



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for areal og samfunnsplanlegging		
Kommunestyret		

PlanID 201307 - Reguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Ranheim - Værnes. Behandling av forslag til planprogram for 4 felt E6

Vedleggsliste:

- Vedlegg 1: Planprogram E6 Ranheim - Værnes. Sist revidert 13. januar 2014. 30 sider.
- Vedlegg 2: E6 Ranheim – Værnes, reguleringsplan med KU. Vurdering av høringsuttalelser til offentlig ettersyn av planprogram. Statens vegvesen, region Midt. Vedlegg til Planprogram. Dater 22.1.2014. 11. sider. (Dette er vedlegg 2 som det er vist til på side 26 i planprogrammet.)

Saksdokumenter (ikke vedlagt)

- Ingen

Saksdokumenter nettet

Dokumenter i saken kan sees i kommunens karttjeneste *Planinnsynet*, www.malvik.kommune.no/plan, søkeord: <http://tema.Webatlas.no/malvik/Planinnsyn?planid=201307>

Saksopplysninger

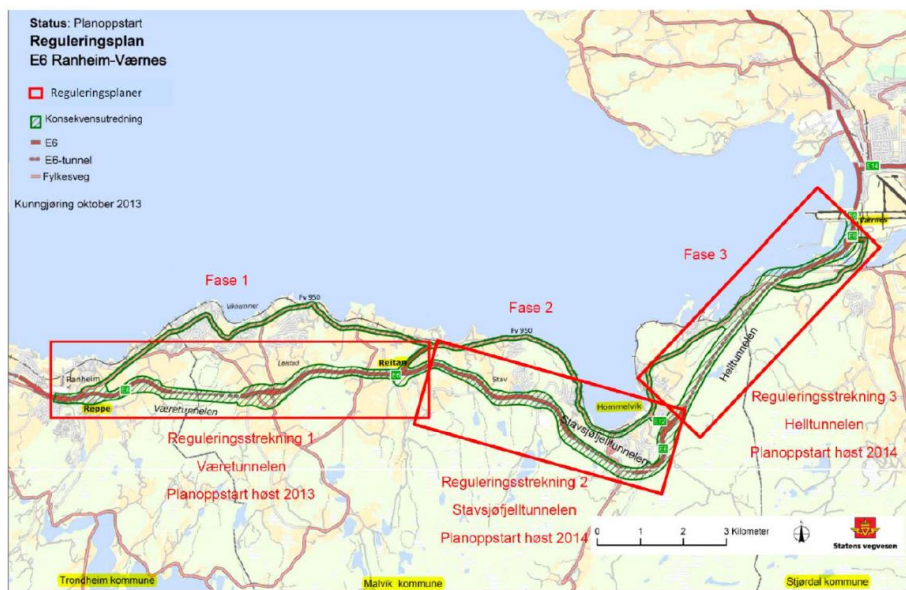
Sak : Konsekvensutredning Ranheim – Værnes og Reguleringsplan Reppe – Reitan.
Formålet : Planlegge utvidelse av eksisterende E6 til 4 felt.
Forslagsstillerne : Vegvesenet.
Planlegger : Vegvesenet.
Tiltakshaver : Vegvesenet.
Grunneier : Flere grunneiere.
Lokalisering : Blant annet gjennom Malvik
Planstatus : Dagens E6 har på strekningen Trondheim grense – Reitan varierende 2 og 3 felt.

Innledning:

Dette saksframlegget er i det vesentlige viet til å lage et sammendrag av innholdet i forslaget til planprogram for reguleringsplan for strekningen Reppekrysset – Reitankrysset og med konsekvensutredning for E6 Ranheim – Værnes. Da rådmannen ikke har noen vesentlige kommentarer til forslaget, er kapitlet med ”Rådmannens vurderinger” kort.

Mye av teksten i dette saksframlegget er direkte sitater fra forslaget til Planprogram, uten at dette er markert med anførelsestegn og kursiv skrift.

Statens vegvesen har startet arbeidet med reguleringsplan for utvidelse av E6 på strekningen Reppekrysset i Trondheim kommune til Værneskrysset i Stjørdal kommune. Bedre sikkerhet i og rundt tunnelene er det utløsende behovet for planarbeidet. En møtefri veg med helhetlig standard vil gi bedre trafikksikkerhet og fire kjørefelter vil gi god kapasitet.



Figur 1 Planstrekningen E6 Ranheim Værnes. Konsekvensutredningen skal omfatte hele planområdet samt omkjøringsveger i anleggsperioden. Det skal utarbeides tre reguleringsplaner, en for hver av tunnelene med tilhørende veg i dagen.

