



Statens vegvesen



Statens vegvesen



**SØR-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE**

Orkdal kommune
Postboks 83
7301 ORKANGER

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/telefon:
Rannveig Skansen / 97015130

Vår referanse:
15/232940-12

Deres referanse:

Vår dato:
27.03.2017

Uttalelse – Høring – reguleringsplanforslag for havneområde og industri på Grønøra Vest – Orkdal kommune

Vi viser til brev om planforslag lagt ut til offentlig ettersyn datert 09.02.2017.

Denne uttalelsen er skrevet av Statens vegvesen på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune som vegeier.

Om planforslaget

Materialet som er gjort tilgjengelig i offentlig ettersyn er omfattende og gjør rede for tiltak og konsekvenser ved utvikling av ny regionhavn på Grønøra.

Planforslaget er i stor grad i tråd med Nasjonal Transportplan og Statlige Planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging. Planforslaget legger til rette for at en kan oppnå å redusere noe av godstransporten på veg gjennom at det tilrettelegges store industriområder ved havna, og at en dermed sparer lang tungtransport til/fra havn. Videre vil frakten kunne foregå med sjøtransport fra Grønøra. Det er også positivt at planen legger til rette for en effektiv arealbruk på havna, og at havna har gode forbindelser til hovedvegnettet.

Planmaterialet er imidlertid ikke entydig og godt lesbart på enkelte områder, og er mangelfullt på flere områder. Det blir derfor vanskelig å få god nok oversikt over hvilke løsninger som foreslås og hva som vil være de samlede konsekvensene av planforslaget.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Telefon: 02030
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHØM

Fakturadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Om trafikkutredningen

Vi har noen spørsmål til trafikkutredningen, og ber om at følgende blir svart ut eller tydeliggjort i en revidert trafikkutredning. Det er viktig at premissene i utredningen er tydelige, slik at en får godt grunnlag for å vurdere konklusjonene om framtidig trafikk mønster på vegnettet:

Angående kap. 2.2.2 Trafikktelling Trondheim havn, Telling 2 i mai 2014:

Hva slags døgnvariasjonskurver ble brukt her? Slik vi ser det, antar vi at vegene her vil ha en ganske spesiell døgnfordeling.

Angående kap. 3.2.2 Fremgangsmåte:

«Eventuell økt trafikk i fra Grønøra øst vil redusere den relative trafikkpåvirkningen fra utbyggingen av Grønøra vest i alternativ 1 og 2. For å ikke underdrive omfanget av de trafikale konsekvensene ved utbygging av Grønøra vest, anses det som uproblematisk at det for ikke tas med enda mer trafikk i alternativ 0.» Hva menes med dette avsnittet?

Angående Kap. 3.3.4 Generell trafikkvekst:

Rapporten sier at generell trafikkvekst frem til 2045, som kommer uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke, er anslått som i alternativ til 37,8 %.

Vi mener dette er en forenkling. Trolig vil det være slik at den generelle trafikkveksten i havneområdet vil bli mindre dersom det ikke bygges ut, og kanskje noe større dersom området bygges ut. Uten at aktiviteten i havneområdet økes er det jo liten grunn til at trafikken skal øke med 37,8%. Dette gjelder spesielt for vegene i havneområdet.

Angående kap. 3.3.5 Trafikk fra Grønøra vest (ny regionhavn):

Rapporten sier på side 25, at *«For å kunne fordele trafikken fra planområdet ut på veinettet er det gjort en antagelse om trafikkfordelingen.»*

Vi stiller spørsmål om den antatte andelen trafikk som vil gå via Havnevegen er for stor. Rent umiddelbart virker det litt rart at 75% av trafikken fra Grønøra vest vil velge å bruke havneveien fremfor E39 på vei til og fra Trondheim, da standarden på veiene er betydelig dårligere. Er det i så fall ønskelig at Havneveien brukes i så stor grad? Av hensyn til trafiksikkerhet og lokalmiljøet er ønskelig at trafikken til havna i all hovedsak går via E39. Spesielt fordi tungtrafikkandelen på Havneveien ellers blir høy.

Angående kap. 3.4 Havneveien stengt for trafikk:

Rapporten sier øverst på side 29 at *«Trafikken til/fra Grønøra Øst og Grønøra sør antas å fordele seg likt mellom Fylkesveg 460/E39 og Via Orkanger sentrum.»*

Dersom det virkelig er et alternativ å kjøre gjennom Orkanger sentrum er det ønskelig å sørge for at tungtrafikken ikke velger dette alternativet. Det interessante i dette alternativet ville derfor vært å anta at tungtrafikkandelen fra Grønøra via Orkanger sentrum er lik 0 %.

