

## Saksframlegg

---

### Detaljregulering av E6 Ranheim- Værnes, r20180014, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/83-68

---

#### Forslag til innstilling:

##### **Alternativ 1:**

Bystyret vedtar ikke forslag til detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen.

Begrunnelsen for å ikke vedta forslaget er at antatt samfunnsøkonomisk gevinst av å tillate et tiltak som legger til rette for høyere fartsgrense ikke bør komme foran forholdet til folkehelse, klima, nullvekstmålet og forholdet til berørte landbruksområder. Prognosene for framtidig trafikkvekst som Nye Veier legger til grunn er i konflikt med nullvekstmålet og forpliktelsene i byvekstavtalen.

Reguleringsforslaget er vist på tre kart i målestokk 1:1000, merket Multiconsult, datert 20.5.2019, sist endret 13.5.2020, i bestemmelser sist endret 26.5.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26.5.2020.

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

##### **Alternativ 2:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Reppekrysset - Væretunnelen. Bystyret vektlegger at:

- Det er svært liten forskjell mellom dette planforslaget og gjeldende reguleringsplan, som tillater utbygging av veg med fire felt og 90 km/t.
- Dette planforslaget vil i større grad enn gjeldende reguleringsplan sikre bedre støyforhold for beboere på Reppe. Herunder er individuelle støytiltak sikret i reguleringsbestemmelsene.
- Planforslaget legger opp til en bedre løsning for Reppekrysset enn gjeldende reguleringsplan, som innebærer at man vil unngå interntrafikk på Ranheim.
- Utbygging av vegen vil generere arbeid for minst 20 000 årsverk.
- Vegen er en del av hovedvegnettet mellom nord og sør i Norge og vil knytte Trøndelag mye tettere sammen. Vegen som planlegges bygget er et eksempel på skikkelig infrastruktur, som er nødvendig for å sikre utvikling og vekst.
- Utbygging av vegen vil sikre mobilitet i de sammenslåtte fylkene. Dette vil igjen skape vekst, utvikling og tette bånd.
- Forskjellen mellom planforslaget og gjeldende plan når det gjelder dyrkamark er 1 dekar. For å ta hensyn til dette tas det inn bestemmelse om at dette skal erstattes m<sup>2</sup> for m<sup>2</sup>.
- Utbygging av vegen som foreslått vil sikre en mest mulig trafikksikker veg. Blant annet vil

## Trondheim kommune

lastebilsjåførere slippe å bråbremse, fordi alle kan holde en jevn høy fart. Jevn fart bidrar også til lavere drivstofforbruk.

- Utbygging av vegen er viktig for å sikre tilstrekkelig kapasitet til at all ny trafikk, som vil være utslippsfri, får plass gjennom Trøndelag.
- Utbygging av et effektivt vegsystem er et av de beste miljøgrepene vi kan gjøre.
- Utbygging av et effektivt vegsystem vil føre til at mange sparer mye tid.
- Utbygging av vegen vil ikke føre til mer trafikkvekst enn utbygging av gjeldende reguleringsplan. Og stamvegnettet og E6 nordover er ikke en del av byvekstavtalen.
- Det er viktig at stamvegnettet bygges ut helhetlig, og ikke basert på den enkelte kommunes ønske om fartsgrense.
- Utbygging av vegen med fire felt og 100 km/t vil ikke være kapasitetsøkende, sammenlignet med bygging av veg med fire felt og 90 km/t.
- Utbygging av vegen vil forenkle utrykning ved ulykker og branner, og dermed redde mange liv. Videre vil en ny veg føre til betydelig reduksjon i antall alvorlige ulykker og samtidig være komfortabel for kjørende.

Bystyret mener disse fordelene overstiger de negative ulempene som kommunedirektøren og merknadsstillerne har lagt frem og mener derfor at planforslaget skal vedtas.

Reguleringsforslaget er vist på tre kart i målestokk 1:1000, merket Multiconsult, datert 20.5.2019, sist endret 13.5.2020, i bestemmelser sist endret 26.5.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26.5.2020.

All matjord som blir berørt av reguleringsplanen skal flyttes på faglig forsvarlig måte innenfor kommunen. Dette må skje etter Nibios anbefalinger, og rapporteres tilbake om standardene overholdes. Dette tas inn i reguleringsbestemmelsene § 3.1-4.

