

## Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Bystyret  
**Møtedato:** 27.10.2016  
**Sak:** 154/16

**Tittel:** **Saksprotokoll: E6 Ranheim - Værnes, detaljregulering delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen, saksframlegg sluttbehandling**

---

**Resultat:** Behandlet  
**Arkivsak:** 13/35851

### Vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Ranheim – Værnes; delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen som vist på kart (5 kartblad) i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt, senest datert 22.4.2016 med bestemmelser senest datert 25.4.2016 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.4.2016.

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

FLERTALLSMERKNAD - SV, Ap, MDG, V, KrF, Sp, R:

Bystyret understreker at en utvidelse av E6 østover ikke endrer nullvekstmålet. Økt veikapasitet kan bety behov for nye avbøtende tiltak for å nå målet. Statens ansvar for avbøtende tiltak må presiseres i neste bymiljøavtale.

### Behandling:

**Ola Lund Renolen (MDG)** forslag pva SV, MDG (rådmannens forslag til bygningsrådet alternativ 2):

Bystyret avviser forslag til detaljregulering av E6 Ranheim – Værnes; delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen som vist på kart (5 kartblad) i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt, senest datert 22.4.2016 med bestemmelser senest datert 25.4.2016 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.4.2016. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

**Ola Lund Renolen (MDG)** merknad pva SV, MDG:

Merknadsstiller mener at et tredje alternativ med doble tunnellop med tilpasning til dagens E6 ville vært et fornuftig alternativ. Dette ville ivaretatt både hensyn til tunnelsikkerhet og hensynet om å ikke legge til rette for økt trafikk. Merknadsstiller beklager at regjeringen har delegert ansvaret for vegbygging på denne strekningen til Nye Veger og dermed unntatt prosjektet fra reell lokal- og regionalpolitisk innflytelse og mulighetene til å se prosjektet i sammenheng med andre samferdselsprosjekt, spesielt utbygging av jernbane.

## Trondheim kommune

**Ingrid Marie Sylte Isachsen (SV)** merknad pva SV, Ap, MDG, V, KrF, Sp:

Bystyret understreker at en utvidelse av E6 østover ikke endrer nullvekstmålet. Økt veikapasitet kan bety behov for nye avbøtende tiltak for å nå målet. Statens ansvar for avbøtende tiltak må presiseres i neste bymiljøavtale.

### **Votering:**

Ved alternativ votering mellom innstillingen og Renolens forslag ble innstillingen vedtatt mot 11 stemmer (5MDG, 4SV, 2R) avgitt for Renolens forslag.

R sluttet seg til merknaden fra MDG, SV (mindretallsmerknad).

R sluttet seg til merknaden fra SV, Ap, MDG, V, KrF, Sp.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 13/35851

---

#### **Forslag til innstilling:**

Rådmannen legger fram to alternative forslag til innstilling.

#### ***Forslag til innstilling, alternativ 1:***

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Ranheim – Værnes; delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen som vist på kart (5 kartblad) i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt, senest datert 22.4.2016 med bestemmelser senest datert 25.4.2016 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.4.2016.

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

#### ***Forslag til innstilling, alternativ 2:***

Bystyret avviser forslag til detaljregulering av E6 Ranheim – Værnes; delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen som vist på kart (5 kartblad) i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region midt, senest datert 22.4.2016 med bestemmelser senest datert 25.4.2016 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 25.4.2016.

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

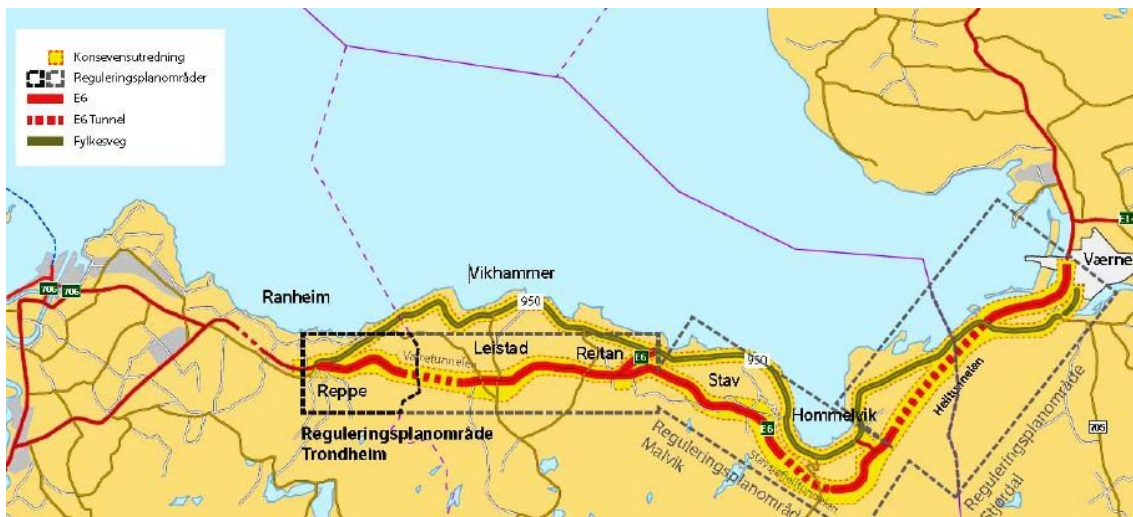
#### **Saken gjelder**

Innsendt planforslag utarbeidet av Statens vegvesen (SVV) Region midt med bistand fra Asplan Viak AS, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen Region midt og Nye Veier AS. Komplette planforslag forelå 9.11.2015. Planforslaget er nærmere beskrevet i utfyllende planbeskrivelse, se vedlegg 1.

