



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20130059

Arkivsak:13/35851

Detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Reppekryset – Væretunnelen – Vedtatt planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 25.4.2016
Dato for godkjenning av bystyret : 27.10.2016

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen Region midt som plankonsulent med bistand fra Asplan Viak AS, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen Region midt og Nye Veier AS.

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

Planstatus, regionale og statlige føringer

Regionale og statlige føringer

I henhold til EUs direktiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler (av 2007), skal eksisterende tunneler med en trafikkmengde der ÅDT overstiger 20 000 kjøretøy 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. Bedre sikkerhet i og ved tunnelene er det prosjektutløsende behovet for planarbeidet.

I Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsning veg/bane på strekningen Trondheim – Steinkjer, vedtatt 10.9.2012 ble det anbefalt at E6 på strekningen Ranheim Værnes skal utvides til en sammenhengende firefelts motorveg mellom Trondheim og Stjørdal og at ny veg skal dimensjoneres for 90 km/t.

I stortingsmelding 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 bompengefinansiering.

Det er videre besluttet at utbyggingselskapet Nye veier AS skal ha vegstrekningen E6 Ranheim - Åsen som en del av prosjektporteføljen til selskapet.

Klimaforliket og målet om "nullvekst" av trafikk i byene

Stortingsmeldinga "Norsk klimapolitikk" fra 2012 slår fast at personbiltrafikken inn til byene ikke skal vokse. Stortingsmeldinga inngikk i klimaforliket på Stortinget fra 2012. I tillegg har sittende regjering slått fast at klimaforliket fra 2012 skal innfris og forsterkes.

Målet om nullvekst i personbiltrafikken ligger også inne i Miljøpakken i Trondheim.

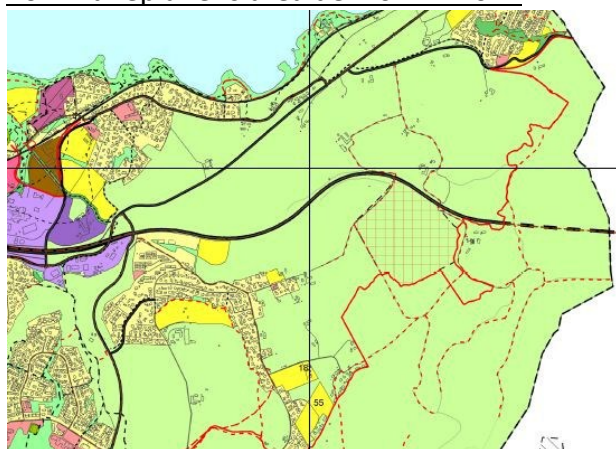
Dobbeltspor og elektrifisering av jernbanen

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2027 avga formannskapet på vegne av Trondheim kommune følgende vesentlige uttalelse, punkt 2.

”Utbygging av E6 Øst med doble tunnellop og firefelts vei må skje gjennom statlig fullfinansiering av tunnelene, og med så lav bompengandel som mulig for vegstrekningene. Trondheim kommune forutsetter at bomstasjonen på Ranheim inngår i Miljøpakken når dagens innkreving på E6 øst er ferdig nedbetalt, slik at denne kan finansiere utbyggingen av veien innenfor kommunegrensa. Det forutsettes videre at det også kommer en bom i Stjørdal. Det forutsettes at utbyggingen ikke går på bekostning av baneutbygging mellom Trondheim – Stjørdal, med dobbeltspor og elektrifisering.”

I tillegg er Trondheim kommunes hovedmål for overordnet infrastruktur at det nordøstover skal prioriteres og satses på jernbane med dobbeltspor og elektrifisering, mens det sør for Trondheim satses på hovedvegen E6.

Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024

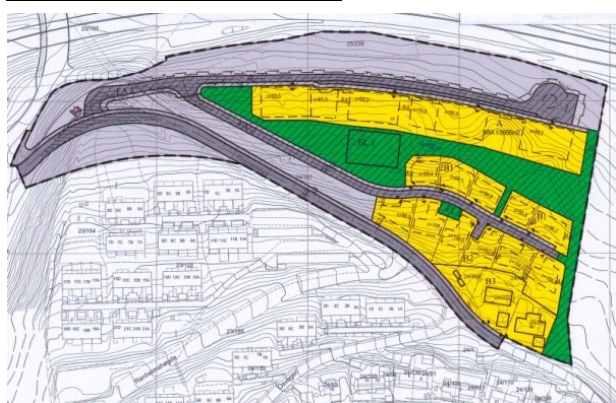


E6 Strekningen Reppekrysset – Væretunnelen er i all hovedsak omgitt av LNF områder med noen boligfelt ved Reppekrysset.

Båndleggingssonen (rødt rutenett), viser areal båndlagt for regulering i påvente av vedtak om ny varmesentral på Være. Planforslaget hindrer ikke en ev. etablering av ny varmesentral. Det vises til rådmannens svar på flertallsmerknaden i saksframlegget og til vedlegg nr. 10 til saksframlegget.

Utsnitt kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Berørte reguleringsplaner



Reguleringsplan for Sveen (Reppe) gnr/bnr 24/25, vedtatt 18.11.2010, påvirkes. Snuhammeren med parkeringsplasser skal hensynta ny rampe i Reppekrysset, i tillegg blir det behov for å bruke felles atkomst i anleggsperioden. Hensynet til beboerne i anleggsperioden ivaretas gjennom reguleringsbestemmelse § 3.1 første avsnitt.

I tillegg påvirkes i mindre grad/grenser til følgende reguleringsplaner:

E6 Rotvoll – Reppe, vedtatt 25.5.1987,

Ranheim Vestre sør for ny E6, vedtatt 12.7.1995,

Ranheim Vestre østre del for E6, vedtatt 1.2.2001,

Sveen, Reppe (B1 og B2, gnr/bnr 24/445 og 24/438 m.fl.), vedtatt 26.3.2015,

Osvegen mellom Reppesvegen og Heimtrøa på Ranheim, vedtatt 22.4.1975,

Ny Osveg fra kryss med E6 til Nydammen, vedtatt 28.8.1996,

Væretrøa, reguleringsendring, vedtatt 22.2.1990,

Ranheim – Malvik. vedtatt 1.4.1966 og

Ranheim, Refset, vedtatt 3.9.1984.

Tidligere vedtak i plansaken

Planprogrammet for vegprosjektet ble fastsatt den 4.2.2014 av bygningsrådet. Fastsatt planprogram er grunnlaget for plan- og utredningsarbeidet.

Konsekvensutredningen vurderer alternativ 1, der reguleringsplanens planlagte tiltak med sammenhengende firefelts veg med doble tunneler og parallelle bruer bygges, kontra alternativ 0 der tiltaket ikke gjennomføres. Konsekvensutredningens anbefaling er at planlagte tiltak bør gjennomføres. KU -en anbefaler videre at utbyggingen bør skje sammenhengende over hele planstrekningen for å minimere konsekvensene med trafikkomlegging i anleggsperioden, jf. vedlegg nr 5.