Eiendommene hvor støynivå innendørs og/eller støynivå på uteareal overskrider verdiene angitt ovenfor skal tilbys tiltak. Støytiltak skal etableres slik at inneklimate ikke forringes. Eiendommer som skal utredes for støydempende tiltak fremgår av vedlegg 1 til reguleringsbestemmelsene og skal vurderes individuelt med kartlegging og befaring. Dette tas inn i reguleringsbestemmelsene § 3.2-2.

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

Bystyret ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak om hvordan stat, fylke og kommune kan innføre ytterligere tiltak som hindrer vekst i personbiltrafikken som følge av E6-utbyggingen og sørge for god framkommelighet for kollektivtrafikken slik at vi når våre mål i byvekstavtalen.

Bystyret viser til vedtak i PS 140/19 og henstiller Nye Veier om å redusere prosjektets klimafotavtrykk med 30 % i forhold til sammenlignbare referanseprosjekter og vurdere om byggeplassen kan gjøres fossilfri eller utslippsfri innenfor kontraktens handlingsrom.

Bystyret ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak som redegjør for hvordan bompunktene etablert innenfor kommunene som er en del av byvekstavtalen, kan bidra i Miljøpakken og til tiltak som underbygger nullvekstmålet, og, når veiprojektet er nedbetalt, inngå i finansieringen av Miljøpakken.

Kommunedirektøren anbefaler alternativ 1.

## Trondheim kommune

### Saken gjelder

Bystyret vedtok 3. september 2020 i sak 151/20 reguleringsplan for E6 Ranheim – Værnes, delstrekning Reppekrysset – Væretunnelen.

Bystyrets vedtak ble opphevet av Statsforvalteren ved vedtak av 10. mars 2021. Statsforvalteren fant at kommunens vedtak lider av saksbehandlingsfeil, fordi bystyrets vedtak ikke var tilstrekkelig begrunnet, jf. forvaltningsloven § 24, jf. § 25 tredje ledd. Fordi det ikke skriftlig i bystyrets vedtak var vist til hvilke hensyn som var avgjørende for at bystyret vedtok reguleringsplanen mener Statsforvalteren at de ikke er «i stand til å utelukke at bystyret har lagt vekt på utenforliggende og/eller usaklige hensyn da planvedtaket ble truffet». Planforslaget må derfor legges frem for ny sluttbehandling i bystyret.

Statsforvalteren har også bedt om at kommunen, før saken legges frem for ny sluttbehandling, vurderer om saken er tilstrekkelig opplyst, jf. forvaltningsloven § 17. Dette på bakgrunn av at kommunedirektøren i tilleggsnotat 2 av 19. juni 2020 skrev at: *«Dersom bystyret eller andre politiske organer foreslår et annet innhold i vedtaket, må Kommunedirektøren vurdere konkret om saken er godt nok utredet til at et alternativt vedtak kan fattes, eller om saken må gjennom ytterligere utredninger eller offentlig ettersyn først.»*

Kommunedirektøren bemerker at denne setningen fra notatet var ment generelt og ikke til denne saken konkret. Kommunedirektøren mener at planforslaget er tilstrekkelig utredet, også til at det kan vedtas, jf. forvaltningsloven § 17. Virkningene av planforslaget er tilstrekkelig belyst og det må ikke gjøres ytterligere utredninger eller gjennomføres nytt offentlig ettersyn for at bystyret skal kunne vedta planforslaget.

Kommunedirektøren legger nå frem planforslaget til ny behandling. Det forelå ved bystyrets behandling av planforslaget fire tilleggsnotater til saken. I notatene var det blant annet lagt frem samfunnsøkonomiske beregninger utført av forslagsstiller. Notatene følger vedlagt dette saksfremlegget. Kommunedirektøren presiserer at det ikke er gjort endringer i saksfremleggets innhold på bakgrunn av notatene, med unntak av at setning om at kommunen ikke har mottatt analyser som viser hvordan den samfunnsøkonomiske analysen er gjort, eller hvilke parametere som er vektlagt, er tatt ut.

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Multiconsult med bistand fra Acciona, på vegne av forslagsstiller Nye Veier AS. Planarbeidet har tatt lang tid på grunn av innsigelser fra Fylkesmannen i Trøndelag som gjaldt støy og konsekvenser for landbruket. Etter at saken har vært på offentlig ettersyn og høring har forslagstiller revidert støyutredningen som følger planen, og inntatt et nytt kapittel om støyskjerming for støyutsatte boliger. Innsigelsen knyttet til støy ble trukket i Fylkesmannens brev av 19. mai 2020.

Planforslaget er nærmere beskrevet i vedlagt planbeskrivelse. Planbeskrivelsen bygger på forslagstillers beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.