Angående kap. 3.5 Havneveien stengt for gjennomkjøringstrafikk, men åpen for trafikk til/fra

Havna:

Kapitlet innleder med at *«Som ett alternativ til at Havneveien stenges helt for trafikk er det også sett på alternativet hvor veien stenges for gjennomkjøring samtidig som det åpnes for kjøring til/fra havna.»*

Vi vurderer dette som et noe "konstruert" alternativ. Målet med å stenge Havneveien er etter innspill fra lokale organisasjoner, å forbedre trafikksikkerhet og miljø langs denne veien, samt å frigjøre arealer ut mot sjøen. Ingen av disse målene vil oppnås dersom man lager en kvasiløsning med Havneveien åpen for trafikk til Havna. Volumet vil bli lavere, men tungtrafikkandelen i dette alternativet vil jo være enda høyere enn om veien er helt åpen.

Angående kap. 3.6.2 Fremgangsmåte:

Rapporten sier: *«Ettersom alternativ 2 skal håndtere like mye gods som alternativ 1 vil alternativ generer like mye trafikk som alternativ 1. Trafikktallene blir derfor identiske med alternativ 1.»*

Trafikkmengdene vil være identiske, men dette alternativet (2) mener vi mer sannsynlig vil innebære at rutevalget mot Trondheim og kanskje også en del andre destinasjoner blir endret. Fra Grønøra vest vil vel rutevalget til/fra Trondheim i mye større grad gå via E39, og ikke Havneveien.

Angående kap. 3.7 Trafikkvariasjon over døgnet og i makstimene:

Kapitlet innleder med å si at *«På bakgrunn av tellingene utført på vegne av Trondheim Havn, kan man trekke noen konklusjoner når det gjelder hvordan trafikken til og fra havna fordeler seg over døgnet...aktører på havna har pekt på at det vil være trafikk inn og ut fra havna i arbeidstiden, men lite eller ingen ting på kveld og natt.»*

Dette kan muligens være er korrekt, men det er svakt metodisk å konkludere ut fra to tilfeldige registreringer, spesielt om hva som skjer på kveld og natt, da registreringene ble avsluttet henholdsvis. Kl. 20 og kl. 19.

Nederst side 38 står det: *«Havnetrafikken fordeler seg mer jevnt ut på veinettet enn den øvrige trafikken, og det er ingen sammenfallende rushtidstopp med den vanlige morgen- og ettermiddagsrushet. Havnetrafikken vil med andre ord i begrenset grad gi økt køer og forsinkelse i rushtiden.»*

Vi mener dette er en misvisende framstilling av tallene som gjengis i tabellen. Telling 2 viser en klar topp både på morgen (7–8) og ettermiddag (14–15) som til en stor grad vil sammenfalle med "vanlige" rushtopper.

Angående 4.2.1 Kapasitetsvurdering:

Rapporten sier at *«Til grunn for kapasitetsberegninger er det benyttet resultater fra trafikktellinger som ble utført 22. og 23. august 2016.»*

Som figur 29 og 30 viser, er det stor variasjon i trafikken til og fra havna. Når man kun har valgt å gjennomføre kryssregistrering på 1 dag vil det nødvendigvis være en betydelig usikkerhet i trafikktallene som registreres. Man kunne med fordel ha gjennomført en radartelling som kontroll, og evt. korrigert nivået på krysstellingene etter denne.

Angående kap. 4.5 Oppsummering

Det er i trafikkrapporten vurdert at det for Krysset E39 x Fylkesveg 460 ikke er ønskelig med venstresvingfelt på E39 for trafikk som skal inn på Fylkesveg 460 pga. venstresvingandelen er lav og dette medfører en ulempe for trafikken på Fylkesveg 460. Dette synes vi virker ulogisk.

Vi ber om at det vurderes om det kan etableres en passeringslomme på E39 i retning Orkanger, da det er 80 km/t og høy ÅDT på E39 og tungtrafikk som skal svinge inn til næringsområdene kan hindre god flyt på strekningen forbi krysset.

Om beskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser

Det er ikke angitt regulerte bredder eller senterlinjer på veger og gang- og sykkelveger i plankartet. Det er heller ikke gitt bestemmelser om utforming av veger, og annen veggrunn (teknisk og grønt).

- *Vi ber om at regulerte vegbredder enten angis på plankart eller i bestemmelser. Senterlinjer må vises på Fylkesveg 460 og E39 i plankartet. Planmaterialet må suppleres med de normalprofiler som er benyttet for E39, Fylkesveg 460 inkl. gang- og sykkelveg.*
- *Det må tas inn en bestemmelse om at tekniske planer for veganlegg skal godkjennes av vegeier.*

Hensynssoner friskt mangler i alle kryss og avkjørsler. Det er heller ikke gitt reguleringsbestemmelser om hensynssone friskt.

