



## Samlet saksframstilling

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg	24/19	23.09.2019
Komite plan	139/19	24.09.2019

### **2-072 E6 Helltunnelen - Hellstranda - reguleringsplan til førstegangsbehandling**

#### **Vedtak i Komite plan - 24.09.2019**

Reguleringsplan 2-072 E6 Helltunnelen – Hellstranda, med plankart, bestemmelser og beskrivelse datert 11.09.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygingslovens § 5-2 og 12-10. Før planforslaget sendes ut på høring og offentlig ettersyn skal det foreligge oppdatert støyrapport som sikrer ivaretagelse av sumstøy, samt nødvendig tilhørende oppdatering av planbestemmelser og beskrivelse.

#### **Behandling i Komite plan - 24.09.2019**

Rådmannens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

#### **Uttalelse i Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg - 23.09.2019**

Trafikksikkerhetsutvalgets vurdering er at de foreløpige skissene ivaretar de trafikksikkerhetsmessige hensyn på en hensiktsmessig måte.

#### **Behandling i Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg - 23.09.2019**

Renate Trøan Bjørshol (H) fremmet følgende forslag:

Trafikksikkerhetsutvalgets vurdering er at de foreløpige skissene ivaretar de trafikksikkerhetsmessige hensyn på en hensiktsmessig måte.

Bjørshols (H) forslag enstemmig vedtatt.

#### **Rådmannens forslag til vedtak/innstilling:**

Reguleringsplan 2-072 E6 Helltunnelen – Hellstranda, med plankart, bestemmelser og beskrivelse datert 11.09.2019 legges ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og

bygningslovens § 5-2 og 12-10. Før planforslaget sendes ut på høring og offentlig ettersyn skal det foreligge oppdatert støyrapport som sikrer ivaretagelse av sumstøy, samt nødvendig tilhørende oppdatering av planbestemmelser og beskrivelse.

### **Vedlegg:**

Vedlegg:

2-072 Plankart 1.gangsbehandling

2-072 Bestemmelser 1.gang

2-072 Planbeskrivelse 1.gang

2-072 Estetisk veileder for Nye Veier 2018.02.15

2-072 Illustrasjoner

2-072 ROS 1.gang

2-072 Konsekvensutredning strømningsforhold og naturmangfold Stjørdal

2-072 VA-notat 11.09.2019

2-072 Geoteknisk vurderingsrapport Helltunnelen\_Hellstranda

2-072 Ingeniørgeologisk rapport Helltunnelen

2-072 Landskapssnitt

2-072 Luftkvalitet E6 Sør

2-072 Luftkvalitet E6 Sør\_Vedlegg

2-072 Støyberegninger E6 Sør

2-072 Støysonekart Stjørdal 20500\_23500

2-072 Støysonekart Stjørdal med skjerming

E6 Hellstranda - Vann og vannmiljø

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Plan- og profiltegninger

Plan- og profiltegning Muruvikbanen

Arealregnskap markslag

Normalprofil dagsone

Normalprofil tunnel

Va-drenering

VA høydebasseng Geving

### **Sammendrag:**

Nye Veier ønsker å endre reguleringsplan for E6 ved Hellstranda, vedtatt i 2016. De ønsker økt hastighetsnivå. Økning av fartsgrenser krever justering av kurvatur og tverrsnittet for å ivareta trafiksikkerhet ved høyere fart. Dette påvirker sidearealer, terrengtilpassinger og behov for stabiliserende tiltak. Rigg- og anleggsområder må også endres og tilpasses de øvrige endringer. Endringen medfører mer utfylling i fjorden. Vesentlige utfordringer i planarbeidet for denne strekningen er grunnforhold, trafikkavvikling og trafiksikkerhet, støy- og støvforhold, viltkryssing og forhold til naturmangfoldloven, landbruksforhold, naturfarer som flom og skred, kulturlandskapet og anleggsperioden.

## **Saksopplysninger**

Nye Veier har ansvar for utbygging av ny firefelts E6 fra Ranheim til Åsen. De ønsker å bygge firefelts motorveg på E6 med fartsgrense 110 km/t. Gjeldende reguleringsplan fra 2016 regulerer for 90 km/t. I tillegg til økt hastighet ønsker de å endre veigeometrien ved tunnelmunningen på Hell på grunn grunnforhold, byggbarhet og sikkerhet for tunnelpåhugg og nærliggende infrastruktur. I tillegg skal det vurderes konsekvenser av tiltaket for strømningsforhold i sjø, naturmangfold og støy.

I denne planendringen endres kun søndre/vestre del av gjeldende reguleringsplan 1-255 E6 Hell – Værnes vedtatt i kommunestyret i 19.05.2016.