#### **Innledning**

Rådmannen har valgt å fremme to forslag i saken der det ene foreslår å vedta planforslaget. Det andre er å avvise planforslaget. Bakgrunnen er at Statens Vegvesen på den ene siden har anført et behov for trafikksikkerhetstiltak på vegstrekningen og i tunnelene (forslag til innstilling 1), samtidig som ny overordnet areal- og transportpolitikk skal motvirke at personbiltrafikken øker (forslag til innstilling 2).

## Trondheim kommune



På bakgrunn av framtidig sikkerhetskrav til tunneler og anslått trafikkvekst i 2040 (tall fra SVV) på E6-strekningen mellom Ranheim-Værnes, foreslår SVV at det reguleres inn parallelle tunnelløp. Det er også et ønske om å sikre nok sideareal for en mulig utvidelse til fire felt på hele strekningen E6 Ranheim-Værnes, der delstrekningen Reppekrysset-Væretunnelen behandles i Trondheim kommune.

SVVs prognoser for trafikkvekst er imidlertid i konflikt med nullvekstmålet og forpliktelsene i Bymiljøavtalen. Prognosene bygger på historisk utvikling, mens data fra bomstasjonen på Ranheim viser at trafikkveksten har stagneret de siste årene.



Foto: Reppekrysset ligger helt til høyre i fotoet. Bildet er tatt fra fjordsiden.

Dagens E6 slynger seg gjennom skogs- og landbrukseiendommer på Reppe før den går inn i Væretunnelen. Det er to driftsunderganger og en driftsbru som krysser E6. NCC har industriarealer for asfaltproduksjon ved Væretunnelen. Terrengets vekslende 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. Det legges til rette for ensidig utvidelse av E6, sør for dagens veg, utvidelse av kryss, konstruksjoner og kollektivanlegg, annet vegareal langs E6 og midlertidige anleggsområder som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget. Planens innhold kan kort oppsummeres slik:

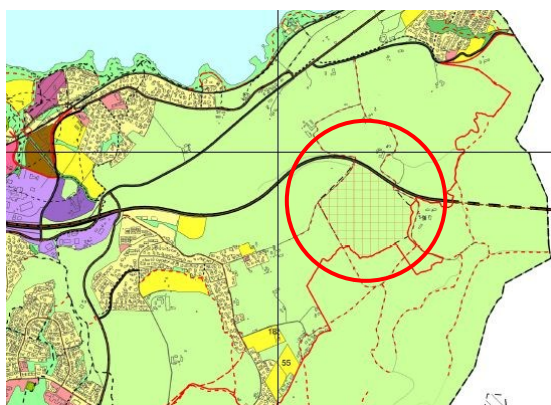
- Det foreslås regulert firefelts motorveg med nye parallelle tunneler på strekningen.
- Det avsettes areal til grøfter og rensedammer for å håndtere forurensning fra E6.
- I Trondheim er det 65 boliger der lokal støyskjerming skal vurderes nærmere, jf. reguleringsbestemmelse § 3.2.
- Det åpnes opp for at det på hele strekningen kan etableres nye kollektivholdeplasser med

## Trondheim kommune

- superbustandard.
- Ved Refset undergang legges E6 som to parallelle bruer for hver av kjøreretningene. Bredden under brua sikrer framtidig åpning av bekkeløpet og passering av vilt. Reppebekken legges i vannkulvert med tilrettelegging for småviltpassasje og tilknytt stikkrenne som ligger i rør nedstrøms for E6.
- Reppekrysset suppleres med ny påkjøringsrampe i østgående retning.
- Vegprosjektet opparbeider den manglende gang- og sykkelvegen mellom Reppekrysset til Reppevegen.

### Tidligere vedtak og planpremisser

#### Planstatus



Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) viser eksisterende trasé for E6. KPA viser også båndleggingssone for regulering på Reppe, som er båndlagt i påvente av vedtak om ny varmesentral på Være. Planforslaget hindrer ikke etablering av ny varmesentral.

#### Vedtak og planpremisser

##### *Tunnelforskriften*

I henhold til EUs direktiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler, skal eksisterende tunneler med en trafikkmengde der ÅDT overstiger 20 000 ha to tunnellop. Ved 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. Prognosene (tall fra SVV) tilsier at trafikkmengdene vil stige på hele strekningen.

##### *Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane på strekningen Trondheim - Steinkjer*

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 den skal dimensjoneres for 90 km/t.

