

KOMMUNEDELPLAN

E136 Hp 03

Setnesjordet - Innfjordtunnelen

Rauma kommune

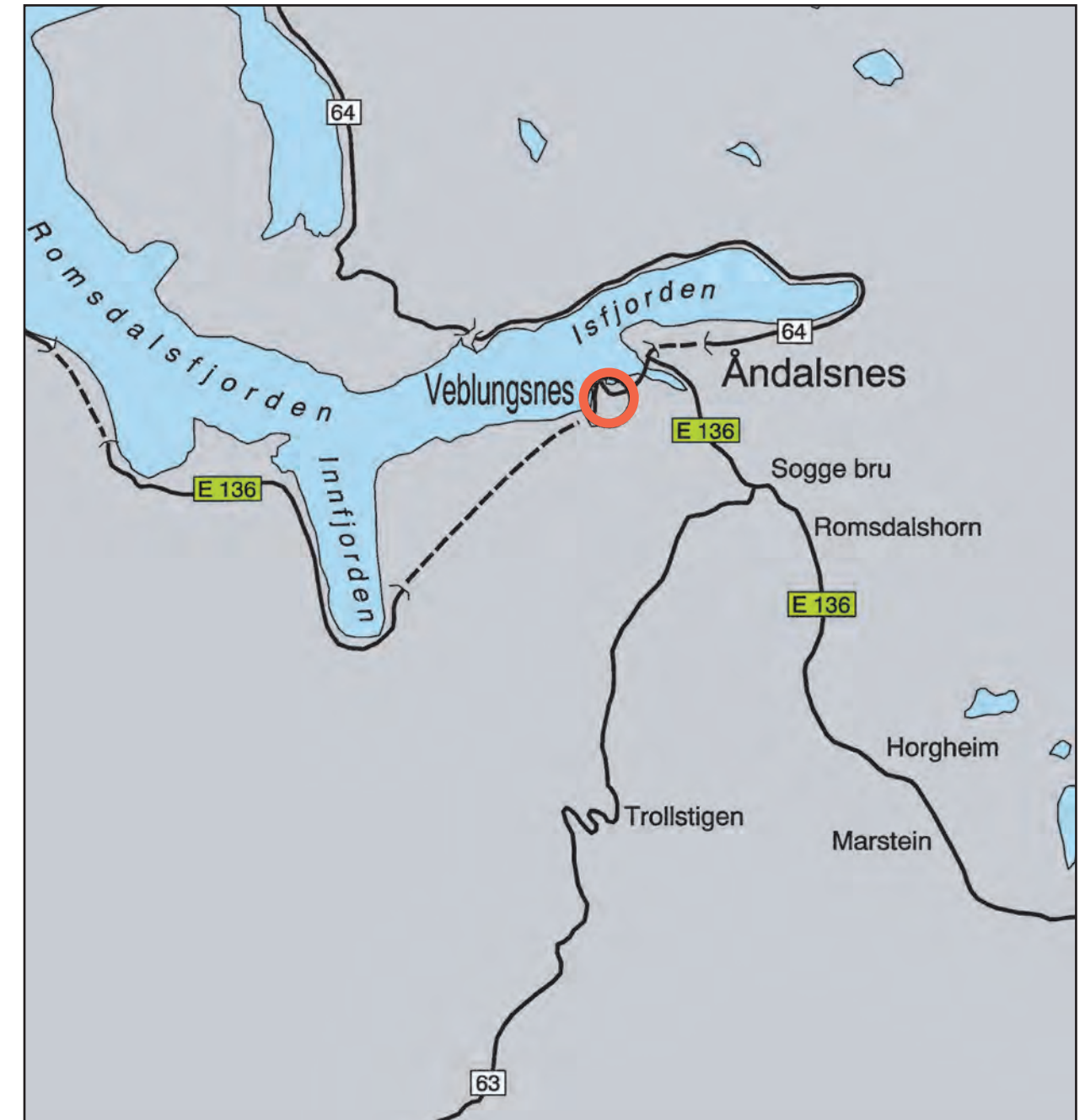
Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid 22. mars 1999

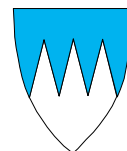
Offentlig ettersyn i tidsrommet 8. oktober - 12. november 1999

