

Saksframlegg

E6 ØST, DELPLAN 2, PARSELL NEDRE MØLLENBERG GATE – LAURITS JENSSSENSGT.

ENDRET REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 06/20796

Saksbehandler: Håkon Haugan

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/Det faste utvalg for plansaker vedtar endret reguleringsplan med bestemmelser for E6 øst, Nidelv bru – Grillstad, delplan 2; Nedre Møllenberg – Lauritz Jenssens gate.

Planen er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen Region Midt/ Trondheim kommune datert 02. juni 2006, sist endret 27.09.06.

Det vedtas følgende bestemmelser:

Trafikkområde – tunnel, T1 og T2.

Område T1 omfatter volumet for tunnel.

Område T2 er et sikringsområde rundt tunnelen der det bl.a. kan gjennomføres tetningsarbeider. Innenfor dette området har vegholder full råderett. Inngrep av andre krever tillatelse fra vegholder, dvs. Statens vegvesen. Volumet kan strekke seg opp til 3 meter under terrengoverflaten.

Spesialområde S1- restriksjonsområde tunnel.

Område S1 er et volum som klausuleres med hensyn til bl.a. rystelser. Her tillates ikke utført sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeider som kan føre til rystelser eller på annen måte skade tunnelen eller tunnelinnredningen. Før slike arbeider utføres må vegholders (dvs. Statens vegvesens) tillatelse innhentes. Vegholder kan sette krav til maksimale rystelser.

Område S9 – tidligere restriksjonsområde tunnel.

Område S9 avklausuleres som restriksjonsområde tunnel.

Krav om utslippstillatelse:

Det må foreligge utslippstillatelse etter forurensingsloven før arbeidene med veganlegget kan settes i gang. Tillatelsen regulerer blant annet forholdene til støy, støv, rystelser og eventuelt utslipp til vann.

Krav om miljøoppfølgingsprogram:

Det skal legges fram et miljøoppfølgingsprogram for å minimalisere ulempene for omgivelsene under utbyggingen av anlegget. Programmet skal godkjennes av kommunen før utbygging kan skje.

Trondheim kommune

Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde håndtering av overskuddsmasser, tidsplan for massutskifting, midlertidige tiltak for å begrense støy, støv, rystelser og foruresning i grunnen.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 28-1 pkt. 2.

Saksutredning

Bakgrunn/Hensikt med planen

Grunnboringer for ny tunnel fra Nedre Møllenberg til Strindheim utført i 2005 viste større dybde til fjell enn tidligere antatt. Tunneltraseen i gjeldende reguleringsplan fra 2003 ville med de nye boreresultatene gi for liten fjelloverdekning under Bakkaunet. Derfor blir tunneltraseen justert opptil 65 m mot sør.

Beskrivelse av planforslag og planprosess

Planstatus

Gjeldende reguleringsplan for E6-øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad ble egengodkjent av bystyret 22.05.03. I gjeldende kommuneplans arealdel inngår den nevnte vegstreningen som en del av hovedvegnettet for Trondheim.

Planforslaget

Den aktuelle planendringen gjelder endret trase for tunnelen slik at gjeldende reguleringer på bakken fortsatt skal gjelde. Det reguleres imidlertid restriksjonsområde for tunnelen. Utstrekningen av dette området er endret i forhold til gjeldende plan. For et område kalt S9 avklausuleres areal som i gjeldende plan lå innfor klausulert område.

Planen viser at det er regulert inn trafikkområde – tunnell, T1 og T2.

Område T1 omfatter volumet for selve tunnelen. Området T2 er et sikringsområdet rundt tunnelen, i en sone 15 m fra tunnelveggen, der det bl.a. kan gjennomføres tetningsarbeider. Innenfor dette området/volumet har vegholder full råderett. Inngrep av andre krever tillatelse fra vegholder, dvs. Statens vegvesen. Volumet kan strekke seg opp til 3 meter under terrengoverflaten.

Planen regulerer også spesialområde S1 – restriksjonsområde tunnel. Område S1 er et volum som klausuleres med hensyn til bl.a. rystelser. Her tillates ikke utført sprenging, boring i fjell, peleramming eller andre arbeider som kan føre til rystelser eller på annen måte skade tunnelen eller tunnelinnredningen. Før slike arbeider utføres må vegholders (dvs. Statens vegvesens) tillatelse innhentes. Vegholder gies tillatelse til å stille krav til maksimale rystelser.