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 5.1.2016 i bygningsrådssak nr. 2/16, der følgende flertallsmerknader ble fattet:

FLERTALLSMERKNAD – MDG, Ap, SV, V, KrF:

Saken strider slik den framsettes mot intensjonene i klimaforliket som sier at trafikkvekst inn mot byene skal skje med bedringer i kollektivtilbudet og mot målet om nullvekst i biltrafikken i Miljøpakken. Bygningsrådet ber om at prosjektet sees i sammenheng med planer om oppgradering av kapasiteten på jernbanetilbudet på strekningen. Bygningsrådet ber også om at kommende høringsrunde legger inn muligheter for at ekstra felt på strekningen reguleres som kollektivfelt.

FLERTALLSMERKNAD - V, Ap, SV, KrF, H, FrP:

Det er en driftsundergang som krysser E6 nær Væretunnelen. NCC har industriarealer for asfaltproduksjon ved Væretunnelen. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er det regulert båndleggingssone på Reppe, som er regulert i påvente av vedtak om en eventuell varmesentral på Være. I dette området kan det med fordel etableres et anlegg for gjenvinning av rent avfall. Bygningsrådet ber om en avklaring om den trafikale løsningen rundt E6 tåler trafikkmengden ved etablering av et anlegg for gjenvinning. Dette må endelig avklares før sluttbehandling av planforslaget.

For svar på flertallsmerknadene ovenfor vises det til saksframlegget.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet og stedets karakter

Planområdet startet ved Vikelvsbrua på Reppe og omfatter deler av Væretunnelen. På Reppe starter/slutter den tette bebyggelsen inn mot Trondheim, og villabebyggelsen setter sitt preg på kollene ned mot fjorden. Boligområdene ved Reppe og Humlehaugen har ny bebyggelse samt ny bebyggelse under oppføring. Blokkbebyggelsen på Sveen ligger ved Reppekrysset. Fire gårdsbruk grenser til E6. Gårdene Govassmark, Støre, Være og Gjervan har alle jord- og skogbruksområder på begge sider av E6. Det er to driftsunderganger og ei driftsbru som krysser E6. NCC har industriarealer for asfaltproduksjon ved Væretunnelen.

Landskap

På strekningen fra Reppekrysset til Væretunnelen går E6 stort sett gjennom et jordbrukslandskap. Sammenhengende åkre, skogsområder og kryssende bekkedaler ligger inntil E6. Alle bekkene er lagt i rør under E6.



Terrenget heller gjennomgående mot Trondheimsfjorden i nord. E6 ligger inntil ås - områdene ved Være. Mot sør er terrenget preget av at skog, bergskjæringer, myrer og dyrkamark ligger i skråning mot vegen.

Dagens E6 er lite eksponert og synlig fra lang sikt da vegen følger landskapets langsgående linjer.

Dominerende landskapstrekk i området rundt E6: Terrengprofiler (røde streker), vassdrag (blå) og E6 (gul).

Reiseopplevelse

Terrengets vekslning mellom de dominerende endemorene og åsene, det bølgende åpne jordbrukslandskapet og skogpartier gir stor variasjon i reiseopplevelsen. Landskapsrommet fremstår som frodig og åpent med god utsikt til Trondheimsfjorden. Høye åser i sør skaper skygge på vegen store deler av dagen. Boligbebyggelsen ved Reppekrysset, gårdstunene og produksjonsarealet til NCC er ved siden av Væretunnelen landemerker for reisende på strekningen. Utsikt til fjord, natur- og kulturlandskap er positive elementer som ønskes opprettholdt.

Grunnforhold

Forurenset grunn

Planområdet er undersøkt for forurenset grunn. Masser utenfor tunnelmunningen er stedvis forurenset av sink i tilstandsklasse 2 og olje tilsvarende klasse 2, 3 og 4. Disse massene skal håndteres som forurensete masser internt i tiltaksområdet, alternativt tas ut av området og leveres godkjent mottak.

Undersøkt matjord langs eksisterende E6 tilfredsstillende foreslåtte krav til matjord mht. miljøgifter. Det er enkelte funn av olje (alifater) som overstiger norm for ren jord (0,6-3 meters sjikt) fra vegkant, men innholdet er likevel så lavt at det er innenfor grensen for matjord som kan flyttes.

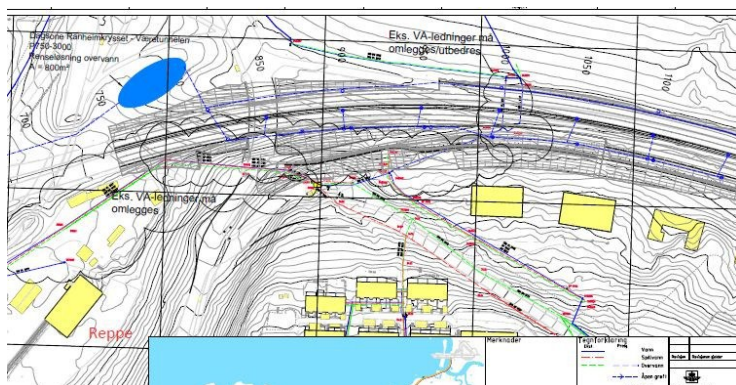
Geoteknikk

Det foreligger grunnundersøkelser og geotekniske rapporter fra prosjektering og bygging av eksisterende E6 på 80- og 90-tallet. Det er registrert en kvikkleiresone på Reppe (399 Ranheim) i forbindelse med reguleringsplanarbeidet i 2014 da det ble utført geotekniske undersøkelser av planområdet. Det vises til geoteknisk datarapport utført av Reinertsen AS 19.12.2015, vedlegg nr. 7 til saksframlegget.

Ny dokumentasjon av de geotekniske forhold er under utarbeidelse. Statens vegvesen antar at nye geotekniske rapporter ikke får konsekvenser for selve reguleringsplanen og den planlagte arealbruken.

Fareområder for skred og steinsprang er vurdert for dagsonene av E6- anlegget. Bergskjæringer ligger ved E6 ved Være, her er det forholdsvis nylig bygd en større natursteinsmur ved Refset driftsveg og ved Væretunnelens portalsområder. Det er ikke observert svakhetssoner i bergskjæringene under kartlegginger gjennomført som del av reguleringsplanarbeidet.

Hydrologi

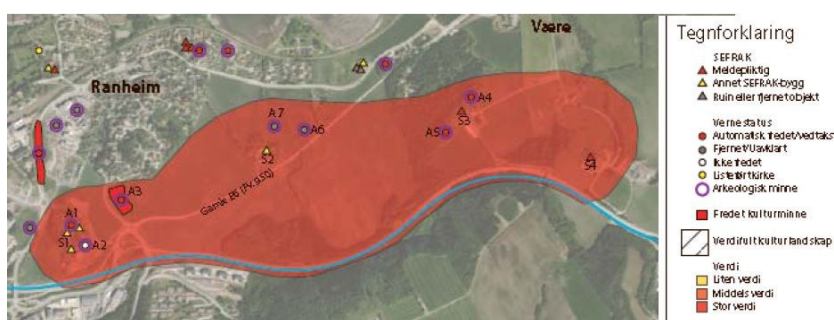


Ledningskart for vann og avløp på strekningen viser at det ved Reppekrysset ligger kommunale VA - ledninger og fordrøyningsanlegg innenfor planområdet. Eksisterende VA – ledninger langs E6 like øst for Reppekrysset må omlegges.

Private vann- og avløpsanlegg og energibrønner er ikke registrert gjennom reguleringsplanprosessen. Dette gjelder også inntak i bekker/elver og gravde brønner.