- *Frisiktsoner må vises i plankartet og det må gis reguleringsbestemmelser om hensynssonene.*

Det er regulert gang- og sykkelveg under bakken ved krysset Fylkesveg 460 x Gjørmealléen. Plankartet viser ikke at det er regulert på to vertikalnivå. Løsningen kan oppfattes utydelig i forhold til hvordan en ønsker myke trafikanter skal bevege seg i krysset og kan være trafikkfarlig. Det er heller ikke gitt reguleringsbestemmelser om planskilt kryssning. Planmaterialet framstår dermed ikke som entydig.

- *Det bør vurderes om den indre «sløyfen» av gang- og sykkelvegen som følger langs sørsiden av fylkesvegen og videre mot sør i krysset skal tas bort, da den oppfordrer til gangkryssing i plan og undergraver bruk av undergangen som er regulert.*
- *Planmaterialet må utarbeides slik at kryssløsningen framstilles entydig.*

Det er ikke angitt stigningsforhold i plankartet på undergangen ved krysset Fylkesveg 460 x Gjørmealléen. Det er heller ikke gitt bestemmelser om universell utforming av gang- og sykkelveger. Det er derfor ikke mulig å vurdere hvorvidt krav til universell utforming er

ivaretatt, selv om det er sagt i beskrivelsen at det enkelt kan gjennomføres pga. terrengforholdene i området. Undergangen benyttes bl.a. til skoleveg og må derfor ha god utforming.

- *Det må gis bestemmelser om tilfredsstillende tilgjengelighet i henhold til universell utforming eller illustreres hvordan tilfredsstillende stigningsforhold i henhold til prinsipper om universell utforming vil bli ivaretatt i undergangen.*

Like nord for krysset Fylkesveg 460 x Gjølmeallèen går gang- og sykkelvegen i en liten kurve slik at den legger seg tett inntil fylkesvegen uten at det er buffersone mellom. Dette er en uheldig utforming med hensyn til trafikksikkerhet og vegvedlikehold. Vi finner ingen redegjørelse for hvorfor det er gitt en slik utforming.

- *Planmaterialet må enten redegjøre for hvorfor det er valgt en slik løsning, eller så må plankartet rettes opp slik at gang- og sykkelvegen utformes som for øvrig på strekningen.*

Reguleringsbestemmelsene angir at bebyggelse innenfor område I/L3 skal oppføres innen byggegrenser som er oppgitt i plankartet. Det er imidlertid ikke angitt byggegrenser i område I/L3. Byggegrenser langs offentlig veg skal ivareta hensynet til trafikksikkerhet, vedlikehold og drift av vegen, arealbehov ved utbedring av vegen og miljøet på eiendommer langs vegen. Veglovens § 29 foreskriver en generell byggegrense langs riksveg på 50 meter, men det er anledning til å fastsette andre byggegrenser gjennom plan etter plan- og bygningsloven.

- *Det må angis byggegrenser for felt I/L3, dersom ikke er ønskelig med den generelle byggegrense på 50 meter som er veglovens generelle byggegrense fra Fylkesvegens senterlinje.*
- *Det må reguleres gjennomgående gang- og sykkelveg over de to avkjørslene/vegene inn til område I/L3.*

Terrengutslag for gang- og sykkelveg undergang er ikke vist i plankartet.

- *Terrengutslag langs fylkesvegen må tegnes inn i plankartet.*

Kraftledninger som krysser Fylkesveg 460 og går langs gang- og sykkelveg er ikke tegnet inn på plankartet.

- *Kraftledninger må tegnes inn i plankartet og det bør gis bestemmelser om viktige hensyn, da kraftlinjer og veg er objekter som bør særskilt ivaretas med hensyn til risiko og sårbarhet pga. ulykker som kan inntreffe langs vegen.*

Det er i dag etablert 2 avkjørsler til landbruksarealer øst for fylkesveg 460. Det framgår ikke av planmaterialet om eksisterende landbruksavkjørsler er flyttet ut av planområdet eller om de utgår.

- *Dersom de skal opprettholdes, ber vi om at det tegnes inn atkomstpiler i plankartet der avkjørslene skal være.*

Det er et mål å redusere bilbruk og at flere skal reise kollektivt.

- Eksisterende bussholdeplass på Grønøra vest må reguleres inn for å legge til rette for bedre kollektivtilgjengelighet for folk som arbeider i området og for dem som ønsker å besøke naturområde og planlagt gang- og sykkelveg og -bru til idrettsområde og strandsonen. Det må vurderes om det er behov for holdeplass på motsatt side. Det bør tas inn i bestemmelser at bussholdeplass må dimensjoneres og bygges i henhold til krav til universell utforming og bredder i tråd med anvisningen i håndbok V122. Bussholdeplass må teknisk godkjennes av Statens vegvesen.