I planen som fremmes er vist et område kalt S9. Dette området er areal som i gjeldende plan var klausulert som restriksjonsområde tunnel. Da tunneltraseen nå foreslås flyttet sørover vil område S9 kunne avklausuleres.

For områdene S1, T1 og T2 er det utarbeidet egne reguleringsbestemmelser lik bestemmelser i gjeldende plan. For område S9 følger bestemmelse som avklausulerer det arealet som restriksjonsområde tunnel.

Utslipp etter foureringsloven

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen som ble vedtatt 2003 ble det fra fylkesmannen stilt følgende krav som også måtte gjelde for foreliggende plan:

”Det må foreligge utslippstillatelse etter foureringsloven før arbeidene kan settes i gang.

Tillatelsen regulerer bl.a. forholdne til støy, støv, rystelser og eventuelt utslipp til vann.”

Det vil i likhet med tidligere vedtatt plan og planforslag for delplan 1 og delplan 3 for E6 øst settes krav til

Trondheim kommune

miljøoppfølgingsprogram i egen bestemmelse:

”Det skal legges fram et miljøoppfølgingsprogram for å minimalisere ulempene for omgivelsene under utbygging av anlegget. Programmet skal godkjennes av kommunen før utbygging kan skje.

Miljøoppfølgingsprogrammet skal inneholde plan for håndtering av overskuddsmasser, tidsplan for masseutskiftning, midlertidige tiltak for å begrense støv, rystelser og forurensing i grunnen.”

Nærmere beskrivelse av tunnelen

Den ca 2,5 km lange tunnelen under Kuhaugan er av sikkerhetsmessige hensyn forutsatt bygd med adskilte løp. Hvert tunnellop vil få et tverrsnitt med bredde i kjørebanelnivå på 9,5 meter. Her er det plass til 2 parallelle kjørefelt samt nødvendige skuldre.

Fjelltunnelen(e) forutsettes vann- og frostsikret med bruk av ferdigisolerte betongelementer i hele profilet. Det vil bli installert nødvendige drenerings-, lys- og ventilasjonsanlegg samt brann-, havari- og sikkerhetsutsyr med tilhørende overvåknings- og styringsanlegg. Dersom det på grunn av uhell eller brann i det ene tunnellopet skulle bli behov for evakuering, vil dette trygt kunne gjøres ved gjennomgang til det andre tunnellopet.

Tunnelen går med fall på 4,5% fall østover til Øvre Møllenberg. Derfra og østover mot Lauritz Jessensgt stiger tunnelen med ca 2,4%.

Utlufting fra tunnelene:

Begge tunnellopene langsluftes i trafikketningen og ventilasjonsluften slippes ut gjennom tunnelmunningene. Hastigheten på ventilasjonsluften blir relativt stor pga. stempeleffekten av trafikken, opptil 8 m/s. Det betyr at det oppnås god fortykning og grenseverdiene for luftforurensning for boliger, kontor med mer, vil ikke overskrides. Ventilasjonsanlegget i tunnelene blir dimensjonert etter forventet trafikk i år 2025.

Vann i tunnelene:

Tunnelene bygges med to separate ledningssystemer. Det legges en egen dreneringsledning som fører lekkasjevannet i tunnelene til pumpeump i lavbrekket. I tillegg legges det en separat spylevannsledning som tar vare på ”vaskevannet”. Også dette vannet føres i pumpeumpen før det pumpes ut i overvannssystemet på Nyhavna. Det er vanlig at det tas prøver av dette vannet for å kontrollere og dokumentere innholdet av slam og annen forurensning. Erfaringene fra Grillstadttunnelen viser lave konsentrasjoner og vannet kan slippes ut i sjøen urenset.

Rystelser under anleggsperioden:

Ved bygging av fjelltunnelene kan beboere over traseen merke rystelser fra sprengningene som av noen kan føles ubehagelige. Forutsatt at fastlagte krav til rystelsesgrenser overholdes, vil imidlertid faren for eventuelle skader på bygninger være små.