Konseptvalgutredningen anbefaler også en satsning på jernbane på denne strekningen, men gir ikke føringer for prioritet når det gjelder veg- eller banesatsning. Bakgrunnen for anbefalinger i konseptvalgutredningen av tiltak på veg og bane er befolkningsveksten i regionen, og økt framtidig transportbehov.

##### *Trondheim kommunes høringsuttalelse for grunnlaget for Nasjonal Transportplan 2018-2029.*

I vedtaket fattet av formannskapet den 21.6.2016 som berører foreliggende planforslag, gjengis følgende punkter:

1. *Trondheim kommune forutsetter at alle samferdselstiltak i byområdet skal bidra til at Trondheim kan oppnå nullvekstmålet i tråd med Bymiljøavtalen.*
2. *Trondheim kommune mener at det må satses på jernbanen nord for Trondheim.*

## Trondheim kommune

- 2.1 *Jernbanen med dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal må inn i NTP 2018-2029. Dette er viktig for å skape forutsigbarhet for utbyggere og skape vekstvilkår for knutepunktene i Trondheim og i Trøndelagsregionen. Etablering av dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal er en oppfølging av KVU Trondheim – Steinkjer og IKAP.*
- 2.2 *Økt frekvens, med 30 minutt frekvens Steinkjer-Støren og 15 minutt frekvens Stjørdal-Melhus, høyere hastighet og pålitelighet må på plass. Dette er viktig for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen med en større andel regionale kollektivreiser, blant annet til Værnes lufthavn, St. Olavs Hospital og Bycampus/NTNU.*
5. *Planlagt utvidelse av E6 Øst mellom Stjørdal og Trondheim bør ikke gjennomføres før dobbeltspor på samme strekning er ferdigstilt og økt frekvens på jernbane er i drift.*
  - 5.1 *Trondheim kommune er kritisk til at prioriteringer mellom veiprosjekter overlates til 'Nye veier' og ikke er underlagt reell politisk behandling. Dette gir Trondheim kommune liten mulighet til å komme med innspill og en prioritering av E6 nord for Trondheim vil medføre at det er vanskeligere for Trondheim å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen.*

I saken er det lagt til grunn at dobbeltspor på jernbanen må prioriteres øst for Trondheim fordi pendlervolumet her er størst og flyplassen ligger øst for byen. Det er størst potensial for overføring av persontransport fra veg til bane i øst. Reisevaneundersøkelse (RVU) fra 2013/2014 viser en økt andel bilreiser ved pendling fra Stjørdal til Trondheim. Bedre togtilbud med dobbeltspor Trondheim – Stjørdal vil overføre persontransport fra veg til bane og dermed redusere eller stoppe trafikkveksten på E6 slik at doble tunnellop kan utsettes.

Regionale og kommunale planvedtak om fortetting rundt de sentrale jernbanestasjonene foreligger. For Jernbaneverkets kommunedelplan for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal tas det sikte på vedtak våren 2017.

### *Bymiljøavtalen med målet om nullvekst*

Avtaleparter er Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved henholdsvis Statens vegvesen og Jernbaneverket. I henhold til Bymiljøavtalen skal persontransporten i storbyene tas med kollektivtransport, sykling og gange. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt nullvekstmålet. Det er avtalt konkrete prosjekter og tiltak i avtalen. Statlig finansiering av Bymiljøavtalen og belønningsordningen er sikret gjennom Nasjonal transportplan.

### *De forpliktelser som kreves er:*

- *Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune **forplikter seg til å treffe tiltak som sikrer at veksten i persontrafikk tas med kollektiv, sykling eller gåing**, for eksempel restriksjoner på bilkjøring.*
- *Må bygge en tettere by nær eksisterende og nye kollektivtraseer, spesielt rundt holdeplasser og stasjoner.*
- *Avtalepartene skal samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for alle som sykler og går, med god adkomst til kollektivsystemet. Dette inkluderer jernbanen.*
- *Avtalepartene skal samarbeide om å utvikle knutepunkter.*

### *Effekten av tiltakene skal måles slik:*

- *Trafikkutviklingen fordelt på reisemidler. Overvåkes via reisevaneundersøkelser, måling av vegtrafikk og telling av kollektivreiser*
- *Klimagassutslipp*
- *Begrensinger på parkering*
- *Fortetting av byen*

## Trondheim kommune

Bymiljøavtalen bygger på stortingsmeldinga "Norsk klimapolitikk" fra 2012 som 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.