Hensikten med reguleringsforslaget er å legge til rette for utbygging av en justert E6 på strekningen Ranheim til Væretunnelen. Forslaget legger opp til en linjeføring som er dimensjonert for fart opp til fartsgrense 100 km i timen på strekningen Ranheim til Væretunnelen og fartsgrense 110 km i timen gjennom Væretunnelen. I gjeldende reguleringsplan er linjeføringen dimensjonert for fartsgrense på 90 km i timen. Økning av fartsgrensen krever justering av kurvatur og tverrsnittet for å kunne ivareta trafiksikkerhet ved høyere fart. Dette påvirker sidearealer,

## Trondheim kommune

terrengtilpasninger og behov for stabiliserende tiltak. Rigg- og anleggsområder må også endres og tilpasses øvrige endringer.



*Luftfoto av planområdet, med Reppekryset helt til høyre*

Dagens E6 går gjennom skogs- og landbrukseiendommer på Reppe før den går inn i Væretunnelen. Det er i dag to driftsunderganger og ei driftsbru som krysser E6.

### Planens hovedutfordringer

Hovedutfordringene i dette planforslaget er at planen legger til rette for mer biltrafikk, og planen strider dermed med kommunens forpliktelser etter byvekstavtalen. Planen tilrettelegger for økt personbiltrafikk som strider mot nullvekstmålet og øker klimagassutslippene.

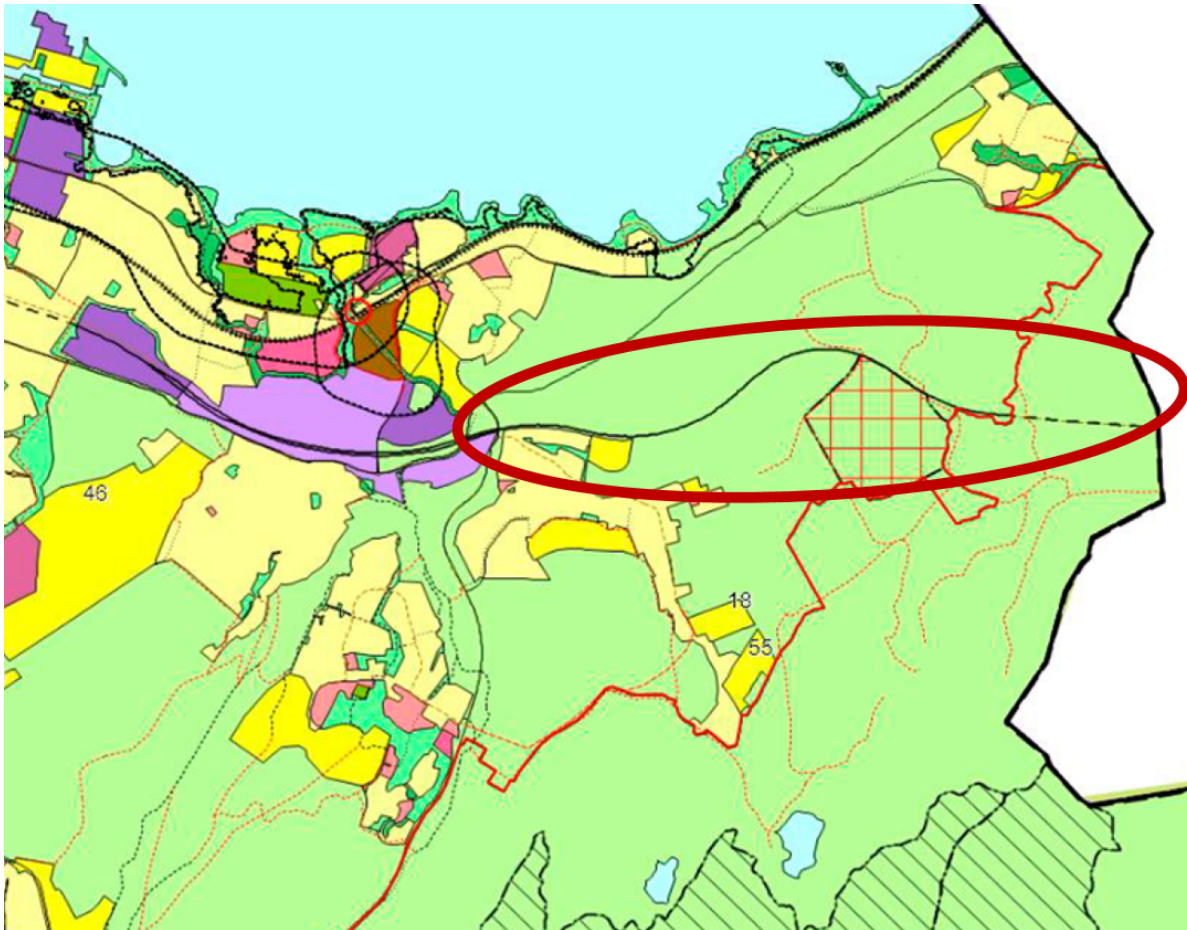
Planen tilrettelegger for tidsbesparelse for personbiltrafikken, som igjen reduserer behovet for å satse på miljøvennlig transport i form av kollektive løsninger. Reguleringsplanen vil beslaglegge ett dekar mer dyrka mark enn gjeldende plan gjør, og den vil medføre økt støy og støv for allerede støy- og støvutsatte boliger. Støyskjerming langs E6 gir ingen merkbar effekt for boligene på Reppe, da de ligger vesentlig høyere i terrenget enn E6.