Kulturmiljø og kulturminner

E6 ligger i ytterkant av et kulturhistorisk område der hovedbrukene Ranheim og Være har vært viktige elementer. Sør for E6 er det registrert flere spor fra tidlig bosetting, også nyere løsfunn ved Ranheim gård. Kartet nedenfor viser det kulturhistorisk viktige området.



Arkeologisk undersøkelse ble i 2014 gjennomført. Det ble ikke gjort funn av kulturminner.

Naturverdier

Ingen områder er vernet etter Naturmangfoldloven innenfor influensområdet til delstrekningen. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet.

Vilttrekk krysser E6 over Væretunnelen. Både elg, hjort og rådyr forekommer langs vegstrekningen. Det er i første rekke rådyr og elg som har høyest tetthet og som blir påkjørt på dagens E6. Ut i fra påkjørselsstatistikk i hjorteviltregisteret (opplysninger fra SVV), Trondheim og Malvik kommune og befaringer i 2014, er det registrert flere vilttrekk langs eksisterende E6. Området omkring Ranheim/Være er kartlagt som beiteområde for rådyr. I dette området forekommer kryssing spredt over en lengre strekning mellom Reppekrysset i vest og frem mot Væretunnelen i øst. Langs dagens E6 er det underganger som kan ha en viss funksjon for rådyr. Av mer markerte trekk i dette området er det en del rådyr som forflytter seg langs lisiden over den vestre åpningen av Væretunnelen.

Området Reppe – Være – Revset er karakterisert som et jaktområde for flaggermus, med stor aktivitet omkring et lite skogområde rett nord for eksisterende driftsovergang ved Reppe – Støre.



Naturområder med lokal verdi ligger inntil E6 på begge sider. Konsekvensutredningen omfatter rapport med nærmere vurdering av naturlokaliteter. Planforslaget anser ikke å komme i konflikt med naturverdier.

Kartet beskriver naturlokaliteter. Asplan Viak har i 2014 og 2015 gjennomført feltregistreringer av planområdet.

Landbruk

På hoveddelen av strekningen er det dyrkamark og skog som grenser inn til E6. Det er to driftsunderganger og ei driftsbru som krysser E6 på strekningen fra Reppekrysset til Væretunnelen. Landbruksområdene i sør er del av produksjonsarealet til gårdene i nord. Jordressursene i plan- og influensområdet er gjennomgående av høy kvalitet. Klima og jordsmonn gjør forholdene godt egnet til matproduksjon.

Skogressursene i plan- og influensområdet er også av høy kvalitet. Skogbruket i området er en del av inntektsgrunnlaget for de samme gårdsbrukene som driver jordbruk.

Rekreasjonsverdier

Boligområdene ved Reppekrysset har adkomst til bussholdeplasser i Reppekrysset via gang- og sykkelveger.

Fra blokkområdet i Reppesvegen er det adkomst til kryssområdet via sti. Langs Vikelvsvegen er det fra overgangsbrua i krysset til Reppevegen gang- og sykkeladkomst via utvidet vegskulder. Videre sørover langs Vikelvsvegen er det separat gang- og sykkelveg til Vikåsen og Jonsvannsveien.

Barn og unges oppvekstmiljø er vurdert ved blokkbebyggelsen på Sveen. I skråningen mot E6 er det en skråning som beboerne benytter som akebakke. Det er ikke registrert ulykker mellom barn og trafikanter. Akebakken er imidlertid vurdert som et risikoaspekt.

Friluftsområdet Hattkaillåsen har adkomst fra driftsveg ved Gjærvan. Det er en liten utfartsparkering sør for NCC's produksjonsanlegg.

Trafikkforhold

Eksisterende E6 fram til Stjørdal ble på strekningen E6 Ranheim – Værnes bygd i perioden 1988 til 1995. På strekningen i Trondheim er det tre kjørefelt med midtrekkverk i dagen. Fartsgrense er 90 km/t og 80 km/t i Væretunnelen. E6 fra Trondheim avslutter strekningen med firefeltsveg ved Reppekrysset. E6 er en del av det europeiske TENT – nettverket.

Reppekrysset inngår i et større kryssområde mellom Vikelvsvegen og Kockhaugvegen ved Vikelvfaret. Kollektivholdeplasser er plassert ved nordsiden av krysset. Det er to bussholdeplasser ved kryssets rundkjøring i retning Humlehaugen. Gang- og sykkeltilbud finnes i selve kryssområdet. Mellom krysset og boligområdet på Reppe er det på strekningen utvidet vegskulder. Fra avkjøringen til Reppevegen og opp mot Markaplassen er det en fullverdig gang- og sykkelveg.

Trafikkprognoser (Tall fra SVV)

Trafikkmengden var i 2014 ved Væretunnelen på 18300 ÅDT. Trafikkprognosene for 2040 viser ÅDT 28400 i en situasjon med bompenger og 34800 i en fremtidig situasjon uten bompenger. Andelen tunge kjøretøy er 15 %. Ved Fv 950, som i hovedsak går parallelt med E6, var trafikkmengden i 2014 på ÅDT 7300, mens trafikkprognosene for 2040 med bompenger viser ÅDT 9900 og en andel tunge kjøretøy på 15 %. Antall bussavganger mellom Stjørdal og Trondheim er per hverdag ca. 340, dette tilsvarer en ÅDT på ca. 300. Busstrafikken utgjør ca. 1,5 % - 2 % av total ÅDT.

Trenden de siste årene, iht. registreringer ved bommene, er at det ikke har vært noe reell personbilvekst (diesel/bensinbiler) på strekningen, men det har vært en vekst i antall el-biler på strekningen. Rådmannen mener derfor det ikke virker så entydig hva som blir den reelle trafikkveksten i 2040.

Pendling

Oversikten nedenfor viser omfang pendling mellom de fire kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus.

Tabell 7 Arbeidspendling 2014

Fra	Til	Stjørdal	Malvik	Melhus	Trondheim
Antall innbyggere		22 683	13 371	15 844	182 035
Stjørdal		-	354	10	2 146
Malvik		495	-	33	3 871
Melhus		32	28	-	3 923
Trondheim		1 252	787	907	-

Kilde: Tamarapport kollektivianlegg, datert 2.12.2014

Trafikksikkerhet og pålitelighet

På strekningen fra og med Reppekrysset fram til grensen mot Malvik er det i tiårsperioden 2005-2014 registrert 19 ulykker med til sammen 34 lettere skadde personer. 13 av ulykkene var påkjøring bakfra.



Væretunnelen har ca 50 døgn med stengninger hvert år, Stavsjøfjelltunnelen ca 40 og Helltunnelen ca 50. Vedlikeholdsarbeid i tunnelene var hovedårsak til stengningene.

Støy- og luftforurensning

Støyberegninger for 2014 viser at boligbebyggelse inntil E6 på hele strekningen fra Reppe til Væretunnelen er støyutsatt. Blokkbebyggelse i Reppevegen ligger i rød støyzone. Bebyggelsen er

forholdsvis nylig oppført og skal, i henhold til gjeldende reguleringsplan, være sikret støytiltak ved uteområder og fasade. Gul støysone har en stor utbredelse ved landbruksarealene ved Reppe og Være nord for E6, jf. vedlagt støysonekart, vedlegg til bestemmelser nr. 2.