I forbindelse med utarbeidelse av gjeldende plan for området ble det gjennomført konsekvensutredninger iht vedtatt planprogram. Det er ikke utarbeidet nytt planprogram, men stilt krav om ny konsekvensutredning for temaene geoteknikk, geologi, vann- og avløp, støy- og luftforurensning, naturmangfold og strømningsforhold. Gjeldende plan ble definert som 0-alternativ. Andre relevante tema utredes i planbeskrivelsen.

## **Vegstandard**

Ny E6 reguleres i henhold til dimensjoneringsklasse H3, med fire kjørefelt. Kjøreretningene skilles fra hverandre med fysisk midtdeler på hele strekningen. Avstand mellom kjøreretningene varierer, med økende avstand i retning mot Helltunnelen. Nytt veganlegg skal følge føringer i Nye Veiers Estetiske veileder.

## **Plassering av tunnelpåhugg**

Tunnelpåhugget i gjeldende plan var ugunstig og ved å flytte tunneløpet mot vest reduseres risiko for steinsprang og sikkerheten økes i anleggsfasen. Dette medfører at nytt veganlegg kommer ytterligere lengre ut i fjorden/elva enn i gjeldende reguleringsplan. Naust opprettholdes omtrent som i gjeldende plan, men det må gjøres justeringer for å sikre rom for 3 m bred tursti mellom naust og støy/flomvoll mot nye E6.

## **Brannvann og planområdet størrelse**

Planområdet er utvidet mot sørvest for å kunne gi rom for å bygge et vannmagasin for brannvann til tunnelen i tillegg til å gi adkomst til fjell over tunnel for sikringstiltak. Brannvann skal også benyttes til drift av Helltunnelen. Endelig løsning for brannvann er ikke avklart. Andre løsninger som vannmagasin i fjell vurderes også.

## **Vann- og avløp (VA)**

Det er utarbeidet eget VA-notat som beskriver dagens forhold og det som planlegges. Midtreal mellom de to kjøreretningene vil fungere som flomveg og mottar avrenning fra bekker og veg. Det skal etableres sandfang i midtdeler i tillegg til at midtdeler skal fungere infiltrerende. Nye Veier vil jobbe videre med å optimalisere dimensjonering av rør og flomveger. Det må sikres stabile forhold for veg og bane samt forsøkes å unngå å påvirke grunnvannstanden i tilgrensende bebygde områder.

Tunnelvann (fra tunnelvask og drensvann) skal renses/sedimenteres før det ledes ut i fjorden.

## **Geoteknikk og bergtekniske tiltak**

Det er påvist kvikkleire i grunnen på Hellstranda. Beliggenheten og stabilitetsforholdene er slik at det ikke regnes som faresone iht NVEs retningslinjer og det er derfor ikke faresone i

plankartet. Planlagt oppfylling må utføres lagvis og det må føres kontroll med poretrykk i grunnen ved oppfylling. Oppfylling må foregå i henhold til anvisninger fra geotekniker. Områdestabilitet og skredssikkerhet skal være kvalitetssikret av uavhengig foretak og dette arbeidet pågår. Spreng- og gravearbeider ved planlagt påhugg kan gi økt steinsprangsansynlighet i anleggsfasen. Det er derfor nødvendig med rensking av løse masser i naturlig terreng ovenfor tunnelpåhugg.

Når anlegget er ferdig vil planforslaget ikke ha vesentlig innvirkning på grunnforholdene.

### **Utfylling og massehåndtering**

Ny plan vil medføre en stor utfylling i fjorden/elva for å gi rom for justert vegtrase samt turveg og nytt friområde med større variasjon enn dagens moloaktige fylling. Det skal utarbeides en detaljert plan for utfyllingsområdene i sjø på Hellstranda før anleggsstart for å sikre landskapstilpasning, friluftsliv og naturmiljø. Mellom E6 og friområdet skal det bygges en om lag 3 m høyd flom- og støyvoll. Tursti skal etableres gjennom friområdet med 3 m bredde slik at den kan driftes maskinelt. Friområdet skal ha varierende landskapsformer og tilrettelegge både for friluftsliv (lek og opphold) og naturlig vegetasjon som tåler salt og vind og som gir større artsmangfold. Naustområdet er en del av planen og nødvendig ombygging må tas samtidig med opparbeidelse av den nye strandsonen. Plan for ny strandsonen omfatter fagområdene naturmiljø, geoteknikk, strømningsforhold, hydrologi og landskap og den skal godkjennes av både Fylkesmannen og Stjørdal kommune. Utforming skal ta utgangspunkt i notat og illustrasjoner utarbeidet ved forrige reguleringsplan.

Det er et mål at massetransporten skal reduseres så mye som mulig, og bruk av masser til utfylling av ny veggrunn og ny grøntstruktur vil bidra til dette. I strandsonen må det brukes fyllmasser som både gir stabilitet og som gir gode forhold for dyreliv og opphold.