### Tidligere vedtak og planpremisser

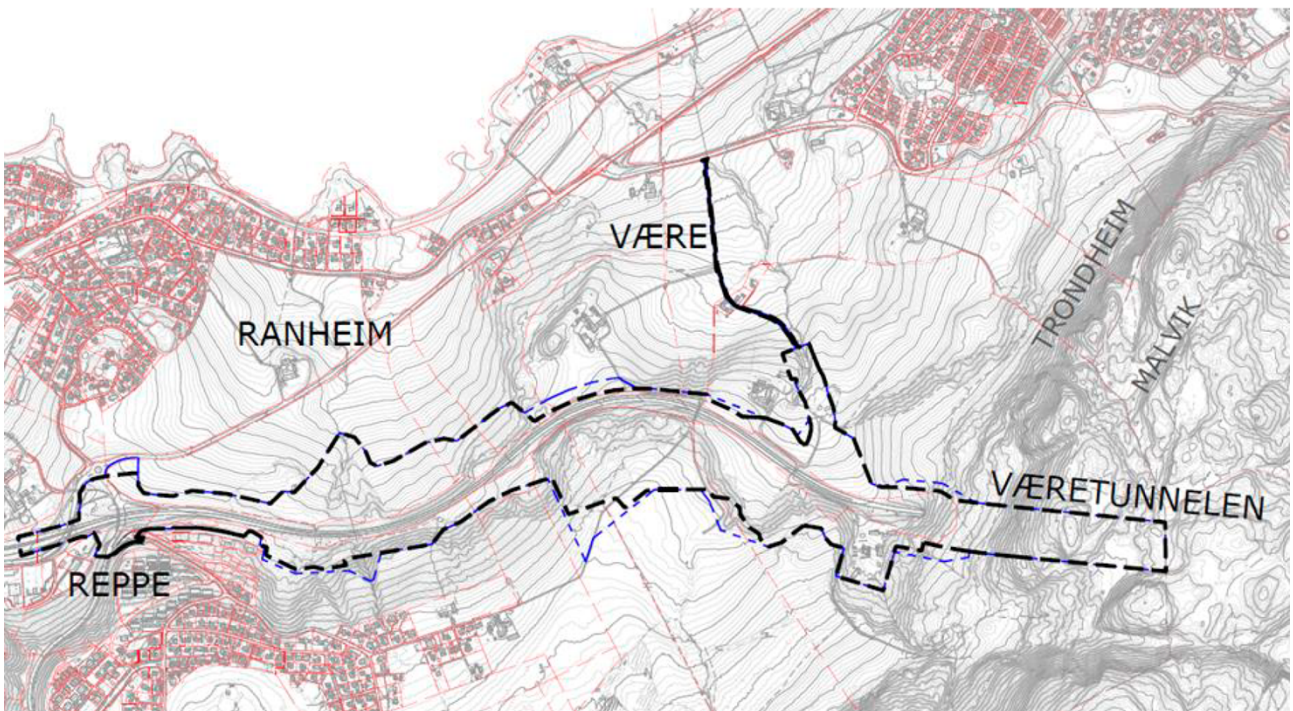
Planforslaget er en endring av reguleringsplan r20130059 E6 Ranheim – Værnes, delstrekning Reppekryset – Væretunnelen, vedtatt 27.10.2016.

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA) er E6-strekningen Reppekryset – Væretunnelen i all hovedsak omgitt av LNF-områder med noen næringsområder og boligfelt ved Reppekryset. Båndleggingssonen (rødt rutenett), viser areal båndlagt i påvente av vedtak om ny varmesentral på Være. Planforslaget skal ikke være til hinder for en eventuell etablering av ny varmesentral. Rød strek viser grensa mot marka.