Norsk institutt for luftforskning (NILU), har beregnet luftforurensning langs E6. Beregningen viser at blokkene på Sveen (Reppevegen 2-8) ligger innenfor gul sone for luftforurensning. Alle boliger utsatt for luftforurensning er samtidig støyuutsatt. Støyskjermingstiltak antas å ha en viss reduserende effekt også på svevestøv.

Det er utført beregning av utslipp og spredning av svevestøv og nitrøse gasser på bakgrunn av prognoser for trafikkmengde på vegsystemet (2040). På strekningen er svevestøv (PM10) vurdert som et større problem enn nitrogendioksid.

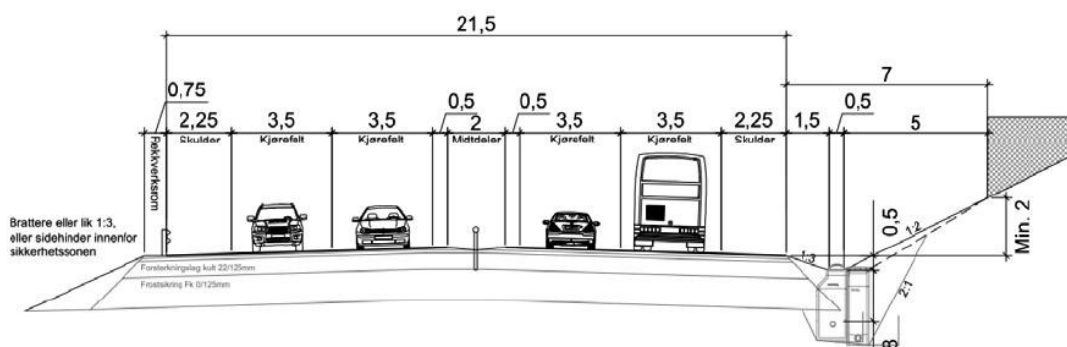
Beskrivelse av planforslaget

Statens vegvesen har en egen prosjektside med deres informasjonsmateriale som finnes via denne linken: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6granheimvernes>

Planlagte offentlige anlegg

Hovedvegen E6

Normalprofilen for E6 anlegges med bredde 21,5 meter. Inn mot tunneler vil profilen utvides til ca. 30 meter. Det skal være fysisk midtdele for hele strekningen og det skal anlegges nødåpninger. Bredden på midtdele vil variere bl.a. på grunn av veksling mellom dagsoner og tunnel. På grunn av at vann fra veien skal skilles fra terrevann og renses, medfører dette også mer areal for nødvendige soner for overvannshåndtering.



Vegstandarden som er valgt for vegstrekningen er tilpasset det regionale ønsket om å utvide dagens E6 fremfor omlegging i nye traseer. Ferdigstilt E6 kan tilpasses fartsgrense på 90 km/t.

Væretunnelen – ny parallell tunnel

Det skal bygges nytt tunnellop for Væretunnelen med standardklasse T 10,5, og eksisterende tunnellop med standardklasse T 9,5 skal rehabiliteres. Tunnelenes lengder blir ca 1680 meter når nytt portalbygg er inkludert.

Havarinisjer er plassert per 500 meter i tunnelen med kiosk for nødstasjon, i tillegg etableres nødstasjoner i skap, og det legges til rette for rømning via 15 gangbare tverrforbindelser. Disse plasseres med ca 250 m avstand. Eksisterende tunneler rehabiliteres for å imøtekomme nødvendige standardkrav. Tunnelene omsluttet av en sikringsone på 15 meter til sidene, over og under tunnellopet.



Tunnelportaler

Det skal etableres doble tunnelportaler som i likhet med fjelltunnelen utformes med buet tverrsnitt. Portalen trekkes ut med en naturlig skråning med helling 1:1,5 - 1:2, og skal reetableres med løsmasser og vegetasjon som dekker inngrepet i fjellet. Portalområdet får med dette tiltaket et lignende uttrykk som det opprinnelige terrenget og landskapet.

Reppekrysset

Reppekrysset skal suppleres med ny påkjøringsrampe i østgående retning. Påkjøringsrampen ble regulert da E6 ble bygd for ca 25 år siden. Rampen foreslås med lengde og utforming tilpasset planlagt vegutvidelse. Ruterkryss er valgt som krysstype for alle kryss på strekningen E6 Reppe – Værnes. Dette for å oppnå lik vegutforming med ensartet kjøremønster. Kryssene er dimensjonert for fremtidig utvikling og trafikkøkning på lokalvegnettet inn til E6.

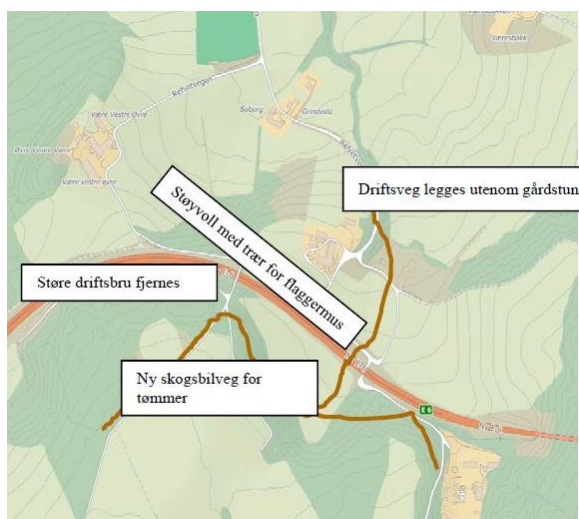


Gang-/sykkelveg krysser E6 i egen trasé på Vikelvbrua. Fra krysset til Reppevegen mangler det egen gang- og sykkelveg langs Vikelvvegen. Krav til gjennomføring i bestemmelse § 7.6 sikrer at vegprosjektet skal opparbeide den manglende gang- og sykkelvegen fra kryssområdet. Vikelvbrua, som går over E6 i krysset, skal opprettholdes. Trafikksikkerhetstiltak som bedre oppmerking, fotgjengerovergang til bussholdeplass og belysning skal også

gjennomføres.

Påkjøringsrampe fra Reppekrysset til E6 forutsetter bygging av en større mur fra krysset og forbi blokkbebyggelsen på Sveen. Muren vil bli ca. 5 meter høy og skal sikres med fallgjerd.

Lokale veger



Eksisterende driftsundergang (Govassmark) videreføres på bakgrunn av at vegadkomsten til landbruksarealet tilhørende Ranheim østre sør for E6 forbedres i forhold til dagens situasjon.

Støre driftsvegbru og Gjærvan undergang skal rives og erstattes med en ny undergang ved Refset. Undergangen skal benyttes til adkomst for landbrukseiendommer, NCC sitt produksjonsanlegg og til utfartsparkering til Hattkaillåsen.

Vegen skal oppføres i henhold til skogsbilveg klasse 3.



Ved Refset undergang legges E6 som to parallelle bruer for hver av kjøreretningene med en lysspalte i mellom. Lengde på brua er 40 meter og fri høyde er 4,9 meter. Bredden under brua sikrer framtidig åpning av bekkeløpet og som viltundergang, jf. reguleringsbestemmelse § 4.1 andre avsnitt.

Kollektivholdeplasser

Dagens bussholdeplass i Reppekrysset skal få bedre adkomst, jf krav til gjennomføring, § 7.6 om trafiksikkerhetstiltak i krysset.