Offentlig ettersyn i tidsrommet 10. april - 15. mai 2006

Vedtatt i kommunestyret i K.sak 047/06



Statens vegvesen



RAUMA
kommune

	Side
0 INNLEIING	1
0.1 Forord	2
0.2 Forhold til anna planlegging	2
0.2.1 Nasjonal transportplan (NTP)	2
0.2.2 Kommunedelplan	2
0.2.3 Reguleringsplan	2
0.2.4 Rammeplan for avkjørsler	2
1 BAKGRUNN	3
2 TILHØVA I DAG	3
2.1 Noverande veg	3
2.2 Trafikktal	4
2.3 Trafikkulykker	4
2.4 Støy	4
3 MÅL FOR PLANEN	4
4 OMTALE AV PLANEN	5
4.1 Generelt	5
4.2 Omtale av alternativ 1C	5
4.3 Kryss med andre vegar	6
5 KONSEKVENSANALYSE	6
5.1 Generelt	6
5.2 Byggjekostnader	6
5.3 Arealbruk	7
5.4 Klassifisering av vegar	7
6 OPPSUMMERING OG FØREBELS TILRÅDING	7

TEIKNINGAR

Alternativ 1C – med 110 m betongkulvert, mål 1:2000

Blad 1/1

VEDLEGG

Alt. 1A med 80 m betongkulvert
 Alt. 1D med 350 m betongkulvert
 Alt. 2, øvre linje

0 INNLEIING

0.1 FORORD

I 1996 vart reguleringsplan for ny europaveg på strekninga Setnesjordet-Innfjordtunnelen i Rauma kommune lagt ut til offentleg ettersyn. Framlagt trasé for ny europaveg, som vidare i denne planen vert kalla alternativ 1 eller nedre linje, følgde stort sett trasé vist på gjeldande reguleringsplan for området - reguleringsplan stadfesta i 1971.

Av innkomne merknader og fråsegner gjekk det mellom anna fram at det var sterke ønske om lengre miljøtunnel enn planlagt, eventuelt at framtidig europaveg måtte følgje ein annan trasé. Traséval er naturleg å avgjere på kommuneplannivå, og etter at kommuneplanutvalet 9. mars 1999 vedtok at ein skulle nytte kommunedelplan til dette, vart oppstart av planarbeidet kunnngjort i dagspressa 22. mars 1999. Fylkeskommunen og statlege fagorgan fekk samtidig melding om oppstart av planarbeidet.

I kommunedelplanen som vart lagt fram i 1999, viste vi eitt alternativ i to variantar i tillegg til det som vart framlagt som reguleringsplan i 1996. Dei to variantane er alternativ 2A, øvre linje med lavt linjepålegg, og alternativ 2B, øvre linje med høgt linjepålegg. 2-alternativa medførte bygging av fjelltunnel, medan alternativ 1 hadde ein 80 m lang betongkulvert.

Planen vart sendt statlege, fylkeskommunale og kommunale høyringsorgan og lagt ut til offentleg ettersyn. Både offentlege og private instansar, samt enkeltpersonar, hadde høve til å kome med merknader og synspunkt.

I april 2002 sende Rauma kommune planen over til Miljøverndepartementet for godkjenning. Kommunen tilrådde godkjenning av alternativ 1, men med 350 m lang betongkulvert, eit alternativ der vegvesenet reiste motsegn. Planen kom i retur i mai -02. Grunngevnaden var at alternativet ikkje hadde vore ute til offentleg ettersyn, samt at ein del berekningar mangla. Etter dette har det vore ein del møter mellom kommunale representantar og vegvesenet, mellom fylket og vegvesenet, og det har vore arrangert folkemøte. I kommunestyremøte 15/11 - 05 vedtok kommunestyret å gå inn for eit alternativ med 110 meter lang miljøtunnel. (1C)

I januar 2006 annonserte vi vidareføring av arbeidet med kommunedelplan for E136 gjennom Veblungnes. Planen vert no sendt fylkeskommunale og kommunale høyringsorgan, og lagt ut til offentleg ettersyn. Både offentlege og private instansar, samt enkeltpersonar, har høve til å kome med merknader og synspunkt innan den fristen som vert kunnngjort i brev og aviser. Deretter vil vegkontoret sende alle saksdokument til kommunen med sine kommentarar til innkomne merknader. Etter plan- og bygningslova (PBL) er det kommunestyret som skal godkjenne planen (eigengodkjenning).