Før anleggstart er det også en forutsetning at det iverksettes et omfattende program for registrering av fjellforhold, grunnvann og porevannstrykk for vurdering av sikringsomfang og injiseringsbehov (innsprøyting av tetningsmaterialer slik at skadelige vannlekkasjer og setningsskader unngås. Dette vil være avgjørende dersom skadeomfanget og forhold til det ytre miljø skal kunne ivaretas slik det kreves for denne type anlegg i bymessige strøk i dag. Det vil også bli utført omfattende registrering av tilstanden til eksisterende bebyggelse som ligger innenfor tunnelens influensområde etter nærmere geologisk undersøkelse/vurdering. Statuskartleggingen vil kunne resultere i at før anleggstart må ekstra fundamentering av eksisterende

Trondheim kommune

bygninger utføres.

Risikoanalyse:

Det norske Veritas utarbeidet en risikoanalyse i forbindelse med utarbeiding av gjeldende plan, (plan vedtatt i 2003).

Oppsummerende konklusjon (utdrag) er:

- Risikoen ved kjøring i tunnelen vil være mindre enn i tilsvarende trafikert veg i dagen med moderne standard.
- Risikoen for trafikanter per personkm er ca. ¼ av det som er gjennomsnitt for vegtunneler i Norge.
- Muligheten for rømning fra et løp til et annet løp er generelt god.
- I forhold til andre lange tunneler i Norge har denne tunnelen gode adkomstmuligheter for brann -og redningsvesen, og disse ressursene er lokalisert nært.

Planprosess

Planforslaget er datert 02.07.06 og er utarbeidet av Statens vegvesen Region midt i samarbeid med Trondheim kommune.

Kunngjøring om igangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisen 13.05.06, og grunneiere som ble berørt ble tilskrevet i brev av 08.06.06.

Grunneiere/rettighetshavere innenfor planens begrensning ble i brev av 28.06.06 varslet om planendringen. I varslingsbrevet var vedlagt kopi av planforslaget og kopi av lengdeprofil av tunneltraseen, (nedfotgrafert).

Justering av tunneltraseen anses for mindre endring i forhold gjeldende plan. Ifølge plan- og bygningslovens §28-1 nr .2 og 3 skal gunneiere /rettighetshavere som direkte blir berørt gis anledning til å uttale seg før saken fremmes for bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker for vedtak.

I brevet av 28.06.06 ble det gitt en uttalelsesfrist satt til 27.august 2006.

Det er mottatt merknader fra:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 03.08.06

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev av 14.08.06

Miljøenheten Trondheim kommune, brev av 11.08.06

Byteknikk Trondheim kommune, notat av 29.08.06

Knut Trosby, Markv. 5a, gnr. 11 bnr. 127, mail av 23.08.06

Tormod Kjensjord/Anne Berit Bjørken, Bernhard Getz gt. 5, gnr. 11 bnr. 28, mail av 26.08.06

Sissel Rude/Jan Olav Weisæth, Bernhard Getz gt. 3, gnr. 11 bnr. 29, mail av 27.08.06

Sammendrag og kommentar innkomne merknader:

Verken fylkesmannen, fylkeskommunen, miljøenheten eller byteknikk har noe å bemerke til planforslaget. Fylkeskommunen minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten til § 8 i kulturminneloven.

Knut Trosby viser til at tunnelen er flyttet 65 m mot sør i forhold til gjeldende plan. Dermed kommer hans tomt utenfor spesiellområdet S1, mens den i gjeldende plan lå innenfor nevnte restriksjonsområde. Utbygger av hans eiendom boret i 2004 et borehull på eiendommen. Dette ble gjort uten at nødvendige tilatelser var innhentet. På forespørsel fra Trosby er det tidligere svart at Trondheimkommune/Statens vegvesen ikke vil

Trondheim kommune

påta seg noe ansvar for eventuelle skader på jordvarmereservoaret som følge av tunnelboringen. Det stilles spørsmål om det er noen endring på dette nå som eiendommen og reservoaret ligger utenfor restriksjonsområdet.