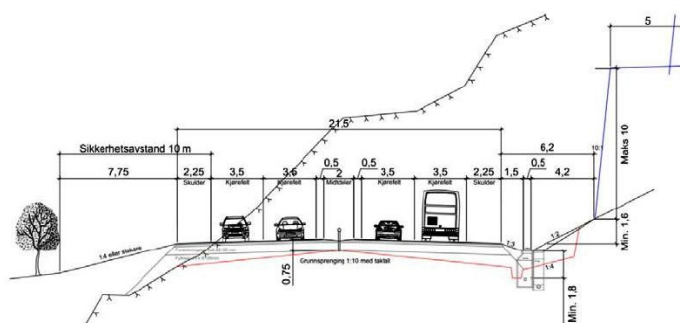
Reguleringsplanen åpner for at det på hele strekningen E6 fra Reppekrysset til Værekrysset kan etableres nye kollektivholdeplasser med superbustandard.

Universell utforming

E6 skal bygges i tråd med gjeldende retningslinjer i Statens vegvesens håndbok V129 *Universell utforming av vegger og gater*. Så langt det er mulig tilstrebes det å oppnå krav gitt for universell utforming på gang- og sykkelveger, ved bussholdeplasser, parkeringsplasser og i forbindelse med rømningsveger i tunneler. Vegutvidelsen vil bedre universell utforming ved at vegen får et tydeligere kjøremønster, møtefri veg, enveistrafikk i tunneler, god belysning og elektroniske opplysningskilt.

Vegens sideterreng

Det er i planen avsatt areal til terrengbearbeiding og utforming av fellskjæringene samt overganger til inntilliggende terreng. Detaljert utforming av fjellskjæringene blir gjort i byggeplan og anleggsfasen, og



Virkninger av planforslaget

Trafikale virkninger for samferdsel i regionen

Oppgradering av dagens - og nye parallelle tunneler med firefelts veg vil bedre trafiksikkerhet i forhold til dagens situasjon på strekningen E6 Ranheim – Stjørdal. I tillegg er det en fare for at denne oppgraderingen også medfører økt personbiltrafikk på strekningen.

Planforslaget bedrer de trafikale forholdene for næringstransporten i regionen.

Planforslaget muliggjør etablering av nye kollektivholdeplasser med superbustandard på hele strekningen.

Stedets karakter – kulturlandskapet (ROS – tema)

Grep i forhold til kulturlandskapet

Det er utarbeidet formingsveileder for vegprosjektet E6 Ranheim – Værnes som vil være retningsgivende for utforming av veganlegget, vedlegg til bestemmelser nr 1.

Tunnelene skal oppføres som moderne tunnelportaler med likt uttrykk for eksisterende og nye tunneler med en naturlig overgang med gress mellom tunnelportalene og sideterrenget.

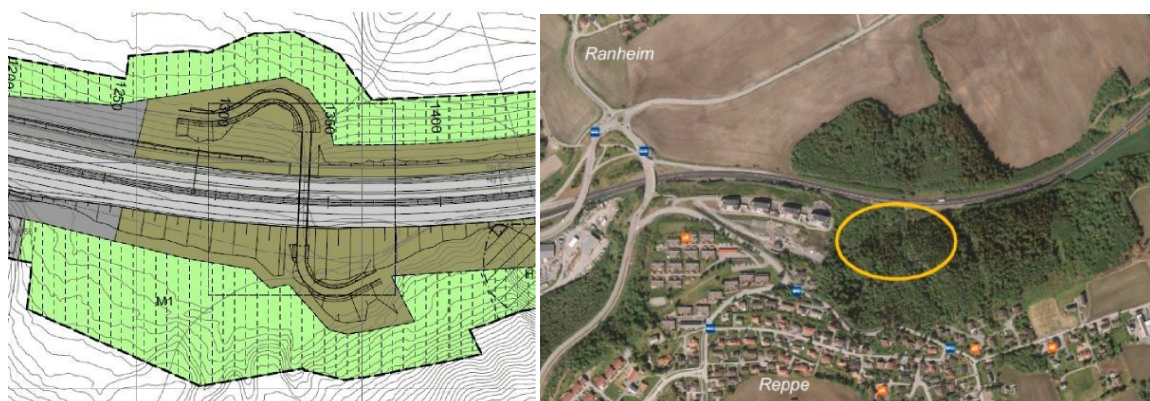
Kryss og sideterreng vil også få lik utforming på strekningen fra Reppe til Værekrysset. Vegen tilpasses omgivelsene ved at vegskråninger mot dyrkamark får en slak utforming. Bruer og murer får samme formuttrykk som nye veganlegg i Trondheim øst.

Det legges inn vegetasjonsskjerm på deler av strekningen, se plankart 2-4. Alle vassdrag og naturområder er regulert med hensynssone for å sikre at eksisterende vegetasjon ivaretas. Midlertidige anleggsområder er regulert for større arealer enn nødvendig for å sikre god tilpassing til omgivelsene. Antall høye skjæringer øker som følge av ensidig utvidelse på landsiden av dagens E6. Det er i planen avsatt areal til terrengbearbeiding og utforming av fjellskjæringene samt overganger til inntilliggende terreng.

Detaljert utforming av fjellskjæringene blir gjort i byggeplan og anleggsfasen.

Naturmangfold – ved Reppe/Govatsmark (ROS – Tema)

Det planlegges etablering av et riggområde som skal bli et deponi for rene masser ved E6 vest for Reppebekken. Området er kartlagt i januar 2014 gjennom arbeidet med konsekvensutredning for E6 Ranheim-Værnes.



Bekkeåpning: Værebekken og Reppebekken

Ved Værebekken legges E6 på bruer med lengde 40 meter i stedet for 24 meter som muliggjør at Værebekken i framtiden kan legges i dagen.

For Reppebekken erstattes dagens stikkrenne med en vannkulvert med småviltneisje.

Jordressurser (ROS – Tema)

Massehåndtering

Det angis fire "hovedstrategier" for håndtering av overskuddsmasser fra veganlegget:

1. Gjenbruk av masser innenfor eller i nærheten av anleggsområdet.
2. Midlertidig deponering av masser for senere gjenbruk i vegprosjektet.
3. Direkte uttransport av masser for bruk i andre utbyggingsprosjekter i regionen.
4. Permanent deponering til en arealbruk som skal avklares nærmere etter innspill fra myndigheter.

For Delstrekning 1, Reppekrysset – Væretunnelen, kan samtlige jordmasser, dvs. ca. 635.000 m³ kjøres ut av anlegget med formål deponering/annen utnyttelse, muligens også noe fjellmasser begrenset til ca. 20.000 m³.

I tillegg er det beregnet sålerenskemasser fra tunneldrift, men av kvalitetsmessige grunner er det usikkert om noe av disse massene kan brukes i vegfyllinger under planumsnivå, jf. vedlegg nr. 9. Tamarapport massehåndtering datert 19.5.2015.

Det vil også være behov for masser i forbindelse med Munkholmen sjøfugløy som er under planlegging. Masser som skal brukes på Munkholmen sjøfugløy må sikres i avtale utenom dette planforslaget.

Landbruksjord

Varig beslag av jord som i dag er fulldyrka vil utgjøre i størrelsesorden 190 daa fulldyrka jord på hele strekningen. For delstrekning 1, Reppekrysset – Væretunnelen, utgjør dette ca 20 daa.

