



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Komite plan		
Kommunestyret		

Fastsetting av planprogram for E6 Ranheim - Værnes

Rådmannens forslag til innstilling:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-9 fastsettes planprogram for E6 Ranheim - Værnes for tiltak innenfor Stjørdal kommune. Planprogrammet er revidert etter offentlig høring 23.10.2013-10.12.2013, og er datert 23.10.2013, revidert etter høring 13.01.2014.

Planprogram for E6 Ranheim - Værnes skal legges til grunn ved behandling av reguleringsplan med konsekvensutredning firefelts veg i Helltunnelen og fram til Værneskrysset. Momenter beskrevet under Vurderinger skal følges opp ved utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning.

Stjørdal kommunen ber Statens vegvesen sammen med Jernbaneverket og Avinor vurdere de totale støyforholdene på Hell langs jernbanen / E6 fra Helltunnelen fram til Værnes ut fra de planlagte utbyggingene i alle tre etatene.

Gående og syklende skal sikres et godt sammenhengende, parallelt tilbud fra Stjørdal sentrum til Malvik/Trondheim.

Vedlegg:

1. Revidert planprogram, datert 23.10.2013, sist revidert 13.01.2014.
2. Tabell vurdering av høringsuttalelser, datert 22.01.2014
3. Referat fra befarig 19.09.2013

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Kunngjøring om offentlig høring av planprogram med forslag til planprogram.

Saksopplysninger

Statens vegvesen vil igangsette planarbeid for E6 på strekningen Ranheim - Værnes. Planen vil omfatte nødvendige arealer for nye tunnelløp og bruer på strekningen, samt utvidelse av eksisterende veg til firefeltsveg inkl. anleggsområder og tiltak ved omkjøringsveger dersom nødvendig. Veganlegget med tilhørende tilbud for gang- og sykkel over E6, kollektiv og innfartsparkering skal dimensjoneres for et perspektiv på 20 år fram i tid, dvs ta høyde for vekst i befolkning og trafikk.

Dagens tunneler har verken kapasitet eller tilstrekkelig sikkerhet til å ivareta den store trafikkveksten på strekningen. EUs direktiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler av 2007 gjelder for alle tunneler i det transeuropeiske transportnettverket ved lengde over 500m. I St. Melding 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 20174-2023 er det prioritert statlige midler til tunneler på strekningen i den siste seksårsperioden av planperioden. Utvidelse av dagens veg mellom tunnelene forutsetter bompengefinansiering 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 fremkommelighet».

Hele strekningen er på 22,5 km, hvorav 3,3 km er i Stjørdal. Reguleringsplanen vil i Stjørdal kommune omfatte Helltunnelen fra kryss i Malvik til Værneskrysset.



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.

Tiltaket fordrer Konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens §4-2. Planprogrammet omfatter tre kommuner og to fylkeskommuner. Planprogrammet og konsekvensutredningen omhandler derfor hele tiltaket, mens tiltaket videre planlegges i 3 strekningsvise reguleringsplaner med konsekvensutredning. Se kart over. Reguleringsplanene skal ha et høyt detaljnivå slik at planene kan legges til grunn for bygging. Ettersom det utarbeides en formingsveileder, vil det ikke bli nødvendig med byggesaksbehandling av vegtiltaket.

Stjørdal kommune er godkjenningmyndighet for planprogram og reguleringsplan etter loven. Statens vegvesen står som tiltakshaver. Intensjonen er å starte planarbeid i Stjørdal kommune i 2014, med høring i 2015 og vedtak i 2016. Første mulige anleggsstart er skissert til 2018-2019.

Som første fase i reguleringssaken er det i hht. Plan- og bygningsloven utarbeidet et planprogram i samsvar med regelverket for konsekvensutredninger. Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planen, behovet for utredninger og opplegg for medvirkning. Etter at programmet har vært utlagt til offentlig ettersyn forelegges det reviderte programforslaget, med innkomne merknader, Komité Plan og Kommunestyret som godkjenningmyndighet. Deretter kan reguleringsplanforslag med konsekvensutredning utarbeides og behandles på grunnlag av fastsatt planprogram.

Sentralt i konsekvensutredningen er strategier for vegutbygging (rekkefølge) og massehåndtering. I utredningen vil tiltakets virkninger i forhold til samfunn, natur og miljø belyses av tverrfaglige fagområder. Avbøtende tiltak skal vurderes. Ulike alternativer skal vurderes og sammenlignes med dagens situasjon. Utredningen skal gi faglig anbefaling for både vegutbygging og massehåndtering.

