
Arkivsak-dok. PLAN-22/00296-7
Saksbehandler Jan Petter Vad

Saksgang

Møtedato

Saksframlegg

Førstegangsbehandling - Forslag til detaljregulering for E136 Veblungsnes

Kommunedirektørens/Rådmannens innstilling:

Forslag til detaljregulering for E136 Veblungsnes vert med heimel i plan- og bygningsloven § 12-14 lagt ut til offentleg ettersyn.

Saksopplysninger

Plan AAV har på vegne av tiltakshavar Nye Veier AS fremma forslag til detaljregulering for E136 Veblungsnes.

Planforslaget skal legge til rette for betring av framkomlegheit og trafikkisikkerheit langs E136, samt ivareta bumiljøet ved Veblungsnes.

Det vart avhalde oppstartsmøte med Rauma kommune via Teams 03.10.2022, og det vart varsla oppstart av planarbeid 04.10.2022.

Planforslaget

Planområdet er om lag 81 daa, og ligg mellom Innfjordstunnellen, Grytten kirke og Setnesvegen.

Planforslaget legg opp til etablering av om lag ein km med ny veg i dagen, og denne er tenkt lagt mellom Alleen og Nukengata og vestover i sørleg del av sandtaket. Det vert lagt opp til fartsgrense 60 km/t mellom kyrkja og til sandtaket, og derfrå 80 km/t til Innfjordstunnellen.

Det vert lagt opp til eit utbetra T-kryss som avkøyrser til Tuenveien, Nukengata og Svingen på sørsida av E136, og etablering av eit nytt T-kryss i sandtaket. Sistnevnte vil bli hovudsambandet for køyrande til og frå Veblungsnes, og vil også betjene trafikk til og frå sandtaket. I enden av Onsumgata, på sørsida av Grytten kirke, vil det bli etablert ein ny snuplass, som blant anna vogntog som skal til Rauma ullvarefabrikk må benytte seg av. For syklende og gåande vert det lagt opp til planfri kryssing av E136 gjennom kulvert ved Alleen/Nukengata, samt kryssing i plan like ved krysset på sørøstsida av Grytten kirke.



Planstatus

Den foreslåtte traseen er i samsvar med framtidig vegtrasè i kommunedelplan for Åndalsnes 2010-2020. Traseen er også i samsvar med kommunedelplan for E136 Veblungnes, men der var det avsatt miljøtunnell på 110 meter.

I gjeldande reguleringsplan for Tuen, datert 25.06.1970, er veglinja regulert i same trasè som i kommunedelplanane.

Andre vedtak

Kommunestyret behandla i møte 18.06.2020 ei sak der det vart vedtatt eit anbefalt trasèvalg. Statens vegvesen arbeidde den gong med fire ulike alternativer, og kommunestyret gjorde vedtak om at det skulle jobbast vidare med alternativ 4, og at det vart varsla oppstart av planarbeid på dette alternativet:

Rauma Kommunestyres vedtak

Rauma kommune innstiller på at Statens vegvesen arbeider vidare med alternativ 4 og at det meldes planoppstart basert på dette alternativet.

Rauma kommune forutsetter at prosjektet blir gjennomført uten bompenger.

Rauma kommunestyre ber Statens Vegvesen om at alternativ 6 (fjell-linjen) blir utredet før trasèvalg tas.

Rauma kommunestyre ber SVV vurdere følgende punkter:

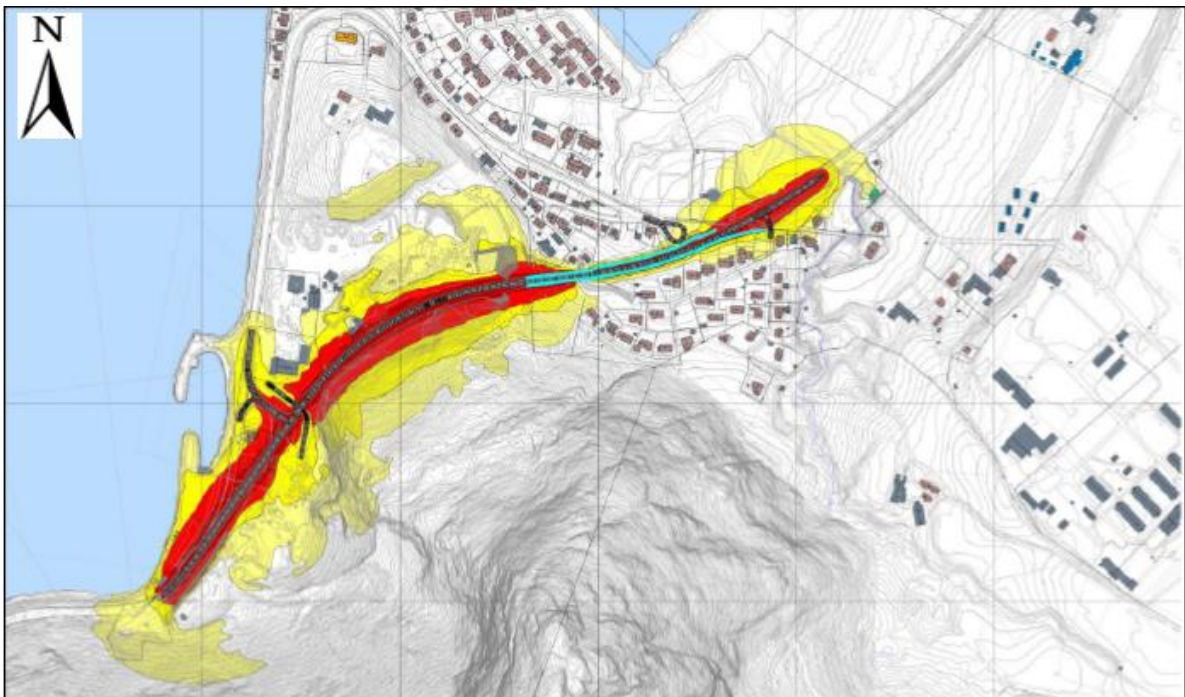
1. Det må etablerast ein passasje for mjuke trafikkantar som bind Tuen saman, i forlengelsen av Nukengata som kryssar ny vegtrasé.
2. Fartsgrensa er ønska til ikkje å vere høgare enn 60 km/t på grunn av tettbygd strøk og støypromatikk i boligområde.
3. Vi ønskar at avkjøring til sandtaket/ industriområde følger gjeldande kommunedelplan og teiknast inn i Djupdalen.
4. SVV må i den vidare prosessen legge stor vekt på avbøtande tiltak som forstøtningsmurer osv. som kan redusere arealbruk og skade på hagar og hus langs traseen.

Vurdering

Støy

Støyrapporten viser at i dag ligg 41 bygningar innafør gul støysone, og tre innafør raud sone. Ved bygging av ny veg som skissert, og etablering av støyskjermar vil dette føre til ein heilt ny støysituasjon for området. Husa som ligg langs Nukengata ligg i dag innafør gul sone, men etter utbygginga vil støyforholda for desse husa verte forbetra, og fleire av dei vere utanfor gul sone. Støyskjermane vil også redusere støynivået på store delar av kyrkjegården.

Støy frå sandtaket vil kunne auke austover etter at terrengskjeringa vert etablert. Støyrapporten viser at denne auken truleg vil vere lavare enn grenseverdiane for støy frå industri, og det vert ikkje planlagt tiltak mot dette.



Figur 5-1: Beregnet støysoner 4 meter over terreng i regulert situasjon med langsgående skjermer. Trafikktall for 2048.

Grunnforhold

Planområdet ligg innafør løsnemrådet for kvikkleiresone Grytten, og denne har høg faregrad. Ellers består området hovudsakleg av elveavsetningar, lausmasser og fast fjell.

I 2022 har det vorte gjort grunnundersøkingar, og kvikkleiresona har vorte kartlagt og utreda.

I den austre delen av planområdet er det påvist kvikkleire av stor mektigheit, og for å oppnå tilstrekkeleg stabilitet og klare å etablere kulverten, vil det vere behov for kalksement som grunnforsterking.

Vidare vestover i sjølve sandtaket er det ikkje påvist kvikkleire, men det vil vere utfordringar knytta til stabiliteten til høge skjeringar, og setningsvurderingar knytta til vegfyllingar og kulvertar.

Konklusjonen i den geotekniske rapporten er at det planlagte tiltaket vil forbetre sikkerheita i området, og gi tilfredsstillande område- og lokalstabilitet.

Det er satt rekkefølgekrav om geoteknisk detaljprosjektering for stabilisering av det planlagte tiltaket.

Flom

Det er to vassdrag som kan kome i konflikt med E 136. Dette er Rauma elv og Setnesgrova. Rauma elv vart kartlagt i 2005, og den viste at elva ikkje medfører flaumfare for vegen.

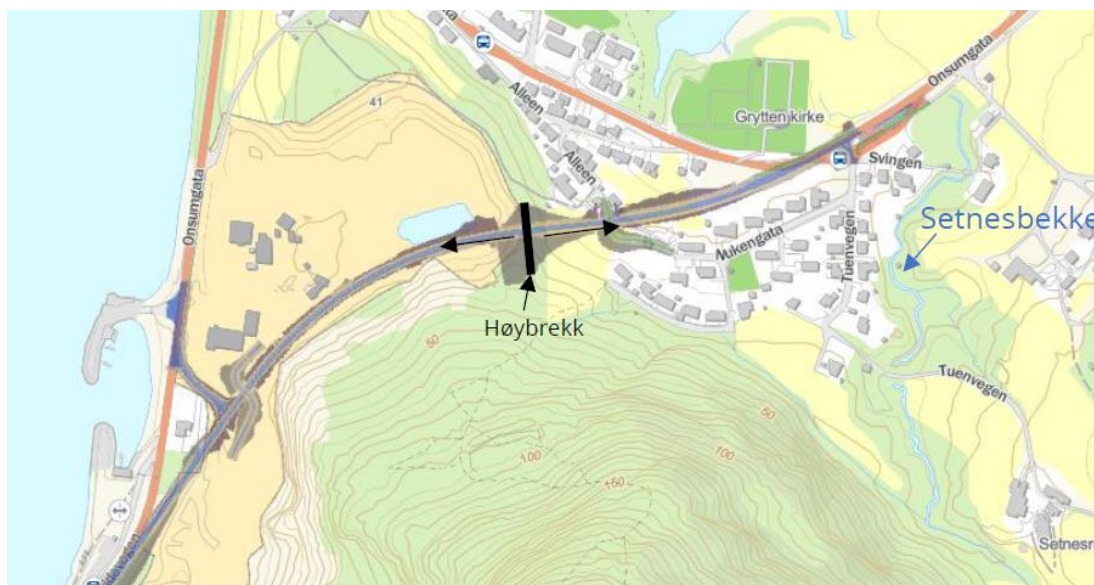
Setnesgrova kan under flaumperiodar akkumulere store vannmengder, og dette kan potensielt gje skadar på vegfyllinga. Setnesgrova går dessutan gjennom to kvikkleiresoner, og erosjon frå bekken kan utløyse skred. Dagens E136 ligg sopass lavt i terrenget at den kan vere utsatt for stormflo. Den nye vegen er planlagt høgare i terrenget, og vil ikkje vere utsatt for stormflo eller bølgeerosjon. Den nye vegen påverkar heller ikkje Setnesgrova. Det pågår ein prosess mellom Rauma kommune og NVE som tek sikte på å sikre Setnesgrova.

(I plandokumentene blir bekken omtalt som både Setnesgrova og Setnesbekken. Dette er den samme bekken, men ulike navn).

Vannmiljø

Det er to vannforekomstar som vert påverka av tiltaket, og det er fjorden og Setnesgrova. Den økologiske tilstanden for fjorden er moderat, og det gjer at verdien for natumangfold i vatn vert satt til «svært stor». I Setnesgrova er det fleire vandringshindre i den nedre delen, og per i dag er den lite egna som habitat for anadrom laksefisk. Den har likevel potensiale for å kunne verte utbetra, og den har derfor «stor verdi».

Det er foreslått ei løysing der overvatn frå vegen aust for høgbrekket vert drenert til ein rensedam ved kyrkja og vidare til Setnesgrova nedstrøms E136. Overvatn vest for høgbrekket vil verte drenert til fjorden via grøfter/rør og infiltrering gjennom restmasser i sandtaket. Det er konkludert med at begge desse løysingane vil medføre ei ubetydeleg negativ påverknad for både fisk og vannmiljø.



Lokalklima

I dag er det ein viss sandflukt austover frå sandtaket, og i følge bebuarar har dette auka siste to åra etter at det har vorte tatt ut masse på toppen av ryggen. Den nye vegen vil skjere seg gjennom ryggen, og det kan potensielt verte meir vind og sandflukt som følge av dette.

Vindsimuleringa som Asplan Viak har gjennomført viser at aust for sandtaket vil det bli ein liten auke i vindforholda, medan nord for sandtaket vil det forbli uendra. Dette gjeld vind som kjem frå vest/sørvest. Dette kan medføre noko meir sandflukt, men det er truleg ei ubetydeleg endring, og noko som best kan merkast på dagar med mykje vind men utan regn.

Som avbøtande tiltak er det nevnt vegetasjonsskjermer og beplantning langs vegen. Dette er relativt enkle tiltak som vil vere fullt mogleg å etablere, men det er ikkje satt krav eller rekkefølgebestemmelsar om dette i planforslaget.

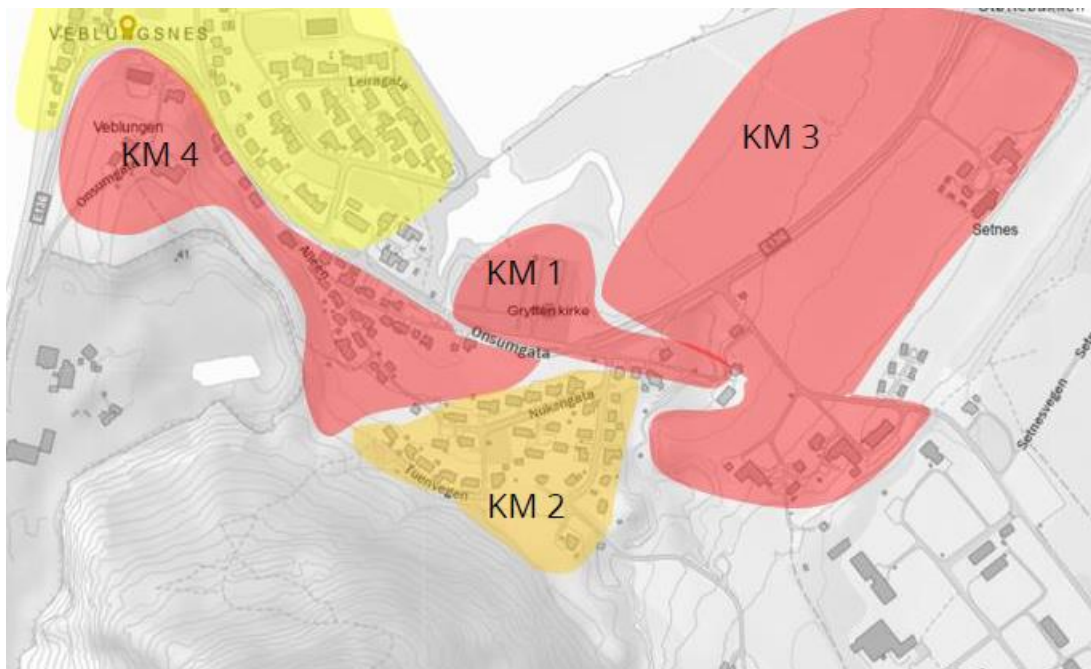
Barn og unge

Dagens fotgjengarovergang ved kyrkja er uoversiktleg og farleg, og ligg delvis i ei kurve. I planforslaget er det planlagt ei planfri kryssing i om lag same området, men som følge av omlagt veg vil denne verte mykje meir oversiktleg. Det er i tillegg planlagt ei planfri kryssing i kulvert under den nye vegen. Denne vert etablert som ein gang- og sykkelveg mellom Alleen og Nukengata, i området der det i dag går ein eksisterande grusveg. Gåande og syklande som skal mellom Veblungsnes og Åndalsnes vil med dette få ein mykje tryggare veg. Hovedutfordringa for barn og unge i denne saka vil vere sikker kryssing av vegen, og dette vert løyst på ein god og tilfredsstillande måte.

Etableringa av den nye vegen vil beslaglegge store delar av eit område som vert nytta som ake- og skibakke. Dette vil redusere omfanget av aktiviteten, men det vil framleis vere mulig å benytte området på nordsida av den nye vegen. Omlegging av vegen vil derimot få store positive verknadar for både trafiksikkerheit og støyforhold langs den gamle E136 og på leikeområda på nordsida av vegen.

Kulturmiljø

Tiltaket kjem i direkte konflikt med to automatisk freda dyrkingsspor, og desse vert det søkt fylkeskommunen om frigjeving av. Dei to bolighusa som må innløysast er også verneverdige. Kyrkja og kyrkjegarden vil få betre støyforhold, og eit rolegare uteområde sidan vegen vert lagt lenger unna. Tiltaket vil derfor ha positive verknadar for kyrkjeområdet. Samla sett har tiltakshavar vurdert tiltaket til å ha «betydeleg miljøskade», og det er hovedsakleg på grunn av tap av to automatisk freda kulturminner og to verneverdige bolighus. Dei ulike kulturmiljøa i området er skissert under:



Samfunnsinteressene bør vege sterkt i ei sak som dette, og fordelane ved å gjennomføre tiltaket vil vere større enn å ta vare på det som er verneverdig. Gjennomføring av tiltaket vil forutsette at Møre og Romsdal fylkeskommune godkjenner frigjeving av dei freda kulturminna.

Naturmangfoldloven

Asplan Viak har gjort ei grundig vurdering av kva konsekvensar den planlagte utbygginga kan få for naturmangfoldet. Dette er gjort i samsvar med naturmangfoldloven § 8-12.

Det er registrert fire viktige naturtypar og eit økologisk funksjonsområde for fugl, men tiltaket kjem ikkje i direkte konflikt med nokon av desse. Området er godt kartlagt, og det vil ikkje vere behov for å ta i bruk føre-var-prinsippet. I utgreiingane er det nevnt at det under anleggsperioden kan førekome avrenning nedstrøms Setnesgrova, og at det ellers kan vere forstyrrelsar i løpet av denne perioden. For

å begrense dette vil tiltakshavar vere ansvarleg for å sørge for at dette vert redusert til eit minimum, i den grad det er mogleg for å få gjennomført tiltaket. Dette forutset dermed at dei mest miljøforsvarlege teknikkane vert lagt til grunn.

På bakgrunn av desse utgreiingane vert det konkludert med at tiltaket ikkje medfører spesielt negative konsekvenser for naturmangfoldet. Rauma kommune støtter opp om dei vurderingane som er gjort i planforslaget.

Konklusjon

Planforslaget er godt og grundig utgreia, og det svarer ut kommunestyrets vedtak fra 18.06.2020. To bolighus må rivast som følge av etableringa av den nye vegen, og nokre av husa langs Nukengata mister litt av hagen sin. Støyforholda vil derimot verte forbetra, både for dei næraste bolighusa og kyrkjeområdet. Tiltaket vil medføre visse negative konsekvensar, spesielt for kulturmiljøet i området, og det kan bli ei marginal auke i vind aust for sandtaket. Trafikksikkerheita vil verte svært mykje betre, både for køyrande og gåande/syklande. Det anbefalast at planforslaget leggest ut til offentleg ettersyn.

Vedlegg

- Plankart
- Planbestemmelser rev0802
- Planbeskrivelse rev0902
- ROS-analyse
- Innkomne merknader
- Illustrasjonsplan
- Kvikkleiresoneutredning
- Geoteknisk prosjekteringsrapport
- Notat Prosjektforutsetninger
- Notat Setnesbekken
- Sårbarhetsvurdering Vannmiljø
- Flomvurdering Setnesgrova
- Hydrologi
- Fagrapport Støy
- KU Kulturmiljø
- KU Lokalklima
- KU Naturressurser
- KU Vannmiljø
- Notat Elektro
- Notat Forurensing grunn
- Notat Naturmangfold
- Notat VA
- Fagrapport Landskapsbilde
- KU Friluftsliv-By-Bygd