Eigengodkjente planar kan ikkje påklagast. Men kommunestyret sin kompetanse til eigengodkjenning fell bort dersom fylkeskommunen eller statleg fagorgan har reist motsegn (innsigelse) som kommunestyret sitt vedtak ikkje tek omsyn til. Endeleg avgjerd vert då teken av Miljøverndepartementet dersom ikkje mekling v/Fylkesmannen fører fram. Departementet si avgjerd kan ikkje påklagast.

I kommunedelplanen som no vert lagt fram, viser vi berre alternativ 1C. Dette er i samsvar med vedtak gjort av kommunestyret i KS-079/05. I tillegg har vi med som vedlegg alternativ som tidlegare i prosessen er vurdert, men forkasta.

Med grunnlag i godkjent kommunedelplan vil det bli utarbeidd reguleringsplan som skal gjennom ordinær formell behandlingsprosess. Godkjent reguleringsplan gir heimel til grunninnløyning. Egedomsinngrep vil bli gjennomført når prosjektet kjem opp til løyving.

Dersom noko er uklart ved planen, kontakt Trygve Vestad, Statens vegvesen, Region midt, Fylkeshuset, 6404 Molde. Telefon 815 44 040

0.2 FORHOLD TIL ANNA PLANLEGGING

0.2.1 Nasjonal transportplan (NTP)/Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP)

NTP (tidlegare NVVP) er det overordna styringsdokumentet for Statens vegvesen si verksemd. Planen vert rullert kvart 4. år og omfattar ein 10 års periode. For dei første fire åra blir det utarbeidd handlingsprogram som er grunnlaget for å utarbeide årsbudsjetta. Planen for dei siste seks åra er eit planleggingsprogram.

Ny europaveg på parsellen Setnesjordet - Innfjordtunnelen var omtalt i NVVP for perioden 1998-2007, men det var ikkje sett av midlar til prosjektet i handlingsprogrammet for 1998-2001. Pga at det tok tid å bli einige om val av alternativ her, fall prosjektet seinare ut av prioriteringslistene. Prosjektet Horgeheimseidet - Soggebrua fekk i staden høgst prioritet av prosjekta i Romsdalen.

Dersom fylkestingets prioriteringsliste er uendra ved neste rullering av NTP, kan prosjektet bli oppstarta før 2015.

0.2.2 Kommunedelplan

Rauma kommune fekk i oktober 1995 godkjent kommunedelplan for Åndalsnes-området, planen omfattar òg Veblungnes. Alternativ 1C er i tråd med trasé vist i denne planen. Etter kommunedelplanen skal reguleringsplan utarbeidast når endeleg trasé er fastlagd.

Dersom vedtak om delplan no avviker frå godkjent kommunedelplan, medfører det ei endring av arealdelen.

0.2.3 Reguleringsplan

Kommunen har to eldre reguleringsplanar i området, reguleringsplan for Tuen frå mars 1971 og reguleringsplan for forretnings-/bustadareal ved Setnesbekken frå mai 1988. Linjeføringa for alternativ 1 følgjer i hovudsak desse planane. Men alternativet vist i planen som no blir lagt fram, er planlagt for betre å ta omsyn til krav som seinare har kome, mellom anna til miljø.

0.2.4 Rammeplan for avkjørsler

Gjeldande rammeplan for avkjørsler er utarbeidd i 1986 av Statens vegvesen i samarbeid med kommunane. For europaveg 136 er det føresett særskild streng haldning til avkjørsler.

1 BAKGRUNN

Statens vegvesen i samarbeid med Rauma kommune ønskjer å avklare traséval for framtidig europaveg forbi Veblungsnes.

I 1996 vart reguleringsplan som omfatta ny europaveg, lagt fram. Som resultat av innkomne merknader vart det i 1999 lagt fram plan som viste alternativ i tillegg til linja framlagt i 1996. Som følge av vedtak i kommuneplanutvalet i mars 1999, vart planen lagt fram som kommunedelplan etter PBL i staden for som reguleringsplan. Det vart ikkje semje om val av alternativ. Vi legg difor fram kommunedelplanen på nytt. Kommunestyret er vedtaksorgan dersom det ikkje vert reist motsegn (innsigelse).