### *Miljøpakken trinn 3*

I vedtaket fattet av bystyret 16.6.2016 om de føringer som skal legges til grunn for det videre arbeidet med søknaden for Miljøpakken trinn 3, gjengis følgende utdrag:

#### *Punkt 1:*

*Bystyret stadfester at vedtatte mål og tiltak for Miljøpakken trinn 1 og 2 videreføres. Den vedtatte Bymiljøavtalens mål legges til grunn for videre arbeid med Miljøpakken, og gjennomføres som del av Miljøpakken. Bystyret ber rådmannen utarbeide en forespørsel om endringer i finansiering og gjennomføring av Miljøpakken i tråd med dette vedtaket innen 1. juli.*

#### *Punkt 6:*

*Bystyret ber rådmannen legge bymiljøavtalen som føring for kommunal planstrategi og for fremtidig byutviklingsavtale. Det legges fram egne saker om dette.*

#### *Punkt 7:*

*Bystyret ber rådmannen utrede mulige restriktive tiltak for personbiltransport. Det er behov for å ta opp til vurdering en revidering av Trondheim kommunes parkeringspolitikk i tråd med målene i bymiljøavtalen. Bystyret ønsker at det legges spesielt vekt på tiltak som reduserer bruk av bil til og fra jobb.*

### Behov for opprustning av E6 som stamveg

Stamvegen E6 er den viktigste korridoren for næringstransport i og gjennom regionen. Andelen tunge kjøretøy er 13 % på Være. Selv om det i framtiden er et mål om at mer gods skal transporteres med jernbane og båt (da over lengre avstander), er det behov for å ruste opp dagens E6 for å bedre forutsigbarheten og forholdene for næringstransporten. Lett næringstrafikk som håndverkere, distribusjon og lignende vil også ha nytte av forbedret E6. I tillegg til næringstransport har E6 noe gjennomgangstrafikk internt regionen og mellom sør og nord. Gjennomgangstrafikken (arbeidsreiser, fritidsreiser, hente/levering og private reiser) er i notat av 17.07.2015 fra Statens vegvesen beregnet til 4% på Være. 96% av trafikken er beregnet til å ha Trondheim som målpunkt.

### Oppfølging av flertallsmerknader ved offentlig ettersyn

Planforslaget for detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen ble den 5.1.2016 i bygningsrådssak nr. 2/16 lagt ut på offentlig ettersyn med følgende tilleggsmerknader:

#### *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 (1) prosjektet sees i sammenheng med planer om oppgradering av kapasiteten på jernbanetilbudet på strekningen. Bygningsrådet ber også om at (2) kommende høringsrunde legger inn muligheter for at ekstra felt på strekningen reguleres som kollektivfelt.*

#### *Statens vegvesens svar til flertallsmerknadene*

1) Det primære og utløsende målet er å bedre trafiksikkerheten og framkommeligheten på strekningen. Tiltak for å redusere klimagassutslipp er vurdert løst ved utvidelse av



## Trondheim kommune

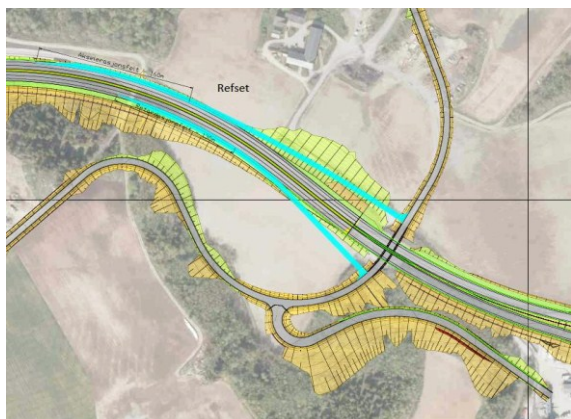
kollektivholdeplasser ved at disse blir større enn før, får høyere standard og skal fungere sammen med innfartsparkering og som omstigningspunkt. I tillegg skal det etableres nye holdeplasser for matebusser. Avlastning av Fv 950 (gamle E6) er også et mål for prosjektet. Vegprosjektet for E6 Ranheim – Værnes er ikke til hinder for etablering av dobbeltspor eller for elektrifisering av Trønderbanen. Planarbeidet er koordinert med både Jernbaneverket og busselskapene.

- 2) Planlagt firefelts veg anses å gi en såpass god kapasitet og framkommelighet at det ikke vil være behov for eget kollektivfelt. Gjennomgående firefelt med midtdeler på strekningen vil sikre en trygg veg med god framkommelighet også for kollektivtrafikk.

Dersom det en gang i framtiden er aktuelt å bruke det ene feltet til kollektivtrafikk, vil dette la seg gjøre uten å endre reguleringsplanen. En slik endring vil være en trafikal regulering uten arealmessige konsekvenser.

Ved behandlingen ble det vedtatt en bredt forankret merknad (V, Ap, SV, KrF, H og FrP) om at det gjennom planforslaget avklares hvordan den trafikale løsningen for adkomst til båndleggingssonen på Reppe som er regulert i påvente av vedtak om eventuell varmesentral kan løses.

### Statens vegvesens svar til flertallsmerknaden



Etablering av ramper mot Trondheim (som vist i skissen) vil ikke ha negative konsekvenser for trafikkavviklingen på atkomstvegen eller E6. Terrenngrep vil bli minimale og lokalvegnettet for øvrig vil bli avlastet. Rampene vil medføre et lite beslag av dyrka mark. Rampene gir ingen fordeler for verken trafikken på E6 eller E6 sin funksjon som stamveg, men må oppfattes som et tiltak for å bedre lokal trafikkavvikling og atkomst til området.

