



Planprogram E6 Nedgård (Åshuset) – Toset Rennebu kommune

PlanID: 2020004

DokumentID:

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	07.01.2022		MAMG	EGL	EGL

Forord

Nye Veier AS har engasjert Rambøll AS til å starte reguleringsarbeid for ny E6 fra Nedgård til Toset.

Planprogrammet gir en innføring i formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning og utredningsbehov. Det blir utredet ny E6 i to alternative korridorer, og planløsningene innenfor hver korridor blir fremmet som egne separate planforslag. Nye Veier vil, i forbindelse med første gangs behandling av reguleringsplanene, komme med en begrunnet anbefaling av trasé for ny E6 på strekningen Nedgård - Toset.

Formålet med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 på strekningen fra Nedgård til Toset i Rennebu kommune. Ny vei skal bidra til et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet (Jf. St.meld. 33, 2016-2017).

Løsningene som foreslås i reguleringsplanen skal bidra til å oppnå målene i Nasjonal transportplan. En optimalisering av veitrase skal øke prosjektets samfunnsnytte og gi prioritet for utbygging.

Den bygde veien skal sikre at fremtidig veitrafikk, omgivelser og miljø langs hele strekningen ivaretas på best mulig måte. Den skal i et langsiktig perspektiv gi tilfredsstillende fremkommelighet og trafiksikkerhet, bl.a. ved:

- Å redusere ulykkesrisiko på E6 mellom Nedgård og Toset.
- Redusere reisetiden og bedre forutsigbarheten for langdistansetransporter.
- Legge til rette for trygg lokaltrafikk-avvikling på separat lokalveisystem.
- Legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling og forutsigbar arealbruk.

Aktuelle arealformål i planen, jf. plan- og bygningslovens § 12-5 vil være:

- Bebyggelse og anlegg.
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.
- Grønnstruktur.
- Landbruk-, natur- og friluftsområder.
- Bruk og vern av sjø og vassdrag.
- Massedeponi.

I tilknytning til dette vil det også være behov for å sette av hensynssoner for midlertidig rigg og anlegg.

Informasjon om planarbeidet legges ut på internett på kommunens og Nye Veiers hjemmeside:

Rennebu kommune: www.rennebu.kommune.no

Nye Veier AS: www.nyeveier.no

Spørsmål til planarbeidet rettes til Nye Veier eller Rennebu kommune:

Instans	Navn	Telefon	E-mail
Nye Veier	Jan Olav Sivertsen	91 54 68 71	Jan.Olav.Sivertsen@nyeveier.no
Nye Veier	Arild Mathisen	47 75 26 96	Arild.Mathisen@nyeveier.no
Rennebu kommune	Anita Samuelsen	72 42 81 17	Anita.Meland.Samuelsen@rennebu.kommune.no

Uttalelse til planprogrammet kan gis via en av følgende kanaler:

- Altinn (for de som har mottatt varsel gjennom denne kanalen)
- E-post: arkivtrd@nyeveier.no
- Post: Nye Veier AS, Sluppenvegen 17b, 7037 Trondheim
- Medvirkningsportalen: link til denne på www.nyeveier.no

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 Kristiansand

Tlf.: +47 479 72 727

www.nyeveier.no

Organisasjonsnummer: 915 488 099

Innhold

Rennebu kommune	1
Planprogram E6 Nedgård (Åshuset) - Toset.....	1
1 Om planarbeidet.....	6
1.1 Bakgrunn og formål	6
1.2 Plan- og utredningsområdet	6
1.3 Reguleringsplaner i utredningsområdet.....	8
1.4 Krav om konsekvensutredning.....	8
1.5 Planprogram og planprosess.....	9
2 Alternativer som utredes.....	9
2.1 Alternativ vest.....	10
2.2 Alternativ øst	10
2.3 Kryssløsning med rv. 3	10
2.4 Lokalveier	10
2.5 Massedeponi	10
2.6 Mulig videreføring av E6 sør for Nedgård.....	12
3 Overordnede rammer	13
3.1 Nasjonale planer og retningslinjer	13
3.2 Regionale planer og føringer.....	14
3.3 Kommunale planer og føringer.....	14
3.4 Nye Veiers klimastrategi:	15
4 Tema for konsekvensutredning	16
4.1 Landskapsbilde	16
4.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv, hytteliv	18
4.3 Naturmangfold	20
4.4 Kulturarv	21
4.5 Naturressurser	22
4.6 Klimagass	23
5 Nærmere om metode for konsekvensutredning.....	23
6 Fagrapporter	25
6.1 Trafikkanalyse	25
6.2 Støy	25
6.3 Luftforurensning	25
6.4 Grunnforhold, geologi og geoteknikk	25
6.5 Flomfarevurdering og vannhåndtering (hydrologi og VA).....	25
6.6 Prissatte konsekvenser	26
6.7 Risiko og sårbarhetsanalyse	26
6.8 Sammenstilling av utredningstema	27
7 Medvirkning.....	27
8 Forslag til framdriftsplan.....	28