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for å utvide dagens E6 til fire kjørefelt inkludert doble tunnellop for Være-, Stavsjøfjell- og Hell-tunnelen samt parallelle bruer for Hommelvik- og Sandfærhusbrua. I planarbeidet skal det også legges til rette for at eksisterende tunneler kan rehabiliteres. Planprogrammet skal gi en orientering om det forestående plan- og utredningsarbeidet og beskriver et program for arbeidet som skal lede fram til en samlet konsekvensutredning for hele planområdet E6 Ranheim - Værnes og tre reguleringsplaner, ett for hver av tunnelene med tilhørende veg i dagen.

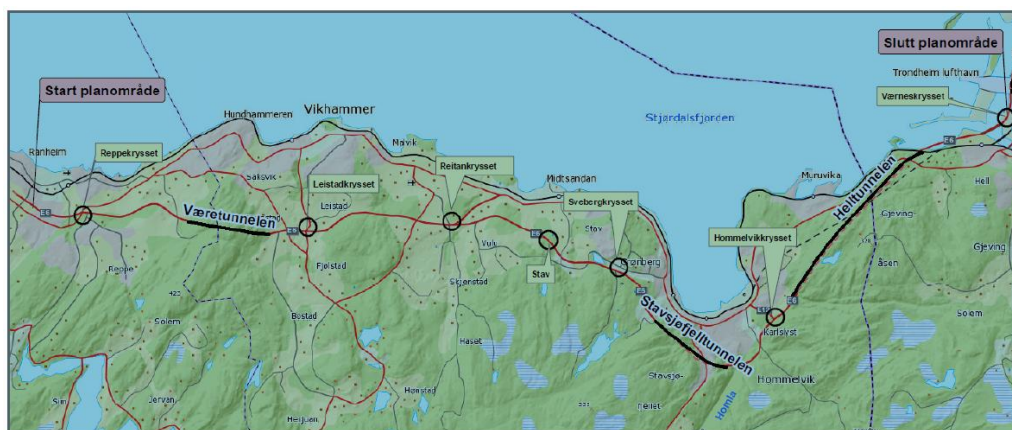
Utvidelse av dagens E6 forutsetter ombygging av de fleste toplanskryssene og undergangene på strekningen. Dette gjør at kryssområdene skal vurderes spesielt i planarbeidet.

Planprogrammet har ligget ute til høring og det kom inn mange merknader. Etter en bearbeiding av planprogrammet, har vegvesenet nå oversendt sitt endelige forslag til godkjenning i Malvik kommune. Som planmyndighet skal Malvik kommune godkjenne det som arealmessig ligger innenfor Malvik kommunes grenser.

Saksopplysninger om forslaget til planprogram:

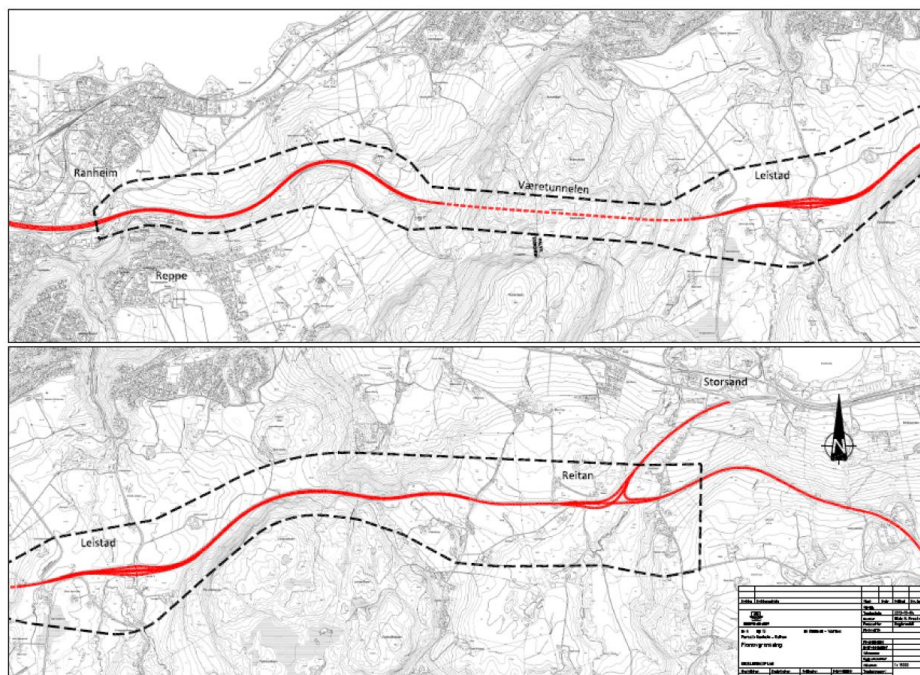
Kap. 1. Bakgrunn, formål og planavgrensning