Midlertidig omdisponering av jord omfattes av anleggsveier, deponier og riggområder og anslås å omfatte ca 33 daa fulldyrka jord i delstrekning 1. Massedeponiene vil medføre en varig terrengheving med etterbruk til landbruket.

Tiltakene vil likevel normalt få langsiktige negative konsekvenser i form av redusert produksjonsevne på berørte åkerarealer fordi matjordlag, jordstruktur, drenering o.l. kan bli påført skade. Arealbruken kan i utgangspunktet tilbakeføres til opprinnelig bruk eller vurderes oppgradert f.eks. fra skog til jordbruk, jf. vedlegg nr 5, Konsekvensutredningen side 54. om samlet vurdering av jord- og skogressurser.

Rasfare (ROS – Tema)

Spesielt i anleggsperioden for ny Væretunnel anses faren for skred som høy. I forbindelse med anleggsperioden skal det utføres tekniske kontroller av fareområder. Fjellsikring av tunneler, portaler og bergskjæringer.

Tiltak:

Gjennomføring av sprengningsarbeider med små salver, suksessiv sikring.

Stans av trafikk på E6.

Tekniske kontroller.

Vurdere sikring av eksisterende tunneler før anleggsstart.

Flomfare anses ikke å berøre Trondheim kommune på delstrekning 1.

Forurensing i grunnen (ROS – Tema)

Det er utført undersøkelser mht forurenset grunn. For all disponering av masser gjelder at eventuelle områder med ugras eller smitte håndteres særskilt.

For all håndtering og disponering av forurenset masse gjelder at det skal foreligge en godkjent tiltaksplan til kommunen som redegjør for håndtering og disponering av massene. Det er også krav om at gjenplassering av forurensete masser skal være kjent, og at opplysninger om dette skal legges inn i Grunnforurensingsdatabasen.

Overvann fra vegstrekningen skal samles opp i tette grøfter og ledes til åpne rensedammer før utslipp til nedstrøms resipient. Vaskevann fra tunnel samles opp og føres til egne rensedammer. Det er foreslått åpne rensedammer for vegvann som består av et fordrøyningsbasseng med sedimenteringskammer. For tunnelvaskevann foreslås lukkede anlegg. For å få optimal renseseffekt gjennom dammen, foretrekkes lange og smale dammer. For å hindre uønsket adgang for mennesker og dyr skal anleggene gjerdes inn.

Støy og luftforurensning (ROS – Tema)

Bygninger som ligger innenfor gul eller rød sone på støykart for 2040 skal tilbys tiltak om anbefalte grenseverdier i T 1442 overskrides.

I forhold til støy i anleggsperioden skal permanente støytiltak gjennomføres så tidlig som mulig. Terrengvoll og andre støyabsorberende tiltak oppføres ved støyende riggområder hvis dokumentert effekt. Samhandling med kommuneoverlege og berørte grunneiere gjøres hvis det er fare for at grenseverdier for anleggsstøy overskrides. Det er aktuelt å tilby alternativ overnatting. Det vises til reguleringsbestemmelse § 3.1, vedrørende Ytre miljøplan (YM plan).

Retningslinjer for støvforurensning skal sees i sammenheng med retningslinje for støy i arealplanlegging da det er samspilleffekter som forsterker de helsemessige effektene. Aktuelle tiltak kan være hjulvask, rengjøring av veger og tildekking av masser. Det vises til reguleringsbestemmelse § 3.1, vedrørende Ytre miljøplan (YM plan).

Beredskap og ulykkesrisiko (ROS - tema)

Risikovurderingene omhandler trafikkikkerhet for alle trafikantgrupper både langs E6 og for omkjøringsvegene. Både anleggsfasen og driftsfasen er vurdert. Det har vært gjennomført to samlinger for å identifisere risiko. Resultatene fra disse foreligger i egne rapporter (ikke vedlagt saken).

Risikovurderingen er utført etter HAZID - metoden som beskrevet i Statens vegvesens håndbok V721. Det ble arrangert en heldags samling den 10. mars 2015.

Nr.	Hendelse	Risiko	Kommentarer/ tiltak
1.5	Påkjørsel av fotgjengere til/fra buss		Oppmerking, oppstramning av kryss til Reppe. Etablere sikre fotgjengerkryssinger. Vurdere holdeplassplasseringene sammen med AtB og Knut Sivertsen. Stenge aktuell holdeplass i en periode
2.3	Påkjørsel av gående anleggsarbeidere i midlertidig rundkjøring (ved Væretunnelen vest)		Riggområde på samme side som anlegget. Sikre at anleggsarbeiderne blir kjørt med bil eller legge til rette under Revsetbruene.
8.7	Påkjørsel av fotgjengere ved uønsket kryssing over E6 ved stenging av Vuluveien		Opprettholde Vuluveien, evt. midlertidig gangbru. Informasjon
9.1	Påkjørsel av skolebarn i Vikhammerkrysset ved økt trafikk og lyskrysset satt ut av drift for å avvikle trafikk		Ikke sette krysset ut av drift - retningslinjer. Fortau langs 950 til undergang. Info/opplæring av skolebarn og foreldre

På delstrekning 1: Reppekrysset – Væretunnelen ble det avdekket fire hendelser som havnet i rød del av matrisen. Disse ble diskutert og man kom fram til følgende ”mulige risikoreduserende tiltak”:

Folkehelse

Planforslaget anses å gi bedre folkehelse (færre trafikulykker) ved at Væretunnelen oppgraderes og at dagens vegstandard på E6 oppgraderes. Det skal gjøres støytiltak som vil ha stor virkning for beboernes helse.

På E6 skal universell utforming blant annet løses ved at kjørevegen er tydelig merket og belyst. For både bilister, næringstrafikanter og passasjerer skal det være enkelt å finne fram uansett tid på døgnet, årstid og ved ulike værforhold. Spesielt i tunnelene vil ensretting av trafikken, belysning og mindre dugg være sentrale tiltak for å oppnå universell utforming.

Ny E6 vil redusere behovet for omkjøringstrafikk på Fv 950, og vil gi bedre lokalmiljø for bebyggelse og institusjoner langs vegstrekningen.

Barn og unges oppvekstvilkår

Planforslaget (denne delstrekningen Reppekrysset – Væretunnelen) anses ikke å ha noen direkte påvirkning på dagens situasjon for barn og unges oppvekstvilkår.

Planlagt gjennomføring

KU-rapport; *Konsekvenser i anleggsfasen* (Asplan Viak 2015) anbefaler en samtidig utbygging på hele vegstrekningen E6 Ranheim Værnes, med en samlet byggeperiode på fire-fem år.

Anleggsarbeid for hver av tunnelene antas å ta mellom ett år til 18 måneder.

Vegstrekningen er en av de prioriterte vegstrekningene for Nye veier AS.

Miljøoppfølging

Det legges til rette for samråd om plan for ytre miljø og formingsveileder ved revisjoner som skal gjøres ved byggeplanlegging og ved anleggsgjennomføring.

Det vises til reguleringsbestemmelse § 3.1 dokumentasjonskrav for prosjektet.

Vilkår for gjennomføring.

Det vises til reguleringsbestemmelse § 3 med underliggende bestemmelser.