Tormod Kjensjord/Anne Berit Bjørken vil bli berørt av klausulering og rystelser i forbindelse med bygging av tunnel under Kuhaugen. De mener at fjelloverdekningen i Bernhard Getz gt er mindre enn 20 meter, noe som er for lite, og ber om at tunnelen flyttes ytterligere 20-30 meter lenger sydover hvor fjelloverdekningen er over 50 meter. Under B. Getz veg er det løsmasser mens det faste fjellet stiger raskt etter Markvegen. Fjellet består av grønnskifer som er et lagdelt og skifrig fjell og ikke spesielt egnet til tunnelbygging. Det fryktes skade på boligene i området, fra 1915 i jugenstil og til dels verneverdige, som følge av den lave fjelloverdekningen. Kostnaden ved å flytte linja ligger på ca 150000 kr pr meter. Dette menes at dette er en billig forsikring for trygghet mot skade på boligene.

Det kreves skriftlig garanti for at verken seismiske undersøkelser eller tunnelarbeid fører til skade på hus og eiendom og at evt. skader erstattes i sin helhet uten at grunneier er nødt til å føre en rettsak mot kommune eller vegvesen.

Kjensjord/Bjørken mener at klausulering og øvrig verdiforringelse av eiendommen må kompenseres, og krever forhandlinger om dette. Det blir bl.a. ikke mulig å utnytte jordvarme i energibrønn/varmepumpe, noe som blir stadig mer aktuelt.

Det kreves varslingsbåde under seismiske undersøkelser og under evt. sprengningsarbeider. Dette kreves detaljert via mobil ikke minst på grunn av husdyr/hund som må plasseres i kennel i denne perioden.

Det kreves også at det legges asfalt i Bernhard Getz gt. Kommune og vegvesen må vise såpass raushet og imøtekommenhet som forbedrer trafikksituasjonen og miljøet vesentlig ved å sørge for afaltering og trafikkhumper i gata. Trafikken øker pga fortetting i området, og støvplagen er stor for alle oppsitterne langs B. Getz gt.

Sissel Rude/JanOlav Weisæth mener at fjelloverdekningen er for liten. Lengdeprofilen viser at fjelloverdekningen er svært liten på strekningen fra Bernhard Getz gt. mot Markvegen. Tunnelen må flyttes lenger sydover til bunnen av Veimester Krosgt. hvor fjellet går i dagen.

Det protesteres mot klausuleringene som er regulert, noe som begrenser muligheten til seinere å ta opp jordvarme. Den aktuelle klausuleringen vil ha en sterk prisdempende effekt ved salg av eiendommen.

Kommentarer:

Trosby har i realiteten overtatt et ulovlig/ikke godkjent tiltak, (boring jordvarmereservoar). Trosby ligger utenfor regulert restriksjonsområde i plan som nå fremmes. Eiendommen lå innenfor restriksjonsområde i plan vedtatt i 2003. Juridisk sett er byggetiltaket som er gjort ulovlig, og Trosby bør for å rette opp dette søke å få det allerede utførte tiltaket godkjent. Dette vil kunne være kurrant all den tid tiltaket ligger i det området som nå blir avklausulert.

Når det gjelder merknaden fra eierne av eiendommen Bernhard Getz gt. 5 opplyser Statens vegvesen at fjelloverdekningen varierer fra 15 til 24 meter ut fra de registreringer som er gjort. Total overdekning er ca. 45 meter. Dette regnes som en bra overdekning. Det er tatt prøver av fjellet ved kjerneboring. Det er samme fjellkvalitet som i Grillstad tunnelen og Steinberget tunnel som nå drives. Grillstad tunnelen har vesentlig mindre overdekning, men uten at det har ført til problemer. Det har heller ikke vært spesielle problemer med driving i tunnel av denne fjelltype. Det vil ikke bli umulig å utnytte jordvarme ved føring av

Trondheim kommune

energibrønn fra eiendommen dersom dette skjer riktig. Spesialområde tunnel krever at det tas kontakt med tunneleier (Statens vegvesen) på forhånd dersom det er planer om slike tiltak.

Kommentaren ovenfor gjelder for så vidt også merknaden fra eier av Bernhard Getz gt 3. Det vil imidlertid ikke kunne bores enregibrønn fra denne eiendommen, men dersom begge eierne av nevnte eiendommer har slike planer, burde energibrønn kunne bores i fellesskap fra eiendommen Bernh. Getz gt 5.