Grunnlaget for oppstart av planarbeidet er primært at dagens tunneler verken har kapasitet eller tilstrekkelig sikkerhet til å ivareta den store trafikkveksten på strekningen. EUs direktiv fra 2007 om minimum sikkerhetskrav til tunneler, gjelder for alle tunneler på TEN-T vegnettet (Transeuropeiske transportnettverk) med lengde over 500 meter. Tunnelsikkerhetsforskriften krever blant annet at eksisterende tunneler med en trafikkmengde der ÅDT overstiger 20 000, skal ha to løp. I utgangen av 2012 var ÅDT for Væretunnelen ca. 18 000, ÅDT for Stavsjøfjelltunnelen var ca. 17 200 og ÅDT for Helltunnelen var ca. 15 000.



Figur 2 Tunneler, kryss og bruer er sentrale tema i planarbeidet.

I St. Meld.26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det prioritert statlige midler til tunneler på strekningen i den siste seksårsperioden av planperioden. Utvidelse av dagens veg mellom tunnelene forutsetter imidlertid bompengefinansiering. I Nasjonal Transportplan 2014-2023 står følgende om veg i dagen på strekningen: «*dersom det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering, vil vegstrekningene mellom tunnelene bli utvidet til firefelts veg for å sikre en gjennomgående standard med god framkommelighet.*»



Figur 3 Planavgrensning reguleringsplan E6 Reppekkrysset – Reitankrysset. Dette er den første reguleringsplanen som det meldes oppstart for.

Av en samlet lengde på 22,5 km på E6 innenfor dette planområdet, er 16,5 i Malvik.

Den samlede konsekvensutredning for hele planområdet skal gi anbefalinger for innhold av nytt vegtiltak, samt gjennomføring av vegutbygging, massehåndtering og anleggsgjennomføring.

Avgrensning av strekningene for de tre reguleringsplanene er tilpasset fremtidig gjennomføring av anleggsarbeid (se figur 1).

Prosjektet E6 Ranheim – Værnes overskrider grensene for krav om konsekvensutredning både ut fra lengden på prosjektet og ut fra investeringskostnader.

I kap. 1.6 (side 6 og 7 i forslaget til planprogram) er ”Mål og strategier for nytt veganlegg” beskrevet.

Kap. 2. Arealplaner og pågående planprosesser.

I dette kapitlet beskrives vedtatte planer og planprosesser som er på gang, og som kan ha betydning for E6 prosjektet. For Malvik kommune gjelder dette først og fremst det som skjer i tilknytning til Svebergkrysset. Men framtidig utvikling i tilknytning til Leistadkrysset, for eksempel etablering av travebane, kan også få betydning for planarbeidet.

Kap. 3. Informasjon og medvirkning.

Plan- og bygningslovens krav til medvirkning skal gjennomføres. I planprogrammet er strategien for informasjon og medvirkning beskrevet på side 9.

Kap. 4 Dagens situasjon.

I kap. 4 er det listet opp hvilke lengder av ulik vegstandard, som finne mellom Ranheim og Værnes, med 2, 3 og 4 kjørefelt. Videre er det vist dagens trafikkmengde og prognoser for trafikkmengden i 2020 og 2030.

En tabell viser trafikkulykker som har vært på denne strekningen i perioden 2005 til 2013. Det er flest ulykker på strekningen mellom Væretunnelen på Bjørnstad og Helltunnelen, en strekning som i sin helhet ligger i Malvik kommune. Dette er også den lengste parsellen. Helltunnelen som også i hovedsak ligger i Malvik kommune, har flest ulykke per meter veg. (I planprogrammet står det at Helltunnelen i hovedsak ligger i Stjørdal kommune.)

På side 11 i planprogrammet er det et kart som med ulike fargede punkter viser registrerte trafikkulykker på strekningen.

Kap. 5. Beskrivelse av tiltaket.

Dagens E6 skal planlegges utvidet til en sammenhengende 4-felts veg med lik vegstandard og utforming av veganlegget på hele vegstrekningen. Det skal tilstrebes en vegstandard med fartsgrense 90 km/t. Det forventes at den samlede vegbredden blir 21,5 meter.

Vegen vil generelt få en ensidig utvidelse, men for noen krappe svinger vurderes det om vegen skal rettes ut.