1 Om planarbeidet

1.1 Bakgrunn og formål

Prosjektet E6 Ulsberg – Vindåsliene er en av fire strekninger langs Nye Veiers totale strekning for Ulsberg – Melhus S (65 km). Dagens E6 er en tofelts vei med varierende veiteknisk standard og kvalitet. Strekingen er sterkt ulykkesbelastet og har stedvis nedsatt fartsgrense. I september 2019 vedtok Rennebu kommune reguleringsplan for ny E6 mellom Ulsberg og Vindåsliene (planid: 2018001).

Bakgrunnen for planprogrammet er at tidligere vedtatt E6-løsning ved Ulsberg ikke framstår som endelig løsning på sikt. Dette gjelder spesielt kryssløsningen på Ulsberg. Høsten 2020 besluttet derfor Nye Veier å sette i gang nytt reguleringsplanarbeid for strekingen Toset -Ulsberg, samt forlenge denne fram til Nedgård. Det ble analysert og utredet flere ulike løsninger i en korridor øst for dagens E6, over Tørset og Granholtet.

Like før et overlevert planforslag til Rennebu kommune (våren 2021) besluttet Nye Veier å avslutte arbeidet med ny reguleringsplan. Begrunnelsen for dette var at det ikke var mulig å finansiere denne parsellen innenfor Nye Veiers økonomiske rammer. En østlig trasé ble den gang anbefalt som eneste realistiske løsning. Høsten 2021 ble strekingen en del av Nye Veiers utvidete portefølje med tilhørende finansiering. I mellomtiden har Nye Veier også utviklet sin strategi med å vektlegge klima og miljø i enda større grad enn tidligere. I lys av dette er det også naturlig å vurdere en løsning langs dagens E6.

Det legges opp til å utrede to alternativer fullt ut gjennom en reguleringsplanprosess:

- 1) Alternativ vest, ny E6 i hovedsak langs dagens E6. Men på den sørligste strekingen vurderes også en trasé øst for Byna og øst for jernbanen.
- 2) Alternativ øst, ny E6 i en korridor tilsvarende tidligere utredet over Tørset og Granholtet.

Det legges opp til at Nye Veier fremmer to forslag til reguleringsplan, og at det gis en begrunnet anbefaling for valg av løsningene i den ene planen.