Geoteknikk

Vi har i oppstartsvarsel bedt om at reguleringsplan for Regionhavn Orkanger må gjennomføre grunnundersøkelser med tanke på stabiliteten også for E39, Fylkesveg 460 og Fylkesveg 800.

I merknadsbehandlingen i planbeskrivelsen står det at det vil bli gjennomført vurdering av grunnforholdene i området ved krysset E39 x Fylkesveg 460. Vi kan ikke se at det er vedlagt rapport om grunnundersøkelser i dette området, det er ikke belyst i ROS-analyse (4. naturfare – grunnforhold) eller i planmaterialet for øvrig.

- Vi ber om at planmaterialet suppleres med grunnundersøkelser, og at det ved behov vurderes aktuelle avbøtende tiltak som sikres i reguleringsbestemmelser.

Faglige råd

- Vi ber om at regulerte vegbredder enten angis på plankart eller i bestemmelser. Senterlinjer må vises på Fylkesveg 460 og E39 i plankartet. Planmaterialet må suppleres med de Normalprofiler som er benyttet for E39, Fylkesveg 460 inkl. gang- og sykkelveg.
- Frisiktsoner i kryss må vises i plankartet og det må gis reguleringsbestemmelser om hensynssonene.
- Det bør vurderes om den indre «sløyfen» av gang- og sykkelvegen som følger langs sørsiden av fylkesvegen og videre mot sør i krysset skal tas bort, da den oppfordrer til gangkryssing i plan og undergraver bruk av undergangen som er regulert.
- Det må angis byggegrenser for felt I/L3, dersom ikke er ønskelig med den generelle byggegrense på 50 meter som er veglovens generelle byggegrense fra Fylkesvegens senterlinje.
- Det må tas inn en bestemmelse om at tekniske planer for veganlegg skal godkjenning av vegeier.
- Dersom landbruksavkjørsler skal opprettholdes, ber vi om at det tegnes inn atkomstpiler i plankartet der avkjørslene skal være.
- Det må vurderes om det er behov for holdeplass på motsatt side. Det bør tas inn i bestemmelser at bussholdeplass må dimensjoneres og bygges i henhold til krav til universell utforming og bredder i tråd med anvisningen i håndbok V122. Bussholdeplass må teknisk godkjennes av Statens vegvesen.

Vi ber om at det redegjøres for hvordan faglige råd er ivaretatt til sluttbehandling av planforslaget.

Vilkår for egengodkjenning

Vilkårene for egengodkjenning som er nevnt under er fremmet på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune som vegeier.

Hvis vilkårene ikke tas til følge, er dette å regne som innsigelse i saken. Sør-Trøndelag fylkeskommune avgjør hvorvidt saken også vil behandles politisk.

- *Trafikkrapport må revideres slik at premisser i de punktene som er redegjort for i uttalelsen blir klargjort, og evt. konklusjon oppdateres.*
- *Planmaterialet må suppleres med grunnundersøkelser, og at det ved behov vurderes aktuelle avbøtende tiltak som sikres i reguleringsbestemmelser.*
- *Planmaterialet må utarbeides slik at kryssløsningen Gjølmeallèen x Fylkesveg 460 framstilles entydig.*
- *Det må gis bestemmelser om tilfredsstillende tilgjengelighet i henhold til universell utforming eller illustreres hvordan tilfredsstillende stigningsforhold i henhold til prinsipper om universell utforming vil bli ivaretatt i undergangen.*
- *Planmaterialet må enten redegjøre for hvorfor det er valgt en løsning hvor gang- og sykkelveg langs Fylkesveg 460 ligger tett inntil veien, eller så må plankartet rettes opp slik at gang- og sykkelvegen utformes som for øvrig på strekningen.*
- *Terrengutslag langs Fylkesveg må tegnes inn i plankartet.*
- *Kraftledninger må tegnes inn i plankartet og det bør gis bestemmelser om viktige hensyn, da kraftlinjer og veg er objekter som bør særskilt ivaretas med hensyn til risiko og sårbarhet pga. ulykker som kan inntreffe langs veien.*
- *Eksisterende bussholdeplass på Grønøra vest må reguleres inn for å legge til rette for bedre kollektivtilgjengelighet.*

Med hilsen
Vegavdeling Sør-Trøndelag

Erik J. Jølsgard
Fungerende Avdelingsdirektør

Rannveig Skansen
saksbehandler

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Postboks 4710, Sluppen, 7468 TRONDHEIM
Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350 Sluppen, 7004 TRONDHEIM