## Trondheim kommune



Kommuneplanens arealdel 2012- 2024



Utstrekning av planområdet for gjeldende reguleringsplan r20130059 (svart stiplet strek) sammenlignet med forslag til ny plan (blå stiplet strek)

## Trondheim kommune

### *Vedtak i bystyret 31.1.2019*

I bystyrets møte i sak 12/19, 31.1.2019, ble det enstemmig vedtatt at kommunedirektøren skulle ta kontakt med Statens vegvesen og Nye Veier for å løse støyproblemene som Ranheim Panorama har fra E6 i forbindelse med utarbeiding av ny reguleringsplan.

For oppfølging av dette: se under punkt d) under oppfølging av bygningsrådets vedtak av 3.9.2019.

### *Oppfølging av punkt fra vedtak i sak 177/19 i bygningsrådets møte 3.9.2019 ved utleggelse til høring og offentlig ettersyn, og endringsforslag*

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn i bygningsrådets møte 3.9.2019, med følgende oppfølgingspunkter:

*“Før sluttbehandling skal:*

*a) Løsning for syklende og gående over Vikelvbrua avklares.*

*b) Størrelsen på undergang ved Refset avklares med tanke på mulig framtidig varmesentral, og om bredden tilstrekkelig ivaretar viltpassasje og bekkeåpning. Løsningen skal anmerkes med hensynssone i plankartet.*

*c) Løsning for driftsundergang ved Govassmark og vannkulvert for Reppebekken avklares om de tilstrekkelig ivaretar sine funksjoner, og anmerkes med hensynssoner i plankartet.*

*d) Støytiltak for berørte boliger liggende i gul og rød støysone forutsettes løst.*

*e) behov for påkjøringsrampe ved Reppe avklares.*

*f) det ses på alternative plasseringer for midlertidige riggområder som kan påføre landbruksjorda redusert produksjonsevne. “*

a) Løsning for syklende og gående over Vikelvbrua avklares.

Usikkerhet rundt regulert rampe østover gjør at det ikke reguleres tosidig fortau over Vikelvbrua. Løsningen i reguleringsplan fra 2016 beholdes. Det er i dag en løsning på østsiden av brua, men ikke et sammenhengende system mot bussholdeplassen. Kommunedirektøren mener en løsning bør ses på sammen med Statens vegvesens reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs Fv. 950. Malvikvegen.

b) Størrelsen på undergang ved Refset avklares med tanke på mulig varmesentral og om bredden tilstrekkelig ivaretar viltpassasje og bekkeåpning.

Det stilles krav i planbestemmelsene om hensyn til viltpassasjen og bekkeåpning. Det er på nåværende tidspunkt usikkerhet knyttet til prosjektering av en eventuell bekkeåpning fordi varmesentral og bekkeåpning neppe lar seg kombinere. Det er derfor ikke hensiktsmessig å legge inn en hensynssone i plankartet. Undergangen har avsatt areal til en landbruksveg som er identisk med kravet i gjeldende reguleringsplan. Det er ikke vurdert at mulighetene for å etablere varmesentral i ny plan endres, men en kombinasjon av bekkeåpning og landbruksveg vil være utfordrende uansett hvilken størrelse man har for undergangen.

c) Løsning for driftsundergang ved Govassmark og vannkulvert for Reppebekken avklares om de tilstrekkelig ivaretar sine funksjoner og anmerkes med hensynssoner i plankartet.

Når det gjelder Govassmark foreslås det en bestemmelse om at kulverten skal tilpasses funksjon som viltundergang. Hovedformål for denne undergangen er landbruksundergang. Kulverten ligger ikke ved et vilttrekk. Åpenhetsindeks for kulverten er beregnet til 0,68 meter som er større enn kravet for småvilt/rådyr i Statens vegvesen sin viltveileder. Åpenhetsindeks vil si forholdet mellom høyden, bredden og lengden på kulverten. Prinsippet er at jo lenger en kulvert er jo større bør lysåpningen være. Det vil være viltgjerdet inn fra begge sider både på nord- og sørsida av veien,

## Trondheim kommune

slik at undergangen kan bli brukt av småvilt og rådyr. Bestemmelse § 8.2 #2 sikrer at kulverten skal tilpasses og utformes med funksjon som viltundergang.