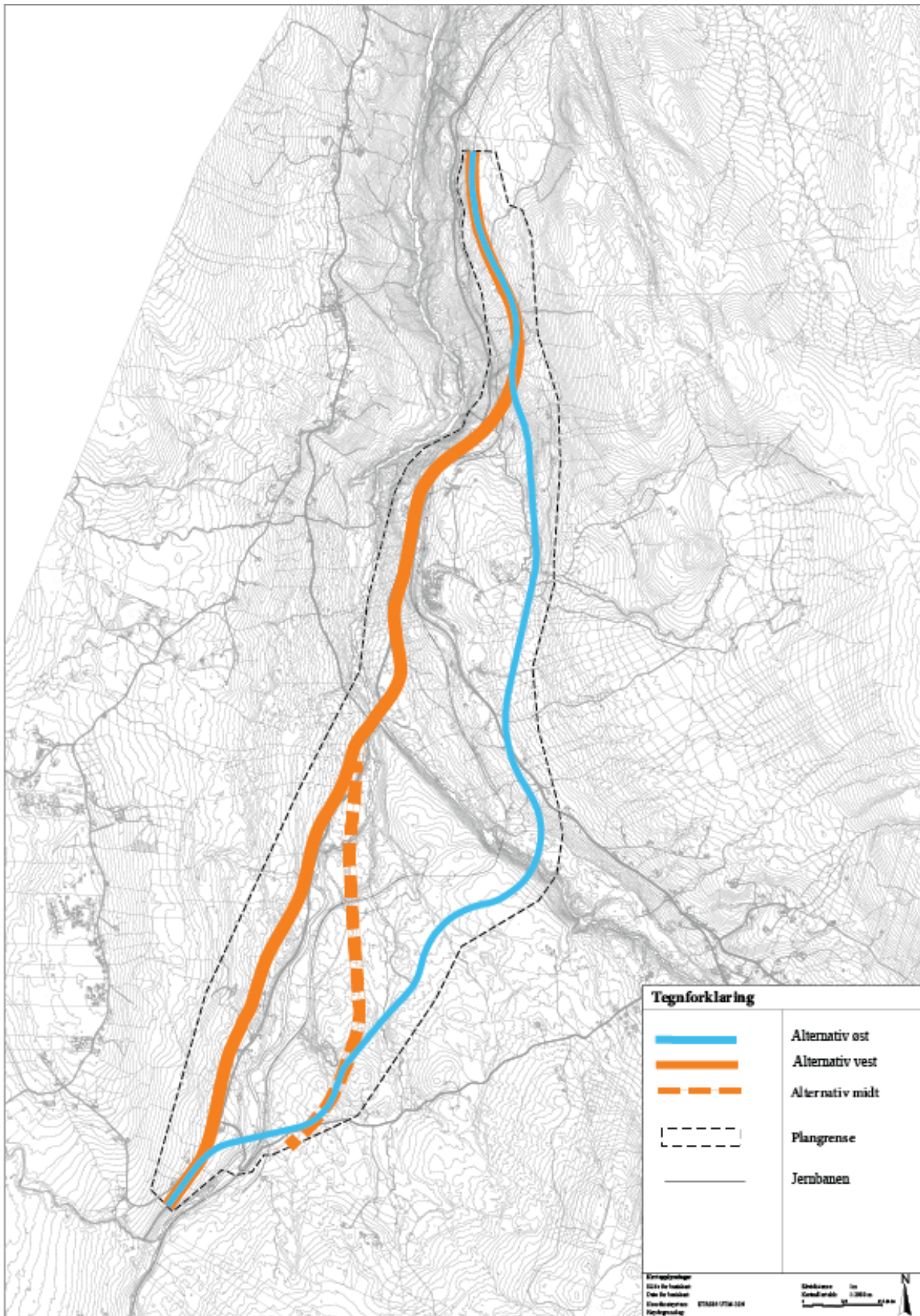
Utredningsområdet dekker strekingen fra de to alternativenes felles start- og slutt punkt, og inkluderer alt område mellom de aktuelle korridorene. Dette av hensyn til å sikre tilstrekkelig grunnlag for utredning av så vel anleggsgjennomføring, som endelig løsning for E6. Se nærmere om dette i kap. 2 nedenfor.

1.2 Plan- og utredningsområdet

Den planlagte veitraséen starter i sør, ved Nedgård (Åshuset), som ligger litt nord for kommunegrensa til Oppdal. Ny E6 skal inkludere kryss med Rv. 3 ved Ulsberg og ende ved Toset i nord. Lengden på strekningene er ca. 9,5 km.

Innenfor planområdet er det lagt til grunn å utrede to hovedalternativer, en vestlig korridor og en østlig korridor. Det legges også opp til å utrede alternativer som i nord følger dagens E6, og som sør for Orkla krysser Byna og går videre sør mot østsiden av elva. Dersom det gjennom en silingsprosess synes relevant å utrede en slik mellomløsning, vil alternativet kalles "alternativ midt".

Utredningsområdet vises med planavgrensning i figur 1 (stiplet svart strek). I figuren vises også de to hovedkorridorene, den vestlige (orange strek) og den østlige (blå strek). Figuren viser også den mellomliggende linjen (alternativ midt) som en orange, stiplet linje. Både alternativ øst og alternativ midt vil gjøre det mulig å føre ny E6 videre sørover for plangrensen på østsiden av Byna.