Innspill til planforslaget

Det har til sammen kommet nærmere 100 skriftlige innspill til hele planområdet E6 Ranheim Værnes. Innspill har kommet til kunngjøring av planoppstart og høring av planprogram samt kunngjøring av planoppstart for et utvidet planområde i februar 2015.

Følgende parter har kommet med innspill ved planoppstart:

Direktoratet for mineralforvaltning, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, NCC, AtB, Ranheim Panorama, Ranheim Vestre (Govassmark), Være øvre (Støre), Være nedre (Siim) og Refset gård (Gjervan).

Følgende parter har kommet med innspill i forbindelse med offentlig ettersyn, totalt 11 stk: Direktoratet for mineralforvaltning, NVE, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Jernbaneverket (JBV), Syklistenes Landsforening (SLF), Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FmST), Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT), Forum for Natur og Friluftsliv i Sør-Trøndelag (FNF), Naturvernforbundet (NF), Ranheim Panorama II og Ragnhild Ingeborg Støre Govassmark.

Under følger kun rådmannens kommentarer til uttalelsene. For de konkrete uttalelsene i forbindelse med offentlig ettersyn vises det til vedlegg nr 12.

Innspillene fra Direktoratet for mineralforvaltning, NVE og Sør-Trøndelag fylkeskommune er tatt til orientering. Rådmannen anser alle innkomne merknader som godt nok vurdert og avklart. Planforslaget kan sluttbehandles.

Rådmannens kommentar til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Fylkesmannen hadde følgende vilkår for egengodkjenning til reguleringsplanen:

1. *Det må innarbeides en bestemmelse som sikrer avlings- og driftsveier, jf. jordlovens § 9.*
2. *Med bakgrunn i forurensningsloven må planbestemmelsens punkt 3.3 om luftkvalitet endres ved å ta ut "i anleggsfasen" slik at bestemmelsen også gjelder for driftsfasen av veianlegget.*

Reguleringsbestemmelse § 5.1 siste avsnitt er avlingsveier og driftsveier sikret for landbruket. Reguleringsbestemmelse § 3.3 er justert iht. fylkesmannens vilkår om egengodkjenning.

I tillegg er følgende justeringer/ endringer av planmaterialet utført:

- Reguleringsbestemmelsene tilpasses fylkesmannens ønske om supplerende krav.
- Planbeskrivelsen til vegprosjektet er supplert med informasjon om luftkvalitet i driftsfasen.

Jordvern hensyn er ivaretatt ved at landbrukskompensasjon foreslås ved regulerte massedeponier.

M1 Govassmark er et skogområde med størrelse 10 daa som foreslås bakkeplanert, jordforbedret og tilbakeført til fulldyrka mark. M2 Være er et skogområde på 30 daa i tilknytning til dyrkamark som foreslås basseplanert, jordforbedret og tilbakeført til fulldyrka mark. Grunneiere og landbrukskontor har vært aktivt med i prosess for avklaring av aktuelle deponier.

Plan for ytre miljø vil redegjøre for tiltak for å sikre best mulig kvalitet på midlertidige anleggsområder som skal tilbakeføres til landbruksarealer.

Fylkesmannen oppfordres til å medvirke i løpende prosess med plan for ytre miljø. Dette ved sluttfasen av reguleringsplanen og ved ulike milepæler av byggeplanlegging og anleggsfasen.

Rådmannens kommentar til Jernbaneverket

Jernbaneverket hadde følgende vilkår om egengodkjenning til reguleringsplanen:

... "det må dokumenteres av vassdragsteknisk og geoteknisk fagkyndig at den planlagte utbyggingen ikke vil føre til økt fare for flom-, erosjons- og skredskader for jernbanen."

Følgende reguleringsbestemmelser er tatt inn for å sikre oppfølging av de hydrologiske og geotekniske forholdene i byggearbeidet, dette iht. møte hos JBV den 22.4.2016 og brev med samme dato. Det vises også til brev fra JBV, datert 29.4.2016, som inneholder mindre justeringer av reguleringsbestemmelse § 3.1.

§ 3.1 Dokumentasjonskrav

VA – planen skal omfatte håndtering av bekkeløp og overvann. VA – planen skal godkjennes av kommunen. Brannvann i tunneler skal inngå i planen.

I forhold til dokumentasjonskrav for anleggsgjennomføring tas følgende bestemmelsene inn (supplering) i temaet geotekniske og geologiske forhold:

§ 3.1 siste avsnitt

Geotekniske, geologiske og hydrologiske forhold:

Geotekniske og geologiske rapporter utarbeidet i reguleringsplanarbeidet skal legges til grunn for prosjektering og bygging av veganlegget. Det skal dokumenteres stabilitet iht. gjeldende retningslinjer. Det skal gjøres de nødvendige tilleggsundersøkelser både når det gjelder stabilitet og tunnelbygging. Alle geotekniske og geologiske rapporter skal være godkjent av tredjepart.

Hydrologisk rapport med vurdering av flom, havnivåstigning og beregningsgrunnlag for VA-anlegget skal legges til grunn for prosjektering og bygging av veganlegget.

Tiltakshaver har rett til å etablere risikoreduserende tiltak som stabiliserende terrengtiltak, bergsikringer, drenering, overløpsledninger (flomløp) og flomsikringstiltak innenfor hele planområdet.

Etter krav fra Jernbaneverket er det utarbeidet reguleringsbestemmelser som sikrer at risiko for endret fremkommelighet på jernbanen i anleggsperioden på E6 utredes, jf. § 3.1, tredje avsnitt:

Framkommelighet for jernbane skal være dokumentert gjennom en RAMS-analyse som omhandler anleggsperioden for strekningen Reppekrysset - Væretunnelen med tilhørende dagsone og gjennomføres under byggeplanarbeidet for E6. RAMS-analysen skal i tillegg til trafikkavvikling omfatte aktuelle ROS- faktorer som blant annet naturfare, geologisk og geoteknisk stabilitet. Analysens sluttrapport skal sendes til Jernbaneverket for gjennomsyn. Dersom Jernbaneverket ved gjennomsyn ser vesentlige mangler ved RAMS-analysen, må tiltakshaver forbedre analysen.

Til slutt er følgende rekkefølgebestemmelse om anleggsgjennomføring tatt inn:

§ 8.4 Geotekniske, geologiske og hydrologiske undersøkelser, kontroller og risikoreduserende tiltak. Før det igangsettes arbeid med byggeplan skal det være utført nærmere geoteknisk og geologisk dokumentasjon med tilhørende tredjepartskontroll for tiltak med influensområde. Hydrologiske beregninger skal foreligge for alle VA- anlegg, inkludert stikkrenner.

Sikringstiltak og risikoreduserende tiltak som det er stilt krav om at gjennomføres i geotekniske, geologiske og hydrologiske fagrapporter, skal være utført før utbygging kan igangsettes. Dette gjelder også for nødvendige tiltak som ligger utenfor reguleringsplanens avgrensning.

Rådmannen anser JBV sine vilkår om egengodkjenning for ivaretatt i saken, og planforslaget kan sluttbehandles.

Rådmannens kommentar til Naturvernforbundet (NF)

Rådmannen har forståelse for NF sin bekymring. Det vises til rådmannens vurderinger i saksframlegget.