Noverande riksveg forbi Veblungsnes har ein standard som ikkje stettar krava til stamvegar. Den held heller ikkje mål med tanke på miljø for dei som bur langs vegen.

Som resultat av synspunkt som kom inn etter utlegging av reguleringsplan i 1996, vart det i 1999 lagt fram 2 alternativ, der alternativ 2 i tillegg vart lagt fram i to variantar. 2-alternativa medførte tunnel gjennom Nuken. Som resultat av utlegginga i 1999 har vi også sett på fleire variantar av alternativ 1. (Ulik lengde på betongkulverten.)

2-alternativa er forkasta pga. motstand frå lokalbefolkninga. Variantane av 1-alternativet, men med betongkulvert lenger enn 110 meter, er forkasta fordi gevinsten ved forlenging ikkje samsvarar med ekstrakostnadane.

Det eine alternativet vi no legg fram, er med ein betongkulvert på 110 meter (alternativ 1C).

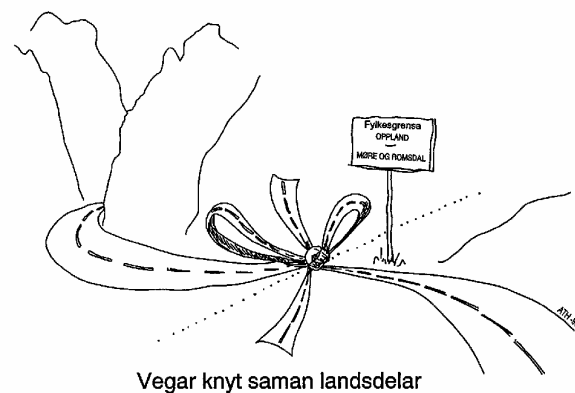
2 TILHØVA I DAG

2.1 NOVERANDE VEG

Europaveg 136 går i Møre og Romsdal frå Oppland grense til Ålesund. Denne planen ligg på hovudparsell 03 som strekkjer seg frå Sogge bru til Veblungsnes vest.

Europaveg 136 Dombås-fylkesgrensa-Ålesund inngår i stamvegnettet som består av dei viktigaste vegane som bind landsdelar og regionar saman. Europavegen forbi Veblungsnes utgjer såleis ein del av det viktigaste vegsambandet mellom Austlandet og store delar av Romsdal og Sunnmøre.

Europaveg 136 gjennom Veblungsnes er i dag til dels utflytande med blanda trafikk der alle som skal til motsett side må krysse vegen i plan.



2.2 TRAFIKKTAL

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er ca. 2600 bilar over Setnesjordet og ca. 1950 i Djupdalen, av dette er 20 % tunge/lange bilar, noko som er ein relativ stor del.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er gjennomsnittleg trafikk pr. døgn over året.

2.3 TRAFIKKULYKKER

Frå og med 1981 har det vore 14 politiregistrerte trafikkulykker i planområdet. Ulykkene er lokaliserte til svingen ved kyrkja, skarpsvingen rundt Veblungen samt i og nær kryss og avkjørsler.