Tunnelnaboer

Statens vegvesen opplyser at hvorvidt klausulering av eiendommen over tunneltraseen innebærer erstatningsplikt for tiltakshaver, Statens vegvesen, må det vurderes konkret for hver enkelt eiendom/virksomhet som mener at klausuleringen har en negativ økonomisk virkning. Krav om erstatning kan rettes til Statens vegvesen når reguleringsplanen er godkjent/vedtatt.

Normalt innebærer ikke slik klausulering noen faktisk ulempe for eiendommene, men dersom eksisterende anlegg i grunnen ødelegges, eller en påregnelig (realistisk) utbygging stoppes, kan utbygger ha erstatningsplikt. Erfaringsmessig kan dette i følge vegvesenet gjelde uttak av grunnvarme.

Eiendomsrett nedad i grunnen.

Rent generelt kan en si at den private eiendomsrett strekker seg ned mot ca. 8 til 10 meter under jordoverflaten, men at en konkret vurdering må foretas i hvert enkelt tilfelle. Kommer man dypere ned i grunnen enn hva grunneier rimelig kan tenkes å ha interesse av å utnytte selv, må vedkommende nok heller karakteriseres som nabo enn som grunneier.

Det vises for øvrig til orienteringsvedlegg 4 ; svarinnlegg i Adresseavisen 30.07.02 vedrørende eiendomsrettens begrensnings nedad i grunnen.

Endring av nordre rampetilknytning, (kartblad 2).

Ved nærmere gjennomgang av planen er nordre rampetilknytning/akselerasjonsfelt ved en feiltakelse ikke regulert i den lengde som kreves i henhold til Vegvesenets tunnelnormaler.

I planen som nå fremmes er dette gjort og nordlig rampe, kartblad 2, forlenget vestover mellom ca. profil 1610 og ca. profil 1690.

Eiere av de eiendommer som blir berørt av denne endringen blir tilskrevet vedlagt kartskisse som viser endringen, og det blir gitt en høvelig frist for eventuelle merknader. Eventuelle merknader med kommentarer vil bli lagt fram ved behandlingen i bygningsrådet 24.10.06.

De aktuelle eiendommer som blir berørt av utvidelsen av rempen er :

Gnr./bnr. 9/214, 9/226, 9/232 og 9/39.

På grunn av at rampen utvides noe får det innvirkning på det klausulerte området S1 som blir utvidet med ca 1,5 m over en lengde på 100 meter. Eiendommer som blir berørt er:

Gnr./bnr. 9/251, 91/252, 9/255 og 9/39.

Kartskisse som viser disse endringene følger vedlagt i orienteringsvedlegg 3.

Trondheim kommune

Konsekvenser av planforslaget

I forhold til gjeldende plan har den nye planen den konsekvens at det blir regulert endret utstrekning av spesialområde S1 restriksjonsområde tunnel. Tidligere klausulert område (område S9) blir ved den nye planen avklausulert som restriksjonsområde.

Ved flytting av vegtraseen i forhold til gjeldende plan vil fjelloverdekningen bli bedre.

Planlagt gjennomføring

Den foreliggende reguleringsplanen er delplan 2 av 3 delplaner for E6- øst, på strekningen Nidelv bru – Grillstad. Det tas sikte på å starte opp anleggsarbeidene med vegprosjektet vår/sommer 2008.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Forslag til endringsreguleringsplan med bestemmelser vurderes som tilstrekkelig belyst, og Rådmannen anbefaler at reguleringsplan for delplan 2, Nedre Møllenberg – Lauritts Jenssens gate, datert 02.06.06, sist endret 27.09.06 med nevnte bestemmelser blir vedtatt.

Rådmannen i Trondheim, 10.10.2006

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1	Reguleringskart, kart 1 og 2, datert 02.06.06
Saksvedlegg 2	Lengdeprofil av vegtraseen
Orienteringsvedlegg 1	Oversiktskart med planomriss, målestokk f.eks. 1:10 000
Orienteringsvedlegg 2	Høringsbrev av 06.07.06 m/vedlegg til høingsparter
Orienteringsvedlegg 3	Kartskisse m 1:1000, kartblad 2, som viser utvidelse av rampeforbindelse og klausulert område
Orienteringsvedlegg 4	Avisartikkel om eiendomsretten nedad i grunnen
Orienteringsvedlegg 5	Utrykt vedlegg: annonse, innkomne høringsuttalelser/merknader.