Trafikksikkerhet i og ved tunnelene og fremkommelighet på E6 med omkjøringsvegene er det primære og prosjektutløsende målet for vegtiltaket på strekningen. Samtidig legges det tilrette for bedre kollektivforhold langs strekningen.

Vegprosjektet er ikke til hinder for fremtidig jernbaneutbygging mellom Trondheim og Stjørdal.

Jordbruksarealer blir nødvendigvis berørt ved E6- utvidelsen da dagens veg ligger i et landbruksområde. Permanent arealbeslag av landbruksareal er på hele strekningen E6 Ranheim – Værnes på ca 200 daa. Landbrukskompensasjon ved at massedeponier plassert på skog, myr og landbruksarealer med lav produksjon omdisponeres fører til nye arealer med fulldyrket mark med en samlet størrelse på 100 daa. I tillegg er det målsettinger om å tilbakeføre deler av regulerte vegfyllinger til landbruksarealer. Vegprosjektet her en egen plan for ytre miljø. Her vil rutiner for behandling av dyrkamark i anleggsperioden fastsettes nærmere. Plan for ytre miljø vil denne våren revideres for overlevering til byggeplanlegging. Naturvernforbundet inviteres til å gi konkrete råd om ivaretagelse av både landbruksarealer og dyrket mark i anleggsperioden i forbindelse med denne planen for ytre miljø.

Rådmannens kommentar til Forum for Natur og Friluftsliv (FNF)

FNF uttalelse er delvis sammenfallende med uttalelsen fra NF.

Det etableres nye driftsunderganger med større tverrsnitt med hensyn på friluftslivet. Ved Refset er det lagt til rette for bru på E6 der terrenget under har 40 meters bredde. Her vil driftsundergang kunne kombineres med åpning av Reppebekken i fremtiden. Adkomsten til Hattkaillåsen vil bli vesentlig bedre enn i dag med ny driftsundergang.

Naturverdiene ved Være er ivaretatt ved at det er avsatt naturområde på plankartet som sikrer flaggermusas behov for høyere vegetasjon langs E6. Også i overkant av bergskjæringene ved Være er deler av gammelskogen avsatt som naturområde.

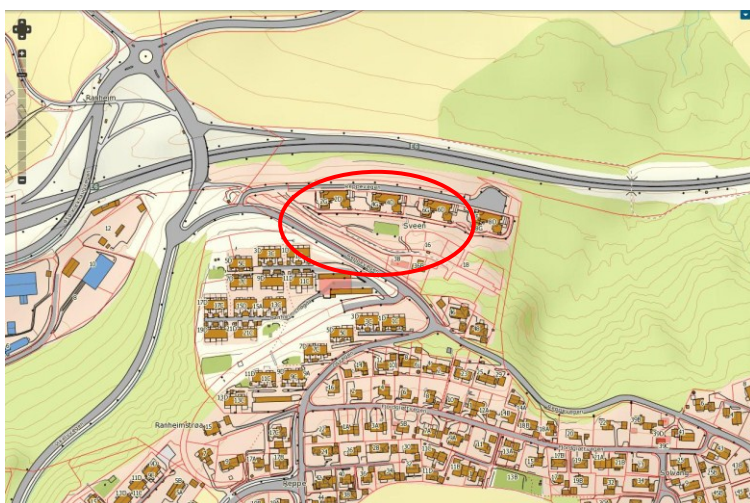
Plan for ytre miljø skal omfatte tiltak for å dokumentere og kontrollere slik at fare for eventuell skade på naturverdier begrenses.

Vanndirektivet er fulgt ved blant annet tiltak som rensedammer og fiskeforbedring i Vikhammerelva og Høybybekken.

Rådmannens kommentar til Syklistenes Landsforening (SLF)

Uttalelsene som går på selve utbygging av firefelts veg er sammenfallende med NF og FNF sine uttalelser. Det vises til rådmannens kommentarer til Naturvernforbundets uttalelser.

Rådmannens kommentar til Ranheim Panorama II



Rød sirkel viser Ranheim Panorama II.

1. Veganlegget må tilfredsstillere regelverkets krav til utslipp fra massedeponi /riggområde. Dette gjelder både støy og støv.
2. Alt som fjernes på eiendommen til Ranheim Panorama i forbindelse med byggingen reetableres. Støyvollen er dokumentert gjennom innmåling. Det er naturlig og nødvendig at de som driver anlegget vil kommunisere med beboerne i Ranheim Panorama.
3. Det gjøres supplerende støyberegninger som vil avdekke effekten av et «tett» støygjerde. Støygjerdet vil bli vurdert i forbindelse med at resultatene fra beregningene kommer. Blokkene er nylig oppsatt. I utgangspunktet har de ikke krav på skjerming utover kravene som ble gitt til utbygger da blokkene ble satt opp.
4. Når det gjelder skjermene vises det til pkt 3. Det anbefales imidlertid beplantning for å dempe støvet.
5. Viltgjerder skal plasseres langs hele strekningen.
6. Det er normal praksis med god dialog mellom utbygger og beboere under byggeprosessen.
7. Prosjektet kan ikke se at refleksjon fra biler skal være en utfordring for Ranheim Panorama. Fargebruk er som regel et resultat av helhetlige vurderinger langs strekningen.
8. Det er normalt å velge lysarmaturer som ikke sender strølys i feil retning. Det anbefales å kontakte byggherren om dette i byggeprosessen.
9. Utbygger tar ønsket om busker til etterretning. Det skal jobbes videre med ytre miljøplan gjennom byggeprosessen.

Rådmannens kommentar til Ragnhild Ingeborg Støre Govassmark

Planprosessen har involvert grunneier i flere arbeidsmøter og i utsendelse av foreløpig planmateriale. Grunneiers ønsker er faglig vurdert og ivaretatt på best mulig måte. Grunneier har foreslått at planlagt massedeponi ved Govassmark skal reguleres med etterbruk boligbebyggelse. Planprosjektet anser landbruk som den riktige etterbruken ved et massedeponi ved Govassmark.

Trondheim kommunes arealplaner er ivaretatt i planarbeidet for E6 Ranheim – Værnes. Govassmark driftsundergang foreslås utvidet med høyde fra fire meter til 4,6 meter. Dette for å ivareta hensynet for en driftsveg som er dimensjonert etter skogsbilveg klasse 3 og dermed også

en landbruksproduksjon med moderne maskiner i framtida. Det er ikke registrert landbruksmessige behov for en større driftsundergang. Dagens undergang er gjengrodd og tydeligvis lite brukt. Atkomsten til landbruksarealet tilhørende Ranheim østre, sør for E6, forbedres i forhold til dagens situasjon.

Viltgjerder skal etter planen bygges sammenhengende langs E6 på hele strekningen fra Reppe i Trondheim til Helltunnelens innløp ved Hågenstad i Malvik. Unntak er åsene over tunnelene, større kryssområder og viltkorridorene ved Leistadåsen og Midtsand gård.

Rådmannens kommentar til Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Næringslivets fremtidige behov ved dimensjonering av kryss er vurdert. Alle kollektivarealene er foreslått utvidet slik at flere brukere enn i dag kan benytte arealene. Ved innfartsparkering er det blant annet avsatt areal til taxi og til avsetting av typen "kiss and ride". Overskuddsmasser fra tunnelene planlegges først og fremst brukt til infrastrukturprosjekter i og ved veganlegget.