøring og økt trafikk, vil til sammen bli en mye større barriere for vilt enn i dagens situasjon. Korridoren for småvilt ivaretas ved at småvilt kan krysse under bruene, og bevege seg langs vassdraget Leirelva. Bruene er lagt så høyt som mulig, samt at de er strukket lengre, for å gjøre plass til passasjerer under bruene og langs Leirelva.

Korridoren for storvilt under Kroppanbrua vil opphøre. Det vil bety at eneste krysningspunkt over E6 vil være i plan øverst i Okstadbakken. Hvis det skulle skje vilt påkjørsler på strekningen med alvorlig utfall, vil strekningen kanskje bli sperret for vilt permanent. I så fall vil Leirelvkorridorens funksjon som viltkorridor gå tapt.



Illustrasjon viser økologisk korridor i KPA, og hovedtrekk over Okstadbakken (brun pil). Dagens mulighet under Kroppan brua forringes og opphører for elg ved etablering av rampe (rød pil).

Innspillene til offentlig ettersyn viser en enighet mellom kommunen, Statens vegvesen, Fylkesmannen og Sør-Trøndelag fylkeskommune om at det burde tilrettelegges for bedre løsninger for viltkorridoren enn det som var vist i høringsforslaget, dersom sørgående rampe til E6 i Okstadbakken etableres. Det har imidlertid vært en faglig uenighet mellom kommunen og Statens vegvesen om omfang av og behov for avbøtende tiltak når det ikke lykkes å finne løsninger innenfor planområdet. Det foreligger derfor vilkår om egengodkjenning fra Statens vegvesen på det forslaget som fremmes for sluttbehandling.

Leirelvkorridoren har vært under hardt press i lang tid av utbygginger for bebyggelse og veg. På lengre sikt står hele den økologiske korridoren i fare for å bryte sammen. Etablering av viltbru er en langsiktig og god løsning som forbindelse over E6. Viltbru må detaljreguleres med mer detaljerte utredninger, tiltak og avgrensning. Hvilke geotekniske tiltak som er nødvendig må utredes, men tiltaket vurderes som løsbart. Kostnader er ikke avklart.

Gjennomføring

Rådmannen er bevisst behovet for vedtatt detaljregulering for å få etablert nytt veganlegg. Dersom mekling ikke skulle føre fram, kan bystyret vedta at de delene av planen det ikke er knyttet innsigelse til skal ha rettsvirkning. Dette vil medføre at alle vegtiltak unntatt sørgående rampe (o_KV3) har et gyldig plangrunnlag.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Drift av Tempevegen fra kryss med Sluppenvegen og nordover, inkludert ny bussholdeplass, vil være kommunalt ansvar.

Trondheim kommune

Fornyning og rehabilitering av vann- og avløpsrør langs Sluppenvegen, Tempevegen, dykkerledning i Nydalsbrua (under brua) og videre inn til Høvringtunnelen og bolig- og næringsbygg vil være kommunens ansvar. Det inkluderer også nødvendige tekniske innretninger som pumpehus, inspeksjonsrom, tverrslag mv.

Vedlikehold av grøntområder og annet areal som ligger utenfor vegareal/annen veggrunn i plankartet og som eies av Trondheim kommune, er et kommunalt ansvar. Pilegrimsstien inngår i dette.

Formannskapet behandlet 19.4.2017 sak om bruk av bompenger til forsert utbygging av Nydalsbrua som sak [PS 96/17](#). Søknad om forskuttering med bompenger er sendt til Samferdselsdepartementet. Kontaktutvalget i Miljøpakken har gitt anledning til at Miljøpakken tar risikoen ved forskutteringa.

En viltovergang tilsvarende den som etableres i Lersbakken kan medføre en økning av kostnadene i prosjektet som anslagsvis vil være i størrelsesorden 10 % av prosjektkostnadene for hele anlegget.

Medvirkningsprosess

Rådmannen har vært godt involvert gjennom hele perioden med innspill til utforming av helhetlige løsninger og miljøtema, og føringer av nye vann- og avløpsledninger over elva.

Statens vegvesen har hatt flere egne samrådsmøter med andre myndigheter og berørte, hvor kommunen har deltatt på flere. Innspill i fra offentlig ettersyn er i hovedsak ivaretatt, og vilkårene om egengodkjenning imøtekommet. Ved begrenset høring har berørte parter og interesseorgan fått anledning til å uttale seg på endring av planforslag.

Konklusjon

Veien fram til en god, helhetlig og framtidsrettet løsning har vært lang og preget av god dialog og vilje til å finne gode løsninger. Avveiningene mellom hensynet til Leirelva som viltkorridor som gjennom flere år har blitt stadig mer presset og hensynet til å få på plass en funksjonell vegløsning som kan redusere trafikkbelastningen inn mot sentrum, har vært vanskelige. Viltbru er et mulig avbøtende tiltak som har vært lansert som mulig løsning over flere år, men det er et omfattende og ressurskrevende tiltak. Rådmannen vurderer at hensynet til Leirelvkorridorens funksjon som trekled må vektas tyngre enn hva forslaget fra Statens vegvesen innebærer, for å faglig kunne anbefale et planforslag som er i tråd med overordnede planer og målsettinger.

Rådmannen i Trondheim, 19.10.2017

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Anne Torres Mollan
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Innspill offentlig høring
- Vedlegg 3: Innspill begrenset høring
- Vedlegg 4: Reguleringskart under grunnen
- Vedlegg 5: Reguleringskart på grunnen
- Vedlegg 6: Reguleringskart over grunnen
- Vedlegg 7: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 8: *Juridisk vedlegg:* Formingsveileder datert 15.9.2017
- Vedlegg 9: *Juridisk vedlegg:* Ytre miljøplan datert 15.9.2017
- Vedlegg 10: *Juridisk vedlegg:* Landskapsplaner (O0001 og O0101-O0103) datert 3.3.2017
- Vedlegg 11: ROS-analyse
- Vedlegg 12: Teknisk plan VA
- Vedlegg 13: Biologisk vurdering fra Statens vegvesen
- Vedlegg 14: Støyfaglig utredning
- Vedlegg 15: Tegningshefte støykart og differanseplott
- Vedlegg 16: Geoteknisk prosjekteringsrapport
- Vedlegg 17: NGI, tredjepartskontroll Områdestabilitet Hoem
- Vedlegg 18: Sammendrag av fagrapporter