Størrelsen på vannkulvert Reppebekken blir bestemt etter hydrologisk vurdering av behov for størrelse. Størrelsen vil uansett være stor nok til å ivareta funksjon som vannkulvert. I planbestemmelsene er det også lagt inn en bestemmelse om at; «*Det skal opparbeides en viltnisje i kulvert for mindre dyr*».

d) Støytiltak for berørte boliger liggende i gul og rød støysone avklares  
Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn med følgende endring:

*“Endringsforslag på vegne av Ap, KrF:*

*Punkt d) endres til:*

*d) Støytiltak for berørte boliger liggende i gul og rød støysone forutsettes løst.*

*Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt d og endringsforslag så ble forslaget enstemmig vedtatt. “*

Bakgrunnen for dette, samt bystyrets vedtak nevnt over, er at den eksisterende bebyggelsen på Reppe også før en eventuell økning av fartsgrense er støyutsatt. Beboerne har lenge vært i diskusjoner med utbygger av boligene og vegeier om støy fra vegen. Ranheim Panorama er den bebyggelsen som ligger nærmest planområdet. For å kunne vurdere endringsforslaget og bystyrets vedtak i forbindelse med utleggelse til høring, ba Trondheim kommune Nye Veier om å supplere med en ny og utvidet støyrapport. I ny støyrapport ble det spesielt sett på hvilke tiltak som er realistisk å få til av støyskjerming langs E6 for å redusere støypåvirkning på uterom og på fasade for bebyggelsen sør for planområdet.

Det ble i den reviderte støyrapporten vurdert en lang rekke ulike skjermingstiltak langs vegen. Alle skjermingstiltak som er forsøkt sør for E6 har en veldig lav nytte i forhold til kostnadene.

Kommunedirektøren foreslår derfor ingen støyskjerm for å skjerme bebyggelsen i området sør for E6, men at det i stedet etableres lokale støyskjermingstiltak for å tilfredsstille støykrav på uteplass for boligene. Den eneste støyskjermen som er planlagt bygd er en 575 meter lang skjerm nord for E6 som gir god effekt på de mest utsatte boligene på Humlehaugen. Fasadene på Ranheim Panorama vil på det meste ha fasader med støy på 76 dB. Selve økningen av fartsgrense fra 90 km/t til 100 km/t medfører ifølge revidert støyrapport en økning på 0,6 dB ekstra støy fra lette kjøretøy. Den økte og endrede trafikkmengden som er lagt til grunn i utredningen her gir en økning i støynivået på 3 dB i forhold til trafikkmengden som ble lagt til grunn i 2013 for gjeldende reguleringsplan.

Totalt 280 adresser vil være i rød og gul støysone. Dette medfører at tiltak for eksisterende bebyggelse må løses lokalt i forbindelse med eventuell bygging av ny veg, og før det tillates mer enn 90 km/t på strekningen. Dersom det skulle innføres en maksimalt tillatt verdi for dB på fasadene ved Ranheim hvor det ikke er praktisk mulig å skjerme langs vegen, så ville dette bety at 280 adresser må innløses om ingen skal ligge i gul støysone. Om en maksimalt tillatt verdi på f.eks. 60 dB ble satt så ville 160 boenheter måtte innløses og rives.

Reviderte bestemmelser i forbindelse med sluttbehandling sikrer at det skal utredes avbøtende tiltak for de 280 adressene med over 55 dB på fasade. Liste over adressene er vedlagt planbestemmelsene. Eiendommer hvor støynivå overskrider innendørs og/eller på uteareal skal tilbys tiltak. Det er dermed ikke mulig å oppfylle bystyrets vedtak om å løse støyproblematikken i forbindelse med planprosessen.

## Trondheim kommune

e) Behov for påkjøringsrampe ved Reppe avklares.

Dette er nærmere omtalt i planbeskrivelse i forbindelse med høringsuttalelser. Rampe beholdes i plankart.

f) Det ses på alternative plasseringer for midlertidige riggområder.

Det er redegjort for at det er utfordrende å etablere riggområder utenfor planområdet på grunn av vanskelige geotekniske forhold. #R1 er redusert i størrelse til tilsvarende størrelse som i gjeldende reguleringsplan for E6.

### Kommunedirektørens vurdering

Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Næringstransport og gjennomgangstrafikk er unntatt nullvekstmålet.

Gjennom byvekstavtalen med staten har Trondheim kommune forpliktet seg til å klare nullvekstmålet; det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser. Dette innebærer at kommunen må legge til rette for at innbyggerne kan gå mer, sykle mer og reise mer kollektivt.