Ny tunneler skal dimensjoneres med tverrprofil 10,5 meter. I tillegg skal eksisterende tunneler oppgraderes, men dagens tverrprofil på 9 meter skal beholdes.

De nye tunnelene skal plasseres nær de gamle, da det skal være tverrslag mellom tunnelene med tanke på eventuell evakuering. For Væretunnelen og Stavsjøfjelltunnelen vil de nye løpene komme på sørsiden (landsiden) av eksisterende løp. For Helltunnelen vil det nye løpet komme på nordvestsiden (sjøsiden)

Nye bruer skal plasseres parallelt med dagens bruer. Over Homla vil ny bru mest sannsynlig plasseres oppstrøms for dagens bru.

Kryssene skal være i to plan og skal planlegges med en bredde over E6 som tilsvarer et vegareal med bredde 23 meter. Av- og påkjøringsramper tilknyttet kryssene må forlenges da ny

vegstandard forutsetter økte lengder og større avstander grunnet høyere fartsgrense og større krav til trafikksikre løsninger.

Brua over E6 ved Stav gjestegård (ligger inne i bygningskroppen) har en slik lengde at det kan være mulig å beholde den i det fremtidige veganlegget.

Viltpassasjer over eller under E6 skal sikres som en del av reguleringsplanarbeidet.

Lokalveger og landbruksveger skal opprettholdes og standarden vil være som i dag, siden E6 kun skal utvides.

Prosjektet er forventet å gi overskudd av stor mengder steinmasser og organiske masser. Håndtering av disse massene blir viktig.

I anleggsperioden vil det bli behov for rigg- og deponiområder langs E6. Det er forutsatt at byggeaktiviteter for en ny E6 i hovedsak skal pågå samtidig som det går trafikk på E6. I planarbeidet skal det vurderes strategier for hvordan trafikkomlegging skal gjennomføres.

Omkjøringsveger i anleggsperioden må dimensjoneres for den høye trafikkmengde som er på E6 på aktuelle tidspunkter for omkjøring og trafikk der det også vil foretas transport av masse.

Reitankrysset, også kalt Storsandkrysset, har i dag ingen rampe inn på E6 i østgående retning. For at omlegging av trafikken på E6 skal kunne gjennomføres på en effektiv måte og for å unngå at denne trafikken må gå gjennom Hommelvik sentrum med tilhørende boligbebyggelse, skal det vurderes å anlegge en midlertidig rampe i krysset.

Massetransport fra tunnelene må vurderes spesielt. Malvik kommune har planlagt en ny kommunal veg fra Hommelvik til Sveberg. Dersom denne vegen utbygges før anleggsarbeidet starter opp på E6, kan den nye kommunale vegen fungere som omkjøringsveg.

Kap. 6. Planarbeid og utredning

Planprogrammet, konsekvensutredning og reguleringsplaner er hovedproduktene i den offentlige planprosessen.

Konsekvensutredningen og den første reguleringsplanen fra Reppekrysset til og med Reitankrysset skal være vedtatt i 2015 og de to andre reguleringsplanene i 2016. Med dette som utgangspunkt kan første byggestart skje i 2018.

Konsekvensutredningen skal ha et tidsperspektiv som spenner fra dagens situasjon fram til år 2040.

Reguleringsplanen skal utarbeides etter gjeldende lover og Statens vegvesens egne håndbøker, hvor innhold og gjennomføring av faganalyser er viktig.

Av tverrfaglige utredninger nevnes:

- Formingsveileder – Skal angi prinsipper for estetisk og funksjonell utførelse av ny veg med sideterreng. Formingsveilederen vil bidra til at utformingen forankres juridisk i kommunene, og at omfanget av kommunal byggesaksbehandling reduseres.
- ROS-analyse – Skal utføres i henhold til DSB's rundskriv. (DSB - Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap)
- Risikovurdering av vegløsninger, tunneler og anleggsgjennomføring i forhold til Statens vegvesens håndbok 271.
- YM-plan – Plan for Ytre Miljø er et hjelpemiddel for å sikre at føringer for det ytre miljøet blir formidlet og ivaretatt i videre planarbeid og ved gjennomføring av prosjektet.

I kapittel 6.4 (side 21 til 24 i forslaget til planprogram) er det i tabellform vist en oversikt over innholdet i faglige utredninger som skal gjøres i reguleringsplanarbeidet.

Kap. 7. Planprosess

I dette kapittelet er den planprosessen som har vært gjennomført fram til nå, beskrevet, med kunngjøring av oppstart og offentlig ettersyn av planprogrammet.