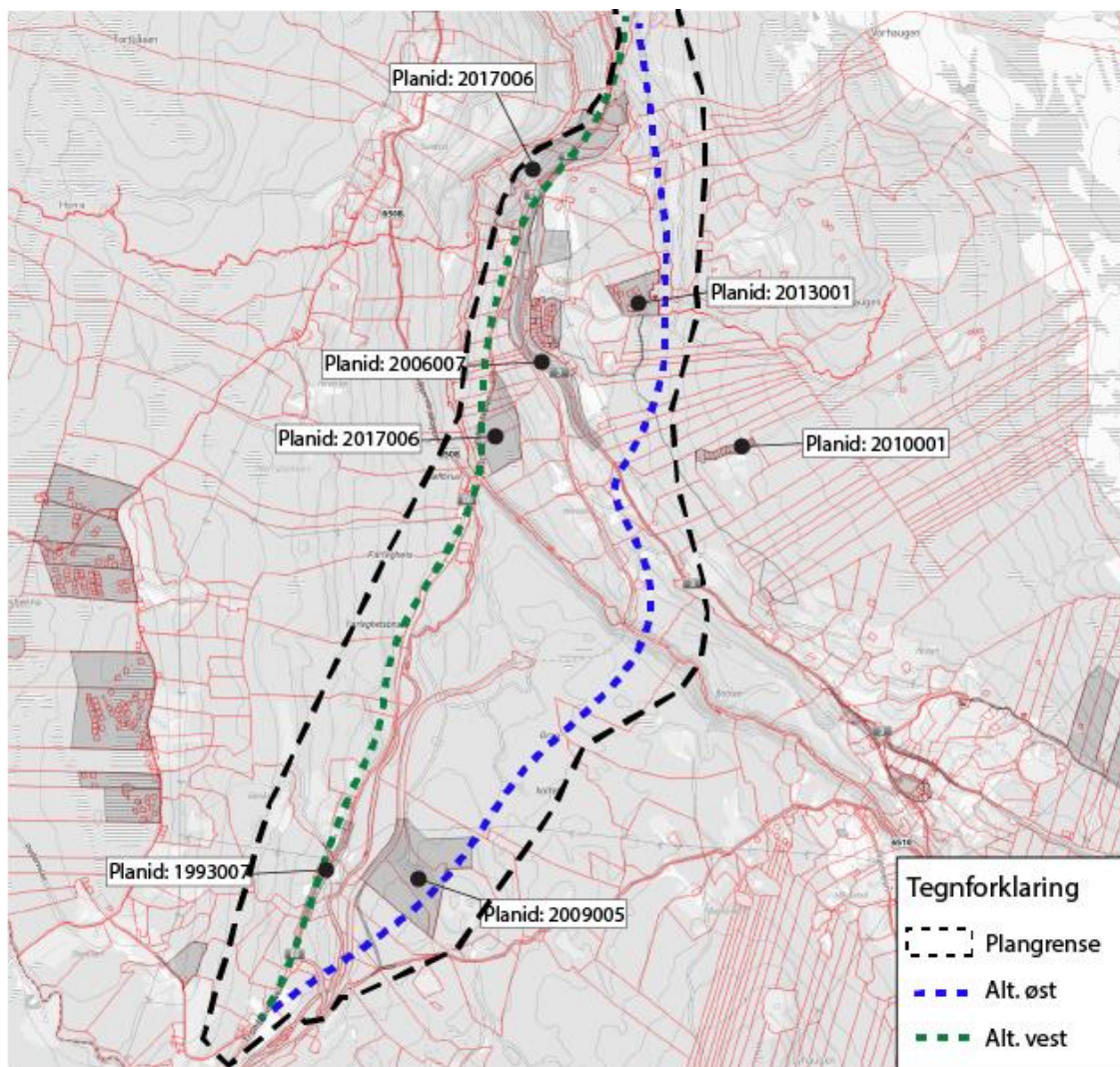


Figur 1 Plangrense, ca. 11.883 daa

1.3 Reguleringsplaner i utredningsområdet

Planarbeidet vil direkte eller indirekte berøre følgende reguleringsplaner, se figur 2:

- PlanID 2006007 RP Riksveg 3 Gullikstad – Ulsberg
- PlanID 2017006 E6 Ulsberg – Vindåsliene
- PlanID 2013001 DP Tørset hyttegrend
- PlanID 201001 Jamthaugmarka
- PlanID 2009005 Markøya masseuttak
- PlanID 1993007 RP Omlegging og utbedring av E6 ved Lykkja - Solvang



Figur 2 Sammenstilling av reguleringsplaner som berøres av de ulike alternativene

1.4 Krav om konsekvensutredning

Innenfor planområdet er det registrert aktsomhetsområder for steinsprang, snøskred, jord- og flomskred. NVE har registrert aktsomhetssoner for flom i Orkla, Byna og mindre bekkeløp innenfor planområdet. Artsdatabanken har registrert flere arter innenfor planområdet. Det er også registrert kulturminner i og i tett nærhet til planområdet.