Anlegget kan medføre spredning av partikler fra sprengsteinmasser (med kjemisk påvirkning av vann og små partikler), tilførsel av plast fra sprengstein, osv i fjorden.

### **Naturmangfold og vassdrag**

Trondheimsfjorden er nasjonal laksefjord og Stjørdalselva er viktig med hensyn til gyting og høsting av fisk. Området ved Hellstranda er et brakkvannsdelta og denne delen av Stjørdalselva er transportstrekning for laks under vandring. På Hellstranda er det registrert både viktige naturtyper og truede arter. Av rødlistede arter er oter, brisling og ål samt tindvekjuke og vårmure. Det skal vises aktsomhet for å unngå skade på arter, naturtyper og økosystemer. Området ved Hellstranda og Billedholmen er i konsekvensutredningen (KU) vurdert som ikke viktige for sjøørret og laks. Foreslåtte utfylling er vurdert til å ha liten påvirkning på strømforhold, viser til planbeskrivelsen kap 5.4 og egen utredningsrapport. Det er startet opp bunnkotekartlegging, men i rapporten presenteres det at det ikke foreligger dybde data ved utarbeidelse av rapporten. Det foreligger heller ingen strømdata. Ved høyvann vil utfyllingen påvirke strømbildet lokalt i utfyllingsområdet, men effekten vurderes å være liten lenger ut mellom fylling og molo. Tidevannsstrømmen kan avta noe som følge av utfyllingen, mens vannføringen i elva kan få noe økt hastighet grunnet innsnevringen av elveløpet. Utfyllingen kan medføre endringer i bakevja ved Hellstranda. Det anbefales at ny fyllingsfront utformes på lignende måte som eksisterende fylling som er en steinfylling med ru overflate. Utfyllingen reduserer størrelsen på naturområdet «naturtyper i saltvann», hvor bløtbunnsorganismer i hovedsak er stasjonære og derfor blir direkte påvirket av utfyllingen.

Området er viktig rasteområde for hekkende, trekkende og overvintrende arter av vann- og våtmarksfugl. I tillegg til redusert størrelse på habitatet vil fugler kunne bli påvirket av støy i anlegg og driftsfase. Sammenlignet med gjeldende plan vil våtmarksarealet blir redusert med 41,2 daa.

I KU er det opplistet forslag til avbøtende tiltak som skal sikres i kart eller bestemmelser, kap. 4.

### **Støy og luftkvalitet**

Økt hastighet og økt trafikkmengde i framtida medfører at støybildet blir verre enn i gjeldende reguleringsplan (og enn i dag). 102 boligadresser ligger iht støyrapport i gul og rød støysone. I tillegg vil Hellstranda bli vesentlig mer berørt enn i dag. Det må i tillegg til støyvoll og -skjerm langs veg gjøres lokale tiltak for private uteoppholdsareal og bygninger med støyfølsom bruk samt for Hellstranda.

Beregninger viser tilfredsstillende luftkvalitet for bebyggelsen langs E6. Grenseverdier overskrides med tunnelmunning.

### **Trafikkavvikling og trafiksikkerhet**

Det er et mål at mest mulig av trafikken skal gå på E6 i anleggsfasen. Det forventes nattestengninger av tunnelene og fare for lange køer i noen perioder når E6-trafikken må stå i ro pga sprengningsarbeider.

Muruvikbanen vil måtte stenges i perioder for å kunne justere sporet ved tunnelpåhugg for ny E6.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)**

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse, hvor de viktigste funnene var behov for viltgjerder og stabiliserende tiltak da området ligger under marin grense og det er kjent kvikkleireforekomst. Utlegging av nye masser må gjøres på en forsvarlig måte iht geoteknisk rapport og i samarbeid med geoteknisk fagkyndig. Det planlegges med flomvoll mot fjorden og det skal gjøres egne vurderinger mhp trafiksikkerhet i anleggsfasen da det da er økt risiko ved å jobbe tett på veg og bane med normal trafikk. Muruviksporet vil bli stengt i perioder og dette må koordineres med Bane NOR.

### **Vurdering**

#### **Naturmangfold/vassdrag**

Våtmarksområder er under stadig press, de bygges ned bit for bit. Ut fra bevaringsbiologisk perspektiv bør de vernes mot ytterligere inngrep og det bør utarbeides skjøtselsplaner for dem.

Planforslaget må forholde seg til miljømålene for vannforvaltning. Nye tiltak skal ikke forringe vannforekomster, heller forsøke å bedre dem.

Det er utarbeidet ny konsekvensutredning for strømningsforhold og naturmangfold.