Arealene som rampene beslaglegger er planlagt brukt til miljøtiltakene "Grønncorridor for Reppesbekken", og vegetasjonsskjerm for flaggermus ved Støre – Være og ev. støyvoll. Tiltaket med ramper forutsetter egen reguleringsplan.

I planforslaget utvides åpningen under E6 ved at E6 legges på bru over lokalvegen. Dette vil bedre de trafikale forholdene samt at det muliggjør at Reppesbekken kan åpnes opp i framtiden.



### Planprogram

Planprogrammet for detaljregulering av E6 Ranheim – Værnes ble fastsatt i bygningsrådet 4.2.2014 i sak 23/14. Følgende temaer ble utredet:

- *Prissatte konsekvenser*: Transportanalyse, samfunnsøkonomi, massehåndtering og anleggsgjennomføring.



## Trondheim kommune

- *Ikke prissatte konsekvenser*: Landskapsbilde/ reiseopplevelse/ nær – og fjernvirkninger, naturmiljø og friluftsliv, kulturmiljø og naturressurser.
- *Regional utvikling*: Transportsystemet Ranheim – Værnes; utvidelse E6 – dobbeltspor jernbane og kollektiv, scenarier kollektivknutepunkt Reppe – Ranheim og Hell - Værnes.

Utredningsplikten anses oppfylt. Det vises til konsekvensutredningen av 25.9.2015, vedlegg nr 5.

### Risiko - og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning

Konklusjoner fra risiko - og sårbarhetsanalyse og konsekvensutredning er innarbeidet i planbeskrivelsen og anses ivaretatt ved utforming av forslag til plan og bestemmelser.

## Rådmannens vurdering

### Bakgrunnen for to alternativer

I perioden siden planoppstart høsten 2013 er det gitt klare politiske signaler om en endring i kommunens areal- og transportpolitikk. Selv om utvidelse av E6 ivaretar tunnelforskriften og bedring av trafikksikkerheten, mener rådmannen at saken må vurderes på nytt i lys av de politiske kravene om nullvekst i persontransport og reduksjon i klimagassutslipp. Gjennom forpliktelsen i Bymiljøavtalen som ble undertegnet 12.2.2016, vedtak om mål og tiltak i Miljøpakken trinn 3 og vedtatt høringsuttalelse fra kommunen til NTP 2018 - 2029 (satsning på dobbeltspor og elektrifisering av jernbanen øst for Trondheim), er det rådmannens vurdering at kommunen er forpliktet til også å avveie disse hensynene i saken.

I dette tilfellet settes følgende hensyn opp mot hverandre:

- Faglige vurderinger og trafikkprognoser om behovet for vegtiltaket, tunnelforskriftens krav, bedre tilrettelegging for næringstransport og behov for å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak.
- Faglige vurderinger om muligheten til å oppfylle Bymiljøavtalens krav om nullvekst, flere foreliggende vedtak om å bygge ut jernbane før E6 mellom Stjørdal og Trondheim og nasjonale mål om framtidig klimagassreduksjon fra biltrafikken.

Rådmannen har valgt å legge to alternativer fram for politisk behandling; det ene er et forslag om å vedta planen slik den foreligger, og det andre å avvise planen. Statens vegvesen er blitt gjort kjent med at de to alternativene fremmes.

Det har i etterkant av høringsperioden av planforslaget kommet opp et forslag til et tredje alternativ som opprettholder dagens E6 med tofelts kjørebane på strekningen samt regulere doble tunnellop. Disse får ett kjørefelt med langsgående havarifelt, slik at kjøretøy med driftsproblemer kan stanse i havarifeltet uten å hindre trafikkflyten. Fordelen med doble tunnellop, i tillegg til økt trafikksikkerhet på selve E6, er at kun en kjøreretning vil bli berørt ved stenging av en tunnel. En slik løsning ville begrense belastningen på Malvikvegen (fylkesveg 950) gjennom tettstedene. Alternativet ville kunne vært gjennomført innenfor reguleringsplanen som en første utbyggingsetappe som ville åpnet for en mulig utvidelse til fire felt på et senere tidspunkt dersom det ble behov for det. Slik er Solasplitten utført i Stavangerregionen. Den er regulert til firefelt, men bygd som tofelt. Framtidig utbygging til firefelt kunne da ha vært sikret i en rekkefølgebestemmelse som slår inn ved dokumentert trafikkmengde.

Rådmannen har valgt ikke å fremme dette alternativet på bakgrunn av tilbakemelding fra Statens vegvesen av 11.8.2016:

*"Nye veger mener at planen bør behandles slik den foreligger.  
Foreslått nytt alternativ er:*

## Trondheim kommune

1. Ikke i henhold til stortingsvedtak i hht. NTP.
2. Ikke i henhold til bestilling fra Nye Veier.
3. Ikke behandlet i planprogrammet.

*Dersom Trondheim kommune mener dette er en løsning som reelt sett bør vurderes, bør dere kalle inn Nye Veier inn til møte om hvordan dette eventuelt skal gjennomføres."*

En fjerde mulighet er å regulere kun doble tunnellop med tilpassing til dagens E6. Da må vegstrekningen reguleres på nytt.