Forslagstillers framlagte prognoser for trafikkvekst kommer i konflikt med nullvekstmålet og forpliktelsene i byvekstavtalen. E6 er en viktig del av en nasjonal transportkorridor og er Midt-Norges viktigste hovedveg, og man må dermed påregne en økning i nærings- og gjennomgangstrafikken også i Trondheim kommune. Det å ruste opp dagens E6 vil bedre forutsigbarheten og forholdene for næringstransporten i tillegg til gjennomgangstrafikken (arbeidsreiser, fritidsreiser, hente/levering og private reiser). Gjennomgangstrafikken er i notat av 7.12.2015 fra Statens vegvesen beregnet å være 23% av trafikken på Være. Trondheim er det viktigste målpunktet for det meste av trafikken på strekningen Reppe – Værnes.

Kommunedirektøren mener økning av fartsgrense for personbiltrafikken mellom Stjørdal og Trondheim vil gjøre det mer krevende å innfri byvekstavtalens krav. Gjeldende reguleringsplan r20130059, vedtatt 27.10.2016, legger opp til to tunnellop gjennom Være, og planen legger til rette for firefelts motorveg med tanke på trafiksikkerhet. Kommunedirektøren vurderer at planen i tilstrekkelig grad ivaretar trafiksikkerhet uten å samtidig legge til rette for økt fartsgrense.

Planforslaget vil redusere reisetiden mellom Trondheim og Stjørdal. Tidsbesparelse er kanskje den viktigste grunnen til valg av transportmiddel, og forslaget til reguleringsplan vil dermed gjøre personbil til et mer attraktivt transportmiddel for strekningen. Reguleringsplanen vil gjøre det mindre sannsynlig å oppnå nullvekstmålet i byvekstavtalen.

I tillegg til at reisetiden for personbil vil reduseres, og favorisere bilkjøring, vil økt fartsgrense medføre økte klimagassutslipp. Samlet sett vil dette gjøre det vanskeligere å oppnå vedtatte mål i byvekstavtalen.

Ved å overføre mer av persontrafikken på for eksempel jernbanen vil hele vegsystemet kunne avlastes. Kommunedirektøren mener det er gode argument for å prioritere å bruke ressurser på å bygge dobbeltsporet jernbane før en opprustning av E6. Dobbeltspor på jernbanen bør prioriteres øst for Trondheim fordi pendlervolumet her er størst og flyplassen ligger øst for byen, og det er dermed størst potensial for overføring av persontransport fra veg til bane i øst. Den gjeldende reguleringsplanen vil gjøre reduksjon i biltrafikken til en utfordring da den legger til rette for et godt alternativ til å reise med buss eller tog. En ytterligere kapasitetsutvidelse i form av høyere hastighet gir et enda bedre tilbud til bilister, som igjen bidrar til å tilrettelegge for spredt utbygging og utvikling av en mer bilavhengig region.



## Trondheim kommune

Forslagstiller har argumentert for at planforslaget vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. I denne sammenheng er det vist til at tidsbesparelsen vil være en fordel for pendlere og nyttetransport. Etter Kommunedirektørens vurdering er det usikkert om en eventuell samfunnsøkonomisk lønnsomhet veier opp for de negative konsekvensene planforslaget medfører, og det må i tillegg tas med i vurderingen at tungtransport ikke kan ha en større hastighet enn 80 km/t.

Økt fartsgrense må veies opp mot forverret støyforhold for eksisterende bebyggelse. Mål nr. 7 i byveksttalen er reduksjon av trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet. På grunn av vegens beliggenhet og terrengmessige forhold vil det ikke være mulig ved gjennomføring av planforslaget å oppfylle krav stilt i T-1442/2016, som er retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker. Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Det vil bli tilbudt avbøtende tiltak for boenheter hvor støynivå innendørs overskrider lydklasse C. Det er imidlertid vist i støyrapporten at fasadestøy ikke er mulig å utbedre på grunn av den utfordrende høydeforskjellen mellom bebyggelsen på Reppe og E6.

### **Konsekvenser for klima og ytre miljø**

Utbygging av nye og bredere motorveger for å kunne øke fartsgrensen er u hensiktsmessig arealbruk, det skaper vegtrafikkstøy, medfører økt trafikkvolum som igjen øker klimagassutslipp, og det gjør det mindre attraktivt å reise kollektivt. Så lenge reisende ser på det som tidsbesparende å kjøre personbil på denne strekningen, vil personbilbruken øke så lenge det er kapasitet til det i rushtid. Det er lite som tyder på at kapasitetsøkningen på denne strekningen vil ha positiv påvirkning på trafikkflyten mellom Trondheim og Stjørdal. Forskning viser at veger alltid fylles opp til det maksimale i rush, og man vil da igjen sprengte kapasiteten.