Formål

Dagen E6 skal utvides til fire kjørefelt inkludert doble tunnellop for Være-, Stavsjøfjell- og Helltunnelen, samt parallelle bruer for Hommelvik og Sandfærhus bru. Det legges til rette for at eksisterende tunnelen kan rehabiliteres.

Behovet for bedre sikkerhet i og rundt tunnelene er det utløsende behovet for planarbeidet. En møtefri veg med helhetlig standard vil gi bedre trafiksikkerhet, fire kjørefelter vil gi god kapasitet. Risikovurderinger vil få et spesielt fokus i planarbeidet, blant annet ras – og skredfare samt behov for å avvikle trafikk på E6 i anleggsperioden.

Formålet med planprogrammet er å sikre en forutsigbar planprosess. Dette ved å orientere om det planlagte planarbeidet, få innspill til planarbeidet på et tidlig tidspunkt og å forankre planarbeidet med prosess gjennom vedtak av planprogrammet i planutvalget i de berørte kommunene. Fremdriftsplan, opplegg for medvirkning, og gjennomføring av utredninger er beskrevet i planprogrammet.

Tiltakets influensområde og konsekvenser

Utvidelse av dagens E6 til sammenhengende firefeltsveg innebærer at det skal søkes løsninger for å øke vegbredden uten at ny vegtrasé bygges. For å oppnå fartsgrense 90 km/t vil det være behov for å rette ut svinger eller stigninger som er knappere enn de dimensjonerende kravene. Det kan dermed forventes at det må foretas fyllinger og skjæringer i sideterreng til E6 for å oppnå dette.

Trafiksikkerhet, landskapstilpasning, en god terrengmessig arrondering og sikring av skjæringer og fyllinger er sentralt når det gjelder planlegging av hvordan vegens sideterreng skal behandles. Det skal søkes løsninger der robust materiale benyttes og der utforming krever lite vedlikehold. Formingsveileder som skal utarbeides vil belyse nærmere prinsipper for utforming.

Nye tunneler skal plasseres nær dagens tunnel, da det på grunn av sikkerhetskrav vil være behov for tverrslag mellom tunnelene ved eventuelle behov for evakuering. Det er sannsynlig at ny tunnel ved Helltunnelen vil komme nordvest av dagens tunnel (på sjøsiden).

Konsekvensutredningen skal ta for seg lokal og regional utvikling, og da særlig lokal utvikling i kryssområder (i forhold til kommunenes planer for utvikling). Rapport om regional utvikling skal vurdere transportsystemet (E6 og jernbane) på strekningen Ranheim – Værnes og skal vurdere potensiale for overføring av trafikk fra veg til kollektive transportmidler samt kollektivknutepunkter på strekningen. Temaet landbruk (naturressurser) skal presiseres nærmere i forhold til valg av traséalternativer og kompensasjon i anleggsperiode ved en egen KU-rapport.

Viser til planprogrammet (vedlegg) for videre beskrivelse av innhold i konsekvensutredningen, blant annet prosess for medvirkning og framdrift.

Vurdering

Forslag til planprogram har vært utlagt til offentlig ettersyn i samsvar med regelverket, i minimum 6 uker i perioden 23.10.2013 – 10.12.2013. Statens vegvesen har avholdt informasjonsmøter, befaringsdager og møte med myndigheter i høringsperioden.

Innkommne høringsuttalelser er oppsummert og kommentert i eget vedlegg (vedlegg 2) og planprogrammet (vedlegg 1) er revidert ihht til dette. Planprogrammet omfatter hele strekningen Ranheim - Værnes og er derfor omfattende i forhold til de behovene som må vurderes i Stjørdal kommune. Rådmannen ser samtidig at det for tiltaket er viktig å ha en helhetlig konsekvensvurdering for å kunne vurdere tiltakets effekter og en helhetsvurdering av tiltaket på tvers av 3 kommuner og fylkesgrensen.

Trase

Trasevalget på strekningen er rimelig avklart da ny veg skal følge eksisterende. Vurderingene blir om ny veg skal legges sør eller nord for eksisterende og hvilke tiltak som må følge med ny veg for å sikre omgivelsene og kommunens interesser. Ved Værneskrysset bør det vurderes mulighet for å etablere busslommer og gangforbindelse til disse fra Sandfærhus/Værnes flyplass.