### Vurdering av behovet for firefelts motorveg og doble tunnellop

#### *Vurdering av trafikkmengder og prognoser*

Statens vegvesen sin begrunnelse for planforslaget er at estimert trafikkvekst vil medføre behov for tunnelsikring (parallele tunnellop) på strekningen E6 Ranheim – Værnes. I tillegg begrunnes det i behovet for trafiksikkerhetstiltak på strekningen og ønske om å få regulert inn firefelts veg mellom tunnelene som en del av sikkerhetstiltaket.

SVV viser til tunnelsikkerhetsforskriften som sier at tunneler med en trafikkmengde der ÅDT overstiger 20 000 skal ha to løp. Trafikkmengden på strekningen var i 2014 ÅDT 18 300 ved Væretunnelen (tall fra SVV). Trafikkprognosene for 2040 anslår ÅDT til 28 400 ÅDT med bompenger og 34 800 ÅDT uten bompenger.

Rådmannen ser at dersom prognosene slår til, vil tunnelforskriftens krav tre inn. Imidlertid er dagens trafikk lavere enn 20 000 ÅDT. Det foreligger ambisjoner både nasjonalt og lokalt om å redusere biltrafikken. Prognosene er basert på historisk utvikling, mens ny politikk forutsetter et trendbrudd; personbiltrafikken skal ikke øke. RVU 2013/2014 viser at Trondheim oppnådde et slikt trendbrudd etter innføring av tiltakene i Miljøpakken. Biltrafikken var lavere enn i 2009/2010.

Trafikkdata fra bomvegselskapet Vegamot viser at trafikkveksten har stagnert ved bomstasjonen på E6 øst på Ranheim. Veksten har vært ca 0,4 % i snitt fire siste år. Med samme vekst framover vil det ta 17 år før man når en ÅDT på 20 000.

Rådmannen etterlyser derfor vurderinger rundt prognosegrunnlaget og en bredere drøfting av tiltak som kan bidra til å holde trafikkveksten nede. Her inngår blant annet vurderinger av hvordan et bedre togtilbud med dobbeltspor vil påvirke trafikkutviklingen på E6. Trafikkprognosene for firefelts E6 vil trolig være lavere dersom man forutsetter at nytt dobbeltspor med et bedre togtilbud er etablert. Så vidt rådmannen er kjent med er betraktninger knyttet til rekkefølge på utbygging av dobbeltspor kontra firefelts E6 ikke tatt inn i prognoseberegningene.

Rådmannen er også bekymret for konsekvensene en utvidelse av E6 østover medfører for kapasiteten på Omkjøringsvegen sørover. Rådmannen mener det ikke er avklart om Omkjøringsvegen har kapasitet til å ta imot den økte trafikken som ny E6 øst legger til rette for. I ytterste fall må det vurderes en ytre ringveg rundt byen fordi Omkjøringsvegen mangler kapasitet.

Et argument for å bygge firefelts motorveg er framkommelighet for næringstransporten i regionen. Det er et nasjonalt mål at regional næringstransport i større grad skal skje med jernbane og båt, men stamvegnettet må også bedre framkommeligheten for næringstrafikken både mellom regioner og internt i regionen. God nok framkommelighet for næringstransporten må ivaretas uansett hvilken løsning en ender opp med.

## Trondheim kommune

Dagens trafikksituasjon skaper utfordringer for næringstransporten når stamvegen stenges og hovedtrafikk omdirigeres til fylkesveg Fv 950 (gamle E6). Doble tunnellop og firefelts motorveg vil kunne bedre framkommeligheten for næringstrafikken. Men firefelts motorveg bedrer også framkommeligheten for personbiltrafikk. Det vil sannsynligvis føre til økt personbiltrafikk, som igjen vil begrense kapasiteten for næringstransporten på hovedvegen.

### *Vurdering av trafikkavvikling når tunnellop stenges*

Statens vegvesen viser til at trafikk kan opprettholdes såfremt et av kjørefeltene er åpent, og at vedlikehold og opprydding etter trafikkuhell/ stans kan gjennomføres samtidig som det går trafikk i det andre kjørefeltet i tunnelen.

Dersom det ene tunnellopet må stenges skal trafikken overføres til fylkesvegen for omkjøring, jf. vedlagt KU side 25 om virkemidler/ tiltak. Dette innebærer at det fortsatt vil være situasjoner ved utbygd firefelts veg der trafikken må overføres på lokal- og fylkesvegnettet.

### *Vurdering av trafiksikkerhetshensyn*

Hovedargumentet er hensynet til trafiksikkerheten på hovedvegnettet og i tunnelene, og på lokalvegnettet som belastet med trafikk når tunnelene eller hovedvegstrekingene stenges i perioder. I KU (side 25) er følgende virkemidler/tiltak listet opp for å redusere sårbarhet og gi økt trafiksikkerhet (oppsummering):

*Opprettholde trafikkflyt ved ulykker og vedlikehold, vendeareal foran tunnelmunninger, elektronisk trafikkstyring og overvåking, sikring av fjellskjæringer, enhetlig kryssområder for alle trafikantgrupper, adskilte trafikkarealer, lengre av- og påkjøringsramper, raste/hvileplasser, oppgradering av tunneler, viltkryssinger og viltgjerder.*

Rådmannen er enig i at disse virkemidlene vil kunne bedre trafiksikkerheten på strekingen. Samtidig mener rådmannen at de fleste av disse trafiksikkerhetstiltakene kan utføres uavhengig av en firefelts motorveg.