### **Medvirkningsprosess**

Det har til sammen kommet inn 14 skriftlige innspill i forbindelse med offentlig ettersyn. Alle innspillene er kommentert i den vedlagt planbeskrivelsen.

Fylkesmannen i Trøndelag hadde to vilkår for egengodkjenning. Vilkårene gjaldt hvordan midlertidig berørt jordbruksareal skal håndteres i anleggsfasen og istandsettes for å oppnå samme jordkvalitet som før tiltaket, og støypåvirkningen på eksisterende bebyggelse langs E6.

Fylkesmannens vilkår om egengodkjenning er ivaretatt og sikret i reguleringsbestemmelsene ved sluttbehandling.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Både i gjeldende og ny plan er det lagt opp til at kommunalt VA-nett skal legges om ved Reppekrysset.

### **Konklusjon**

Det er en krevende sak da Kommunedirektøren ikke ser at den eventuelle samfunnsøkonomiske gevinsten oppveier hensynet til nullvekstmålet, klima og folkehelse. Planforslaget er i strid med flere av målene i byveksttalen. Det høye trafikkvolumet det legges til rette for medfører økt støy og støv og økte utslipp. Det ligger allerede en nyere vedtatt plan for strekningen utarbeidet i 2016 som legger til rette for god opprustning trafiksikkerhetsmessig og god trafikkflyt, og som gjør det vanskelig å kunne argumentere for positive sider med nytt forslag.

Det er i innsendt planmateriale oppgitt en prognose som viser at årsgjennsnittet (ÅDT) ved Ranheim vil være 46 366 kjøretøy i 2045. Prognosene baserer seg på at planforslaget

## Trondheim kommune

gjennomføres, og at bompengerevningene langs vegen er avsluttet. Trafikkprognosene i reguleringsplanen som ble vedtatt i 2016 viste et anslag på 34 800 i ÅDT i 2040. Årsdøgntrafikk på E6 forbi Reppe var 19 780 i 2019, og at det fram mot 2045 skal være mer enn en fordobling av trafikkmengden mener Kommunedirektøren at Trondheim kommune ikke bør legge til rette for.

Det er allerede vedtatt en plan som legger til rette for bedret trafiksikkerhet gjennom firefelts veg. Firefelts veg kan gi reduserte ulykkeskostnader og økt tilgjengelighet/oppetid ved at det tilrettelegges for at trafikken kan omdirigeres til det andre tunnellopet ved stenging av et tunnellop. Firefelts veg som allerede er regulert tilrettelegger for bedre forhold og forutsigbarhet for næringstransport og gjennomgangstrafikk, samtidig som økt framkommelighet for personbiltrafikken igjen kan begrense kapasiteten for nærings- og gjennomgangstransporten. Større kjøretøy kan uansett ikke kjøre i høyere fart enn 80 km/t. Gevinsten anses derfor å være minimal.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget ikke vedtas på grunnlag av faglige vurderinger om muligheten til å oppfylle byvekstavtalens 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.

Kommunedirektøren legger frem to alternative innstillinger, hvor begrunnelsen for alternativ 2 er basert på debatten i bystyrets møte 3. september 2020 og bystyrets vedtak i sak 151/20. Kommunedirektøren presiserer at argumentene for å vedta planen, alternativ 2, er tatt fra debatten i bystyrets møte. Det er opp til bystyret å avgjøre om enkelte av argumentene skal strykes eller nye legges til. Kommunedirektørens oppfatning av saken fremgår av saksfremlegget.

Kommunedirektøren i Trondheim, 21.3.2021

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Erlend Wold  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart 1 av 3
- Vedlegg 3: Reguleringskart 2 av 3
- Vedlegg 4: Reguleringskart 3 av 3
- Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 6: Vedlegg til bestemmelsene - Adresser som skal utredes for støytiltak
- Vedlegg 7: Vedlegg til bestemmelsene - Estetisk veileder for Nye Veier datert 15.2.2018
- Vedlegg 8: Tilleggsnotat 1
- Vedlegg 9: Tilleggsnotat 2 med vedlegg
- Vedlegg 10: Tilleggsnotat 3 med vedlegg
- Vedlegg 11: Tilleggsnotat 4 med vedlegg
- Vedlegg 12: Statsforvalterens vedtak 10.3.2021