I tabellen under kap. 7.2 (side 25 til 26 i forslaget til planprogram) er det en oversikt over parter som har mottatt varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogrammet. Tabellen viser hvem som har avgitt høringsuttalelse og hvordan partene skal følges opp i videre medvirkning utover offentlig høring.

På sidene 26 til 28 er det en tabell som kort viser hvilke tema som er omfattet av høringsuttalelser, hvilken type part som har avgitt merknad om temaet, samt forslagsstillers vurdering av hvordan uttalelsene kan følges opp.

På side 26 er det vist til to vedlegg. Da vedlegg nr. 2 er en utvidet versjon av vedlegg nr. 1 er det bare vedlegg nr. 2 som følger dette saksframlegget. Dette vedlegget er en oversikt over alle innkomne høringsuttalelser til forslaget til planprogram, samt vegvesenets vurdering av hver enkelt uttalelse.

Rådmannens vurderinger

Rådmannen konkluderer, etter sin gjennomgang av planprogrammet, at forslaget inneholder de temaer som rådmannen mener at et slikt planprogram må omtale med tanke på det som skal vurderes gjennom den videre planprosessen.

I tillegg til de temaene som er nevnt foran i dette saksframlegget, er det etter ulike kontakter mellom Malvik kommune og vegvesenet klart at en vurdering av et utvidet Reitankryss vil bli et sentralt tema. Det må utredes om og hvordan lokalvegene sør for E6 kan bli knyttet til E6 med de fordeler og ulemper dette vil føre med seg. Rådmannen velger likevel å understreke viktigheten av dette plantemaet ved å ta med et punkt i innstillinga.

Rådmannen har i tillegg et par planspørsmål som Malvik kommune ber vegvesenet ta med i den videre planprosessen.

Dette første er et plantema som i liten grad har vært tatt opp i tidligere arealplandiskusjoner i Malvik.

Fylkesveg 874, Markabygdvegen, som kommer fra Være og krysser under E6 ved Bjørnstad søndre, har en undergang som ikke tilfredsstillende kravene til høyde. Denne undergangen ble bygd i et område med kvikkleire og vegvesenet valgte å bygge en undergang som er lavere enn vegnormalene skulle tilsi. Vegvesenet ville ikke grave undergangen lenger ned i kvikkleira.

Når nå E6 skal utvides må undergangen på Markabygdvegen forlenges og da trolig med samme standard som den eksisterende. Det vil blant annet si med samme høyde. Rådmannen foreslår at vegvesenet, som en del av den videre planprosessen, vurderer å legge en ny forbindelse mellom Fylkesveg 874, Markabygdvegen og Fylkesveg 941, Vikhammerdalen i området nord for E6.

Konsekvensene av å velge en slik ny vegtrasé vil trolig bli at dagens undergang vil bli stengt.

Det andre temaet gjelder Malvik kommunes fokusering på folkehelseperspektivet.

Malvik kommune har valgt å fokusere på folkehelsearbeidet. Målet er bedre levekår som skal resultere i god helse for den enkelte, reduserte sosiale helseforskjeller i befolkningen og reduserte samfunnskostnader.

Gjennom planleggingen og utbygging forsøker kommunen å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper i befolkningen. Det er blant annet viktig å sikre trygge skoleveger og trafikksikre gang- og sykkelveger til sentrumsområder, idrettsanlegg osv. Videre er lett tilgang til grønne nærrområder og friluftsområder viktig.

Det blir derfor av stor betydning for Malvik kommune at vegvesenet, i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene, ikke reduserer de kvalitetene som er bygd opp innenfor dette området.

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 4-1 Planprogram godkjenner Malvik kommune forslaget til Planprogram for E6 Ranheim – Værnes, med følgende tilleggspunkt:

En grundig utredning om et permanent 4-armet kryss ved Reitan, med en vurdering av alternative tilknytninger til lokalvegene sør for E6, må bli en del av grunnlaget for reguleringsplanen Reppekrysset – Reitankrysset.

Malvik kommune ber Statens vegvesen utrede mulighetene for å bygge en ny forbindelse mellom Fylkesveg 874, Markabygdvegen og Fylkesveg 941, Vikhammerdalen, i området nord for E6.

Statens vegvesen må som en viktig forutsetning for videre planlegging og utbygging legge til grunn at Malvik kommune har et folkehelseperspektiv til grunn for sin virksomhet. Dette betyr blant annet at det å legge gode rammer for økt aktivitet for alle grupper av befolkningen er viktig. Statens vegvesen må derfor ikke i anleggsperioden eller gjennom de ferdige anleggene redusere de kvalitetene som er bygd opp. Målet må være at etter at de nye anleggene er på plass, så har kvaliteten økt.