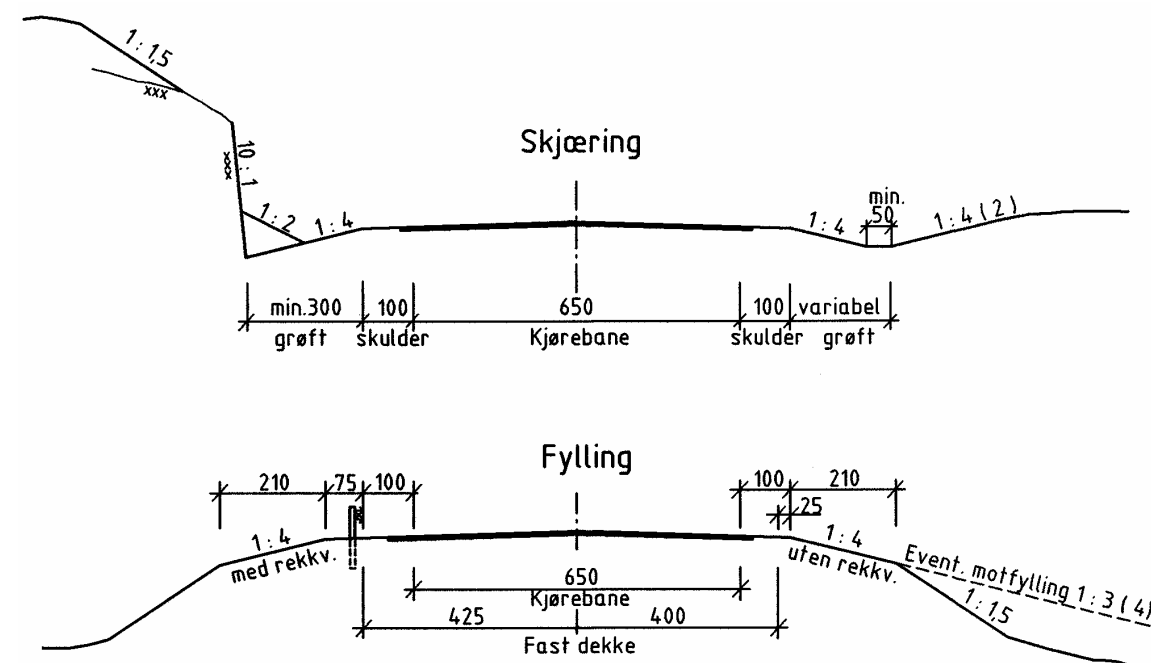
2.4 STØY

Enkle støyutrekningar viser at 29 bustader har utandørs støynivå på 60 dB(A) eller over, og 6 bueiningar støy frå 55 til 59 dB(A).

Resten av husa i planområdet har støy lågare enn 55 dB(A).

3 MÅL FOR PLANEN

Mål med planen er å kome fram til ei løysing som har geometrisk og tryggingmessig standard som stettar krava til stamvegar. Ny veg skal ta nødvendige omsyn til miljø. Godt miljø er eit av hovudmåla Statens vegvesen arbeider for å nå. Miljøverndepartementet har fastsett grenser for støy mot bustader langs vegar. Der ny veg følgjer noverande veg bør ikkje bustadhus få utvendig støy over 60 dB(A), innvendig over 35 dB(A), og langs ny trasé ikkje over 55 dB(A) utvendig og ikkje over 30 dB(A) inne. Der vi ikkje oppfyller krava til utandørs støynivå ved hjelp av ulike tiltak, vil fasadetiltak bli utført. Dette for å stette krava til innandørs støynivå.



Vegen er planlagt etter standardklasse H1(S) - hovudveg, her stamveg, i spreidd busetnad. Den vil bli bygd 8,5 m brei, jf. skisse som viser normalprofil.

I tillegg kjem utviding til avsvingefelt i kryss, breiddeutviding i kurver og rekkverksrom der dette er nødvendig. 8,5 m breidde skal etter vegnormalane nyttast på stamvegar med ÅDT inntil 5000 bilar. Eventuell gang- og sykkelveg skal vere 3 m brei og skild frå hovudvegen med ein minst 3 m brei rabatt.

Vegen skal ha 10 tonn heilårs bereevne.

4 OMTALE AV PLANEN

4.1 GENERELT

Det vert no lagt fram eitt alternativ.

Alternativ 1C: Denne linja vart i 1996 lagt fram som reguleringsplan, men då berre som veg i dagen. Linja følgjer no i hovudsak trasé vist på eldre reguleringsplanar, men vegen er senka forbi kyrkja og lagt i ein 110 meter lang betongkulvert.

I tillegg er andre variantar av alternativ 1 vurdert. M.a. ville mange av lokalbefolkninga gjerne ha alternativ 1, men med ein 350 meter lang betongkulvert. Ekstrakostnadane med dette alternativet er vel 35 millionar, og er for store i høve til fordelane. Difor har vi valt å ikkje ta dette alternativet med i den vidare saksgangen. Vegvesenet ville ha alt. 1 med 80 m lang kulvert. Dette møtte stor motstand lokalt, og vi har difor ikkje med dette alternativet no.

Alternativa 2A og 2B har fått liten støtte av lokalbefolkninga, og vi har difor valt å forkaste begge 2-alternativa.

4.2 OMTALE AV ALTERNATIV 1C

Parsellen strekkjer seg frå profil 4650 til profil 6010 - lengde 1360 m.