Dyrkamark, fragmentering av gårdseiendommer og inngrep i viktige naturtyper, som myr, vil være viktige tema og kriterier i utredning og valg av mulige løsninger.

Langs dagens E6 er det en rekke avkjørsler og private boligeiendommer, og det er landbrukseiendommer med skogsveier til utmarka. Noe fraflyttet bebyggelse er det også i korridorene. Østlige alternativ ligger i nærheten av hyttegrenda på Tørset.

En reguleringsendring i denne størrelsesorden vil kreve reguleringsplan med konsekvensutredning inkl. planprogram etter *forskrift om konsekvensutredninger, Kap. 2 §6*.

Hjemmel for å kreve konsekvensutredning ved oppstart av planarbeidet, jf. Vedlegg I, punkt 7, sier følgende: «*Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk*» og «*anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km*».

Planmyndigheten, Rennebu kommune har slått fast at tiltaket faller inn under bestemmelsen i forskriften §6, tiltak som alltid skal konsekvensutredes med planprogram.

1.5 Planprogram og planprosess

Et planprogram skal redegjøre for formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, eventuelle realistiske alternativer, tema for konsekvensutredning og framdrift. Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeidet. Det er Rennebu kommune som vedtar planprogrammet, og eventuelle endringer som følge av innkomne merknader innarbeides. Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Rambøll Norge AS er engasjert for å utarbeide planforslaget.

Etter fastsetting av planprogrammet kan arbeidet med de to planforslagene selve planforslaget starte opp. De to reguleringsplanen vil bestå av reguleringsplankart planbeskrivelse og planbestemmelser. I tillegg følger en rekke vedlegg som; teknisk detaljplan, konsekvensutredninger, diverse fagutredninger, risiko- og sårbarhetsanalyse, ulike illustrasjoner og 3D-modell.

Medvirkning og dialog med en rekke offentlige og private interessenter vil være viktig som del av plan- og utredningsprosessen. Deres innspill vil være viktige bidrag i planutformingen.

Når planforslagene er klare skal de sendes ut på offentlig ettersyn og høring til offentlige myndigheter, grunneiere, lag og foreninger og andre interessenter. Innkomne merknader til planforslagene skal vurderes i planarbeidet før den ene planen endelig vedtas av kommunestyret.

2 Alternativer som utredes

Alternativ øst og alternativ vest planlegges utredet til samme nivå, slik at vurderings- og beslutningsgrunnlaget blir direkte sammenlignbart når valg av trasé skal gjøres.

De faglige utredningene skal sammenlikne alternativene og vurdere disse opp mot 0-alternativet. 0-alternativet er gjeldende reguleringsplan-løsning fra Toset til Ulsberg og dagens E6 fra Ulsberg til Nedgård.

2.1 Alternativ vest

Den vestlige korridoren vil i stor grad følge dagens E6. Dimensjoneringsklasse H2 legges til grunn. Dvs. 2 – 3 felts vei med midtdeler og bredde 12-15 m og fartsgrense 90 km/t. Nord for Ulsberg forutsettes fartsgrense 80 km/t fram til nordre utløp av tunnelen. Dagens E6 søkes gjenbrukt i størst mulig grad. Enten som del av ny E6, eller til bruk som parallelført lokalvei på hele eller deler av strekningen. Det vil bli foreslått ny bru over Orkla, og dagens bru (Kløftbrua) søkes brukt som lokalveibru. Det legges opp til planskilt kryss med rv. 3 like sør for dagens kryss på Ulsberg. På strekningen Ulsberg - Toset vil alternativet overlape gjeldende reguleringsplan for ny E6. Som i vedtatt plan forutsettes det ett-løps tunnel med 3 felt og bredde 14,0 meter.

2.2 Alternativ øst

På samme måte som for alternativ vest legges dimensjoneringsklasse H2 til grunn sør for krysset med rv. 3. Nord for krysset legges dimensjoneringsklasse H3 til grunn. Dvs. 4-felts motorvei og fartsgrense 110 km/t med veibredde ca. 19 m.

Korridoren starter ved Nedgård og går 4 km nordover (øst for dagens E6) før den går i en 500 m lang tunnel gjennom Granholtet og deretter på bru over Orkla. Det blir utredet om brua skal ha to eller tre felt. Etter brua blir det en stigning opp til et planskilt kryss med rv. 3. På denne delstrekningen utredes 3 felt. Nord for krysset med rv. 3 går E6 over i 4-felts vei med dimensjonerende hastighet 110 km/t til den treffer regulert løsning ved Toset.