Rådmannen mener at trafiksikkerhet også bør vurderes i et mer helhetlig perspektiv. Planen legger til rette for økt personbiltrafikk. Ved å overføre mer av persontrafikken på for eksempel jernbanen vil hele vegsystemet kunne avlastes. Dette sammen med andre tiltak som bidrar til reduksjon i antall privatbiler på E6 er viktige virkemiddel for bedre trafiksikkerhet både på strekingen og på tilliggende vegsystem.

Framlagt innstilling for alternativ 2 med avvisning av planforslaget er ikke til hinder for at det kan gjennomføres tiltak for trafiksikkerhet på dagens vegsystem og i tunnelene. Det hindrer heller ikke tilrettelegging for trafiksikkerhetstiltak på fylkesvegen.

### *Vurdering av rekkefølge for gjennomføring*

Tiltaket skal gjennomføres av Nye Veier AS, som har vurdert strekingen som et prioritert tiltak. En vedtatt plan gir mulighet til å gjennomføre tiltaket så snart planen er vedtatt, derfor legger rådmannen til grunn at vegtiltaket vil påbegynnes snarlig.

Å gjennomføre utvidelsen av E6 øst mellom Stjørdal og Trondheim før dobbeltspor på samme streking er ferdigstilt og økt frekvens på jernbane er i drift, er ikke i tråd med flere vedtak lokalt. Rådmannen mener det er gode argumenter for å få bygd dobbeltspor for jernbanen først. Det vil synliggjøre effekten av å overføre persontransport fra veg til bane, og gi bedre grunnlag for å evaluere trafiksikkerhet før en ev. på ny vurderer doble tunnellop og firefelts motorveg som virkemiddel. Dette vil også bidra til å styrke arealbruken rundt kollektivknutepunktene som

## Trondheim kommune

jernbanen er en del av, og som er i tråd med "Nasjonale forventninger til regional- og kommunal planlegging" av 12.6.2015.

Rådmannen ser at det kan bli utfordringer med å gjennomføre prosjektet siden vegstrekningen som behandles i Trondheim kommune er en delstrekning som går gjennom flere kommuner. Rådmannen vurderer likevel at Trondheim som regionshovedstad med 2/3 av befolkningsgrunnlaget må gå foran i arbeidet med å bidra til klimagassreduksjon i regionen.

### Vurdering av gjensidig forpliktelse

Bymiljøavtalen ble undertegnet av både Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten representert ved Statens Vegvesen og Jernbaneverket. I avtalen er det lagt til grunn at det skal inngås byutviklingsavtale. Selv om Bymiljøavtalen i dag kun omfatter Trondheim kommunes administrative grenser, vil det ved avtalt reforhandling av avtalen i 2018/19 være svært sannsynlig at det vil foreligge en annen geografisk avgrensning som omfatter et større område der også nabokommuner vil inngå.

Gjennom IKAP har kommunene i Trondheimsregionen vedtatt at flest mulig reiser i regionen skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots, og transportbehov i Trondheimsregionen skal begrenses og i Trondheim reduseres.

Bymiljøavtalen sikrer en felles plattform og gjensidig forpliktelse fra partene om å gjennomføre tiltak som kan bidra til at all vekst i persontrafikken skal skje med gange, sykkel og kollektiv. For å få til dette må både nåværende og framtidige parter bidra til at biltrafikken ikke øker inn mot både Trondheim som by og innenfor byregionen for øvrig.

Rådmannen mener firefelts motorveg på strekningen mellom Stjørdal og Trondheim vil gjøre det mer krevende å innfri Bymiljøavtalens krav. Bygging av firefelts motorveg og doble tunnellop før dobbeltspor på jernbanen vil gi enda bedre transporttilbud med bil kontra bane. En kapasitetsutvidelse som gir et bedre tilbud til bilister bidrar også til å tilrettelegge for spredt utbygging og utviklingen av en mer bilavhengig region. At tiltaket utfordrer nullvekstmålet er berørt av flere høringsaktører som har uttalt seg til planarbeidet.

Staten har berammet en framtidig KVU eller Byutredning for framtidig helhetlig areal- og transportløsning for Trondheimsområdet. Det vil være uheldig i forkant av et slikt omfattende utredningsarbeid, å legge til rette for et tiltak som i stor grad vil påvirke areal- og transportutviklingen. Rådmannen mener at behandling av planen uansett bør utsettes til etter at en slik utredning foreligger.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Bygging av firefelts motorveg er ikke fullfinansiert. Det legges opp til at deler av finansieringen skal trafikantbetales med bom som virkemiddel.