Støy

Ved utarbeidelse av planforslaget vil det være viktig å sikre boligområdene langs vegen mhp støy, rystelser, adkomst og uteoppholdsareal. I anleggsfasen vil det være viktig så skjerme omgivelsene både for støy og trafikk. Boliger mellom E6 og jernbanen samt boliger i skråning ved tunnelmunning er spesielt utsatt for støy. Disse må vurderes særskilt.

Friluftsområder

For Stjørdal kommune er bevaring av strandsonen, Hellstranda og turveg til Billedholmen (fiskested), parkeringsplass og forbindelsen mellom disse viktig, også i anleggsperioden. Tursti fra Hellstranda til Billeholmen må ivaretas og gjerne utbedres gjennom nytt prosjekt. Friluftsområdene bør skjermes for støy. Regulerte naust med naturlig sikring mot sjøsprøyt / bølgebryter må hensyntas. Også for brukerne av naustene er adkomst i byggeperioden viktig. Kulvert under E6 fra parkeringsplass til Hellstranda/tursti må utføres på en slik måte at anlegget oppleves som attraktivt og trygt. Anleggsperioden og avbøtende tiltak for friluftsliv et viktig

fokusområde. Permanent situasjon kan gi bedre situasjon dersom prosjektet gjennomføres med god kvalitet.

Stjørdalselva

Inngrep i naturområder/biologisk mangfold må sees på helhetlig ut fra en samlet belastning av pågående planer fra JBV/ Avinor og SVV. Det er store naturverdier i vassdraget i tillegg til lokale næringsinteresser knyttet til fiske. Vegetasjon med strandeng og strandsump har liten toleranse i forhold til inngrep og kan være vanskelig å tilbakeføre. Noe av det som gjør dette området så verdifullt, er at svært mye av slike elvedeltaområder allerede er nedbygd, slik at de restene som er igjen, som dette området her, får ekstra stor verdi. Stjørdalselva vil bli berørt av bru og rigg i elva for bygging av bru, samt utfylling i sjø for større toplanskryss på Værnes. Det vil være viktig med samordning med andre pågående utredningsarbeider (Jernbaneverket og Avinor).

Bru og riggområder for ny bru

Trasevalg og lokalisering av ny bru oppstrøms eller nedstrøms har ulike konsekvenser. Konsekvensutredningen må avveie de ulike interessene. Blant argumentene er bruk av eksisterende påkjøringsrampe fra Værneskrysset, geometrisk veglinje for tilkobling ny veg nord for Værneskrysset, mulige riggområder, konflikt med elveterskel, inngrep i natur (strandeng), adkomstmulighet med leker/båt mm. Ved valg av lokalisering og adkomst til riggområde for ny bru vil trafiksikkerhet og forholdet til viktig naturområder være et tema. Reetablering av strandeng kan være vanskelig da arter er tilpasset tidevann, flom samt den spesielle kjemien i Stjørdalselvas os. Erfaringsinnhenting vil være viktig for å vurdere et evt. riggområde i engområdet.

Flom

Store deler av Hell ligger under flomsonenivå for 200- årsflom. Det er viktig at det vurderes hvilke konsekvenser ny bru vil få for vannføring i elva samt å sikre at ny bru ikke øker faren for flom oppstrøms ny bru.

Dyrkamark

Tiltaket berører aktiv dyrkamark og gårdsbebyggelse (økt støy), og områdene mellom E6 og Nordlandsbanen er ekstra utsatt pga utbyggingstiltak på alle kanter. Det er viktig at inngrep i dyrkamark begrenses til det som er nødvendig og at man vurderer arrondering for å sikre gode driftsmuligheter. Valg av rigg/ anleggsområde på dyrkamark på Hellsida bør vurderes imot Jernbaneverkets riggområder og begrenses til det som er nødvendig.

Masseoverskudd fra Helltunnelen

Steinmasser som skal tas ut fra driving av Helltunnelen forutsetter et stort område for mottak / sortering og uttransport av masser. Det er snakk om 505 000 m³ masse. Anleggstrafikk over E6 og Nordlandsbanen kan gi stor risiko for trafikanter på disse transportnettene. Det er trangt og vanskelig på sjøsiden av Helltunnelen, mens Helltunnelens sørside ikke egnet for riggområde grunnet dyrkamark med aktivt gårdsbruk samt nærhet til boligfelt som allerede er støyutsatt. Konsekvensutredningen må avklare hvor tunnelmasse kan brukes (til samfunnets nytte) og hvordan de kan transporteres. Er transport av masser med leker en mulighet?

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at revidert planprogram datert 23.10.2013, revidert 13.01.2014 fastsettes. Ved behandling av reguleringsplan for området skal momenter beskrevet under Vurderinger følges opp.