Linja følgjer noverande veg over Setnesjordet fram til Grytten kyrkje. Vidare går vegen rett fram gjennom Veblungen og følgjer fjellfoten rundt til forbi verkstad-/administrasjonsbygg for Veblungsnes Sandtak, før den tek rett fram mot opninga på rasoverbygget i Djupdalen. I høgde følgjer ny veg noverande fram til kryss med Setnesvegen, herifrå går han i skjering til forbi Veblungen. Forbi Grytten kyrkje ligg europavegen i over 5,5 m skjering, i miljøtunnel nede på kote ca. 2,6 m (2,6 m høgde over havnivå). Rundt fjellfoten i sandtaket ligg vegen i halvskjering/fylling, før han vidare går over på fylling med høgde ca. 3,5 m som gradvis avtek til kontakt med terreng fram mot rasoverbygget i Djupdalen.

Alternativet følgjer i hovudsak trasé vist på reguleringsplan godkjent i mars 1971. Men linja slik den blir framlagt her, er omarbeidd for betre å ivareta krav som seinare har kome, mellom anna til miljø. Riksvegen er difor lagt i betongtunnel forbi Grytten kyrkje for å minske støy- og barriereverknader, og av visuelle årsaker.

Alternativ 1C er i samsvar med trasé vist på vedteken kommunedelplan for Åndalsnes, datert 17. oktober 1995.

Det er utført grunnundersøking langs linja. Etter alternativ 1C er ny riksveg planlagt i lausmassetunnel forbi Grytten kyrkje. For ikkje å kome inn på området tilhøyrande kyrkja og øydeleggje den gamle kyrkjegardsmuren, må veggen i byggjegropa til tunnelen strammast opp ved hjelp av ein jordnaglingsmur over ei lengde på 60 meter. På eit parti mellom kyrkja og Veblungen er det registrert blaut og delvis kvikk leire. Her må byggjegrund forsterkast med kalk- og sementpelar. Grunnvassnivået må senkast der betongkulverten skal byggast. Setningane dette kan medføre, er vurdert å vere små der det står bygningar.

4.3 KRYSS MED ANDRE VEGAR

Frå ny europaveg er det planlagt avkjørsle til gnr. 3 bnr. 2 (Setnes Ungdomsherberge), felles kryss med tilkomst til m.a. Setnesmoen, Tuen og Veblungsnes på Setnes og kryss med tilkomst til Veblungsnes Sandtak og Veblungsnes i Djupdalen.

Plassering, tal på og utforming av kryss og enkeltavkjørsler for ulike føremål, vil ein kome attende til i reguleringsplanen.

5 KONSEKVENSANALYSE

5.1 GENERELT

Det er utvikla ein metode for utarbeiding av konsekvensanalysar. Der er det lagt stor vekt på ei systematisk vurdering og ein spesiell presentasjonsmåte av dei ikkje pris-sette konsekvensane (Statens vegvesen handbok 140 - Konsekvensanalysar). Det viktigaste ved metoden er at ein kan få fram den relative skilnaden mellom alternativa innafor konsekvensgruppene

- nærmiljø,
- friluft,
- naturmiljø,
- kulturminner/kulturmiljø,
- landskapsbilete,
- landbruk og fiske,
- georessursar og vassressursar,
- transportkvalitet,
- lokalt utbyggingsmønster og
- sykkeltrafikk.

For mange av vurderingskriteria nemnt ovanfor, var det relativt liten skilnad mellom dei alternativa vi har vurdert, men med eit pluss til 1-alternativa.

5.2 BYGGJEKOSTNADER

Byggjekostnader er utrekna ved hjelp av dataprogrammet ANSLAG. Tabellen under viser kva alternativ 1C er rekna å koste. Overslaget er utrekna i 2005-prisar, og det skal vere ca. 95 % sjanse for at prisen på ny veg på parsellen blir mellom lavt og høgt overslag.

ALTERNATIV	LAVT ANSLAG	SANNSYNLEG KOSTNAD	HØGT ANSLAG
1C (m/ 110 m betongkulvert)	58 mill. kr	76 mill. kr	96 mill. kr

Ei forlenging av miljøtunnelen er rekna å koste om lag 150 000,- kr/m. Kostnaden på alternativ 1C må justerast opp dersom ein aukar lengda på miljøtunnelen ut over dei 110 metrane som er viste i planen.