Dersom dette alternativet blir vedtatt, må gjeldende reguleringsplan for strekningen Ulsberg - Toset oppheves.

2.3 Kryssløsning med rv. 3

Det er en utfordring å etablere gode kryssløsninger med Rv3 i begge alternativene. En viktig forutsetning er at ca. 38 % av all trafikk på rv. 3 er tungtrafikk som skal gjennom dette krysset. Plassering og utforming av planskilt kryss vil for begge alternativene ha fokus på framkommelighet og trafiksikkerhet. Det legges også til grunn at gode kollektivløsninger skal være en del av kryssløsningen, noe som også inkluderer gang- og sykkelatkomster, samt pendlerparkering.

2.4 Lokalveier

Ny E6 skal være avkjørselsfri. Det betyr at det også planlegges en lokalveiløsning som skal ivareta lokaltrafikk, internt mellom lokale målpunkt, men også til/fra planskilte kryss på E6. Lokalveien vil også fungere som tilbud til gående og syklende, og utformes slik at den kan fungere som omkjøringsvei i de tilfeller E6 stenges. For alternativ øst forutsettes det at dagens E6 mellom Nedgård og Ulsberg blir lokalvei, og omklassifiseres til fylkesvei.

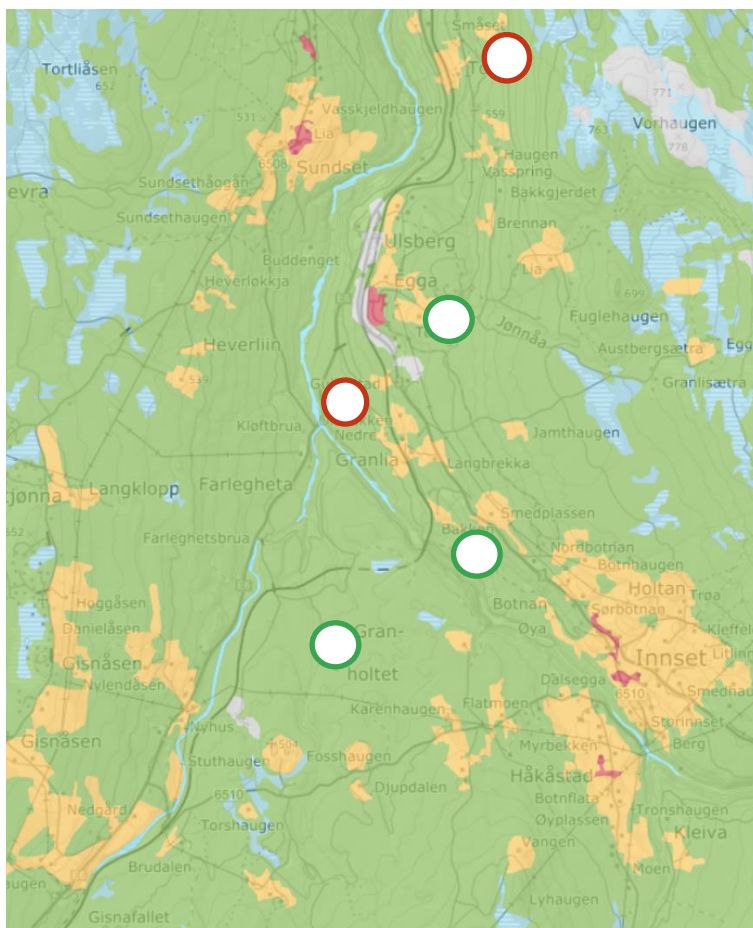
2.5 Massedeponi

Tiltaket vil sannsynlig medføre et masseoverskudd og det kan bli aktuelt med deponiområder innenfor planområdet. De to alternativene vil antageligvis gi ulik massebalanse (masseoverskudd), men det er ikke gjort beregninger av omfang. For hver av traséene vil mengder beregnes og lokalisering og utforming av deponier utredes. Det er viktig med korte kjøreavstander til deponi. Det er også et mål at deponiene skal ha samfunnsnytte, i form av arealtilskudd (f.eks. landbruk eller næring).

Det er deponiområder i vedtatt plan for E6 Ulsberg Vindåsliene. Disse inngår også i de utredningene som nå skal gjennomføres.