Vurderingene baserer seg på kjent kunnskap. Rådmannen er usikker på om kunnskapsgrunnlaget er godt nok til å vurdere hvilke konsekvenser utfyllinga vil ha for fisk, men velger å sende planen til høring slik den foreligger for å få tilbakemeldinger på dette. Viser her til de mange kartleggingene og vurderingene som er gjort på Langøra, samt vedlagte notat «E6 Hellstranda –

Vann og vannmiljø». Det er ikke gjort kartlegging i denne saken på samme måte som i Langørasaken.

Det forutsettes at man søker å ta vare på de artene som er der gjennom å flytte, ta vare på og reetablere arter så langt som mulig og ved å unngå utfyllingsarbeid i den mest sårbare fasen for dyre- og planteliv.

Vannmiljøet kan bli påvirket av sprengstein gjennom tilførsel av næringsalter, fine/små partikler samt plast.

Etablering av ny strandsone er et avbøtende tiltak for friluftslivet og det er et mål at den også skal bli en økologisk funksjonell strandsone for naturen.

### **Geoteknisk stabilitet**

Det ikke er gjort supplerende boringer ut i fjorden for å kartlegge det området som nås skal fylles ut. Vurderingene er foreløpig basert på de prøvene som ble gjort til forrige plan og forrige utbygging.

Det pågår uavhengig kontroll av geoteknisk rapport. Denne skal foreligge før endelig behandling av planforslaget.

### **Trafikk og byvekstavtale**

Økt hastighet på E6 vil være ugunstig med tanke på å nå målet om nullvekst i biltrafikken jamfør inngått byvekstavtale. Økt hastighet vil være konkurransevridende i forhold til buss og tog på strekningen, da bilen vil få enda større fortrinn mhp reisetid.

### **Nærmiljø og friluftsliv**

Det er lagt til grunn at ny strandsone med turveg og naturmiljø opparbeides og fungerer etter intensjonen. Det ble ikke stilt krav om konsekvensutredning (KU) for nærmiljø/friluftsliv, da det var en forutsetning at de gode avbøtende tiltakene kommer på plass som i gjeldende reguleringsplan. Dette gjelder bl a parkeringsplass og adkomst til Hellstranda og Billedholmen via tursti samt utvidet strandsone. Støyforholdene på friluftsområdet blir vesentlig forverret og rådmannen mener derfor man må stille krav om støyskjermingstiltak også for Hellstranda. Selv om man ikke oppnår stille områder er det viktig å gjøre så mye man kan.

### **Støy**

Det nye planforslaget medfører økt støynivå fra vegtrafikkstøy, både innenfor og utenfor planområdet. Det stilles krav om støyskjermingstiltak der hvor grenseverdier i T-1442 er overskredet og det skal tas hensyn til sumstøy, både innenfor og utenfor planområdet, i samsvar med støykart/beregninger. Innendørs skal alle støykilder (det totale støynivået) tas med i beregningene når tiltak planlegges/vurderes. På uteoppholdsplass skal maks støynivå fra vegtrafikkstøy være 52 dB, dvs 3 dB innskjerpet nivå på grunn av sumstøy.

Rådmannen mener at foreliggende støyrapport ikke ivaretar sumstøy godt nok og vil derfor avvente å sende planforslaget ut på høring til ny versjon foreligger. Dette fordi det er eiendommer opplistet i rapporten som har rett til vurdering av lokale støyskjermingstiltak.

I tillegg vil rådmannen legge inn krav om støyskjerming av Hellstranda da støyberegningene viser at støynivået her øker vesentlig. Nye Veier viser til at det er vanskelig å støyskjerm Hellstranda ned iht kravene i T-1442. Rådmannen ber om at det skjermes langs veg der dette har effekt. Dette er i samsvar med bestemmelse i kommuneplanens arealdel, 1.7.1: «*Friområder: Hvis en etablering av støyende virksomhet fører til at friområder får en økt støybelastning, skal*

*friområdet støyskjermes. Støyskjermingen skal føre til at den totale støybelastningen for friområdet ikke øker som følge av tiltaket.»*

## **Konklusjon**

Konsekvensutredning (KU) er ikke godkjent før førstegangsbehandling, men planforslaget sendes på høring og offentlig ettersyn for å kvalitetssikre planforslag med KU.

Viser blant annet til Fylkesmannens innspill ved varsel om planoppstart med forventning om sumstøyberegning.

Før utsending på høring og offentlig ettersyn skal det foreligge ny støyrapport som bedre ivaretar sumstøyutfordringen i området. Rådmannen anbefaler at det lages støykart for 3dB innskjerpet krav, dvs 52 dB, og/eller at det gjøres komplette støyberegninger med sumstøy. Det er viktig at dette gjøres på reguleringsplannivå da det er listen i støyrapporten som er grunnlaget for hvilke eiendommer som skal vurderes for og tilbys støyskjermingstiltak.

Planforslaget sendes ut til høring og offentlig ettersyn når det foreligger oppdatert støyrapport som ivaretar sumstøy.