5.3 AREALFORBRUK

Både utrekning av areal som går med og vurdering av bonitet er usikre anslag. Men ei grov utrekning tyder på at det utanom gammal veggrunn på alternativ 1 totalt går med ca. 34 da., av dette er ca. 2,5 da. tomtegrunn, ca. 2 da. dyrkamark og 8,5 da. beite.

5.4 KLASSIFISERING AV VEGAR

Noverande riksveg frå Grytten kyrkje til tilknytingsveg i Djupdalen vert foreslått omklassifisert til kommunal veg.

På strekninga frå tilknytingsveg i Djupdalen til Innfjordtunnelen vil alle delar av gammal veggrunn som fell utanom nytt vegområde, bli lagt ned som offentleg veg og foreslått utlagt til bruk som privat veg.

Ny veg frå Setnesvegen til Grytten kyrkje og ny tilknytingsveg i Djupdalen vert foreslått klassifisert som kommunal veg.

6 OPPSUMMERING OG FØREBELS TILRÅDING

Plan for ny veg gjennom Veblungsnes har vore gjennom ein lang prosess. Det har vore til dels sterke meiningar om dei ulike alternativa. Vegvesenet har vore oppteken av å få til ei god løysing innanfor ei fornuftig kostnadsramme.

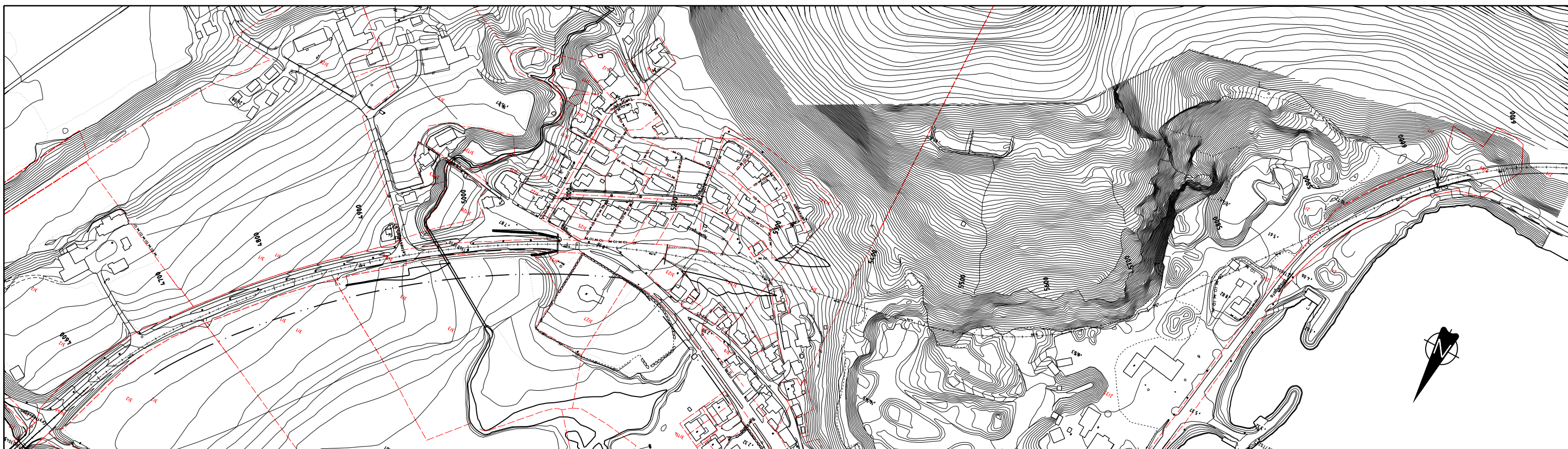
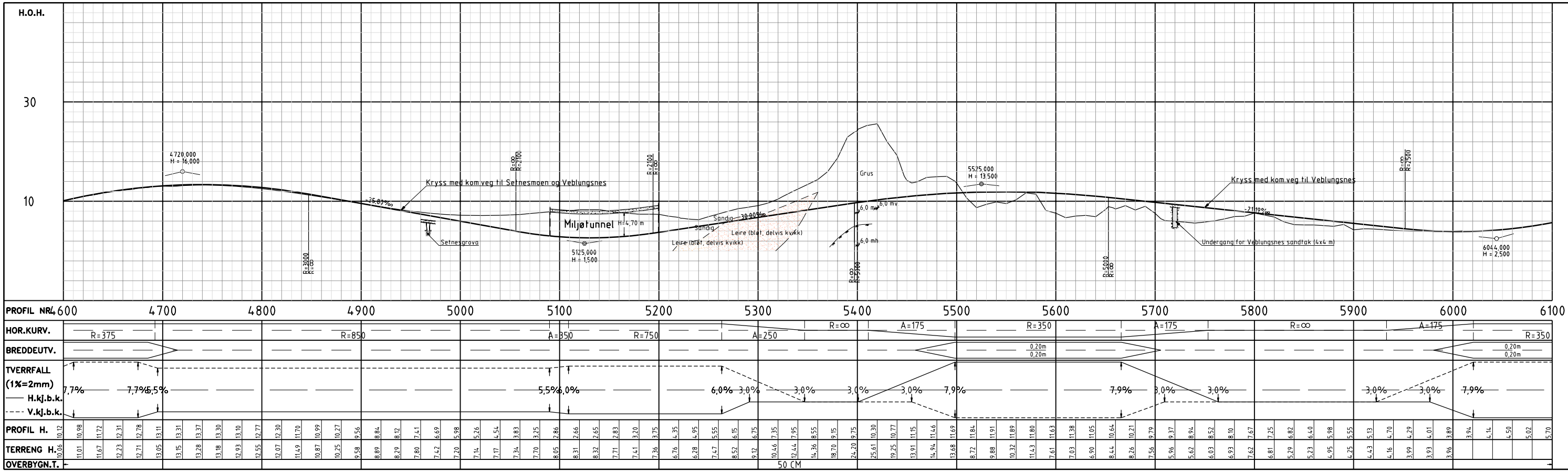
Som nemnt tidlegare er alternativa nokså like for mange vurderingskriterium. Det er vanskeleg å sjå nokon absolutt avgjerande skilnad, men konsekvensanalysen gjev eit pluss til dei rimelegaste variantane av alternativ 1.