Mulige deponiområder for alternativ øst:

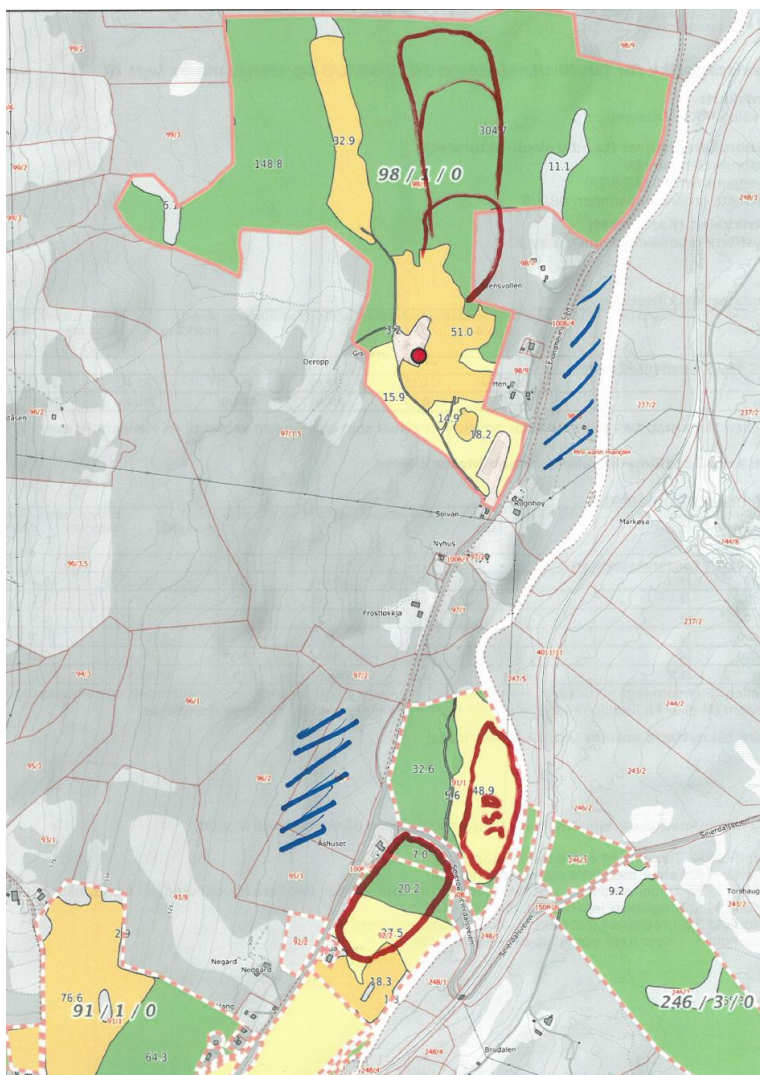
Det er i forbindelse med tidligere utredninger av alternativ øst også gjort vurderinger av deponiområder. Utredning av disse deponiområdene er gjort i samarbeid med kommunen. Kartet i figur 3 viser deponiområder fra vedtatt plan for E6 Ulsberg Vindåsliene med rød sirkel, og forslag til nye deponiområder med grønn sirkel.



Figur 3 Forslag til området for deponi langs alternativ øst

Mulige deponiområder for alternativ vest:

Landbruksavdelingen i kommunen har hatt møte med grunneiere som har aktive landbrukseiendommer langs alternativ vest. De har tegnet inn arealer der det kan være aktuelt å deponere masser og etablere dyrkamark. Disse er tegnet inn med rødt på figur 4. Kommunen har i tillegg markert et par områder som kan være aktuelle (blå skravur), men der er det ikke gjennomført befarings eller vært kontakt med grunneiere.

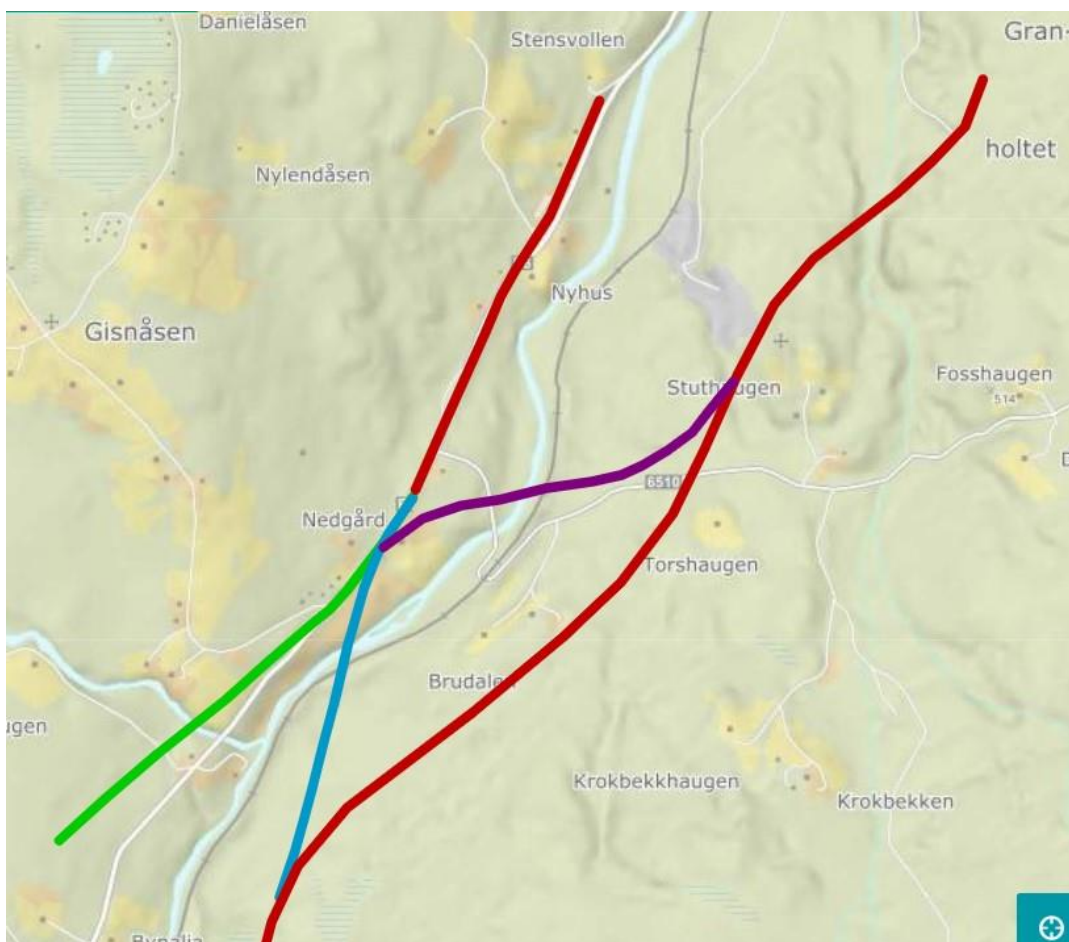


Figur 4 Forslag til området for deponi langs vestlig alternativ

2.6 Mulig videreføring av E6 sør for Nedgård

Statens vegvesen varslet i februar 2021 planoppstart for E6 Fagerhaug – Seierdalsveien (Nedgård), og det er gjort overordnede vurderinger av mulig traséer for ny E6 på denne strekningen. Dette arbeidet er stilt i bero inntil videre, og det er foreløpig uklart når planarbeidet blir gjenopptatt.

Nye Veier og Statens vegvesen har hatt flere møter vedrørende grensesnittet mellom prosjektene ved Nedgård, og mulig videreføring mot sør. Vi ser at uansett valg av trasé mellom Nedgård og Toset så vil det være mulig med flere løsninger sør for Nedgård. Videreføring langs dagens E6, eller øst eller vest for dagens E6 vil være mulig ved valg av både alternativ øst og alternativ vest.



Figur 5: Grønn, blå og lilla linje viser mulige koblinger sør for Nedgård mellom østre og vestre alternativ

3 Overordnede rammer

Arbeidet med reguleringsplanene skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer og Nye Veiers strategiske mål.

3.1 Nasjonale planer og retningslinjer

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen.
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV).
- T-1442/2021 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.
- Relevante veiledere fra NVE, som f.eks.:
 - NVE Veileder til vannressursloven og NVEs behandling behandling av vassdrag og grunnvannstiltak nr. 1/2021
 - NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar.
- Nasjonale mål om jordvern.
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter plan- og bygningsloven, Versjon II 2016.

- Nasjonal Transportplan (NTP 2022-2033).
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023).

3.2 Regionale planer og føringer

- Trøndelagsplanen 2018-30.
- Regional transportplan Midt-Norge 2014-2023:
 - Delstrategi vei.
 - Handlingsprogram samferdsel, vedtatt desember 2017.