Politisk er det forutsatt at bomstasjonen på Ranheim skal tas i bruk av Miljøpakken når innkreving til gjennomførte prosjekter for E6 øst er ferdig og ikke brukes til innkreving av midler til E6 med firefelts motorveg, jf. formannskapetets høringsuttalelse til grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029. Dette er også signalisert i Miljøpakkens trinn 3.

Kommunalt VA- nett skal legges om ved Reppekrysset dersom planen vedtas.

## Trondheim kommune

I Bymiljøavtalen kap 8 Styringsystem, heter det:

*"Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsetningen".*

Siden Bymiljøavtalen omfatter betydelige midler, vil det kunne skape store ringvirkninger både for kommunen og øvrige parter som har undertegnet avtalen.

### Medvirkningsprosess

Planprogrammets plan for medvirkning er fulgt. Det er i løpet av planprosessen avholdt seks myndighetsmøter for strekningen i Sør Trøndelag og ett myndighetsmøte for hele planstrekningen. Det er gjennomført møter og befaringer med grunneiere, og det er avholdt temamøter. Det har også vært to større "Hazid"-samlinger for vegstrekningen (risiko for trafikk).

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 til kunngjøring av planoppstart for et utvidet planområde i februar 2015.

I forbindelse med offentlig ettersyn hadde både Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Jernbaneverket vilkår for egengodkjenning, se vedlegg nr. 12, og planbeskrivelsen side 16 og 17.

Fylkesmannens vilkår om egengodkjenning om avlingsveier og driftsveier for landbruket er sikret i reguleringsbestemmelse § 5.1, siste avsnitt. I tillegg er reguleringsbestemmelse § 3.3 justert.

For å ivareta Jernbaneverkets vilkår om egengodkjenning er det tatt inn en bestemmelse om krav til dokumentasjon som omfatter de "geotekniske, geologiske og hydrologiske forholdene", reguleringsbestemmelse § 8.4. I tillegg er det tatt inn en bestemmelse om "mulig påvirkning av trafikkavvikling på jernbane", reguleringsbestemmelse § 3.1.

Vilkårene for egengodkjenning fra Fylkesmannen og Jernbaneverket anses fulgt opp og ivaretatt.

### **Konklusjon**

Dette er en krevende sak fordi den belyser utfordringen med å håndtere nasjonale målkonflikter på lokalt nivå. Rådmannen har valgt å legge fram to alternativer uten å anbefale det ene foran det andre fordi det er tungtveiende argumenter både for å vedta planen og for å avvise den.

Hovedbegrunnelsene for å vedta planen (alternativ 1) er at:

- Planforslaget tilrettelegger for bedre forhold og forutsigbarhet for næringstransporten og gjennomgangstrafikken.
- Planforslaget tilrettelegger for en bedret trafiksikkerhet

Hovedbegrunnelsen for å avvise planen (alternativ 2) er at:

- Planforslaget er i strid med den forpliktende Bymiljøavtalen for Trondheim og bidrar ikke til å oppnå nullvekstmålet.
- Planforslaget sammenfaller ikke med formannskapetets høringsuttalelse til grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029, behandlet 21.6.2016.
- Planforslaget er i strid med de planlagte målene for Miljøpakken trinn 3 behandlet av bystyret 16.6.2016.
- Det er uheldig at planforslaget vil legge føringer for framtidig areal- og transportutvikling i Trondheim før KVU/Byutredning for Trondheim er utarbeidet.

## Trondheim kommune

Rådmannen finner at saken er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, og er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, slik at begge alternativer kan danne grunnlag for bystyrets beslutning.

Rådmannen i Trondheim, 30.8.2016

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad  
byplansjef

Jon Sivert Granhaug/ Jofrid Burheim  
saksbehandler/ avdelingsleder

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse datert 25.4.2016
- Vedlegg 2: Reguleringskart (5 stk) datert 28.9.2015, sist endret 22.4.2016
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser sist endret 25.4.2016
- Vedlegg 4: ROS- analyse, datert 25.9.2015
- Vedlegg 5: Konsekvensutredning, datert 24.4.2015
- Vedlegg 6: Støyrapport, sist endret 23.9.2015
- Vedlegg 7: Geoteknisk rapport, Reinertsen AS datert, 19.12.2015
- Vedlegg 8: Vurdering etter naturmangfoldsloven, datert 25.9.2015
- Vedlegg 9: Temarapport massehåndtering, datert 19.5.2015
- Vedlegg 10: Notat, vurdering av ramper ved Refset, datert 16.1.2016, Asplan Viak AS
- Vedlegg 11: Notat, vurdering av risiko for økt flomfare ved jernbanen, datert 10.3.2016, Asplan Viak AS
- Vedlegg 12: Uttalelser ved offentlig ettersyn samlet
- Vedlegg 13: Statens vegvesen svar på uttalelser ved offentlig ettersyn
- Vedlegg 14: Vedlegg til bestemmelser nr. 1: Formingsveileder for E6 Ranheim-Værnes, datert 3.9.2015
- Vedlegg 15: Vedlegg til bestemmelser nr. 2: E6 Ranheim – Værnes, støysonekart for 2040, X101 og X107, sept. 2015.