I planområdet er det vanskelege grunnforhold. Men på bakgrunn av den kunnskapen vi no har om grunnen og fråsegnene som har kome inn tidlegare, rår Statens vegvesen til at alternativ 1C med 110 meter lang betongkulvert vert lagt til grunn for vidare planlegging i området.

Når det gjeld framtidig tilknytning til Veblungsnes er T-kryss inn på noverande riksveg den enklaste og mest oversiktlege løysinga både på Setnesjordet og i Djupdalen.

Vegen, som er stamveg, vert bygd med vegbreidde 8,5 meter pluss nødvendig kurveutviding og rekkverksrom.

Etter å ha vurdert eventuelle synspunkt som måtte kome fram i høyringsrunden, vil vi leggje planen med våre kommentarar til innkomne merknader og endeleg tilråding fram for kommunestyret til avgjerd.



TEIKNFORKLARING

1 BYGGJOMRÅDE	STREKSYMBOL MV.
BOLIGFORMÅL	— GRENSE FOR PLANEN
LANDBRUKSOMRÅDE	— GRENSE FOR REGULERINGFORMÅL
JORD- OG SKOGBRUK	- - - FRISIKTLINJE
3 TRAFIKKOMRÅDE, OFFENTLEGE	- · - SENTERLINJE VEGAR
KØYREVEG	- · - REKKVERK
GANG-/SYKKELVEG	- · - STØTTEMUR
ANNA TRAFIKKOMRÅDE	- · - EIGEDOMSGRENSE
6 SPESIALOMRÅDE	
TRAFIKIOSK	

Rev	Revisjonen gjelder	Sign	Dato
			Sign: tryggv Tegn: bernt Saksbeh: Sylvest Bell
KOMMUNEDELPLAN EV136 Hp 03 SETNES JORDET-INNF JORDTUNNELEN Vedtatt i k.styret juli 2006 i K.sak 047/06 Region midt Prod. av Region midt			
PROF.Nr: E1360305 Arkiv ref:		Målest: 12000, 1400 (A1) Tegn. nr: Rev:	
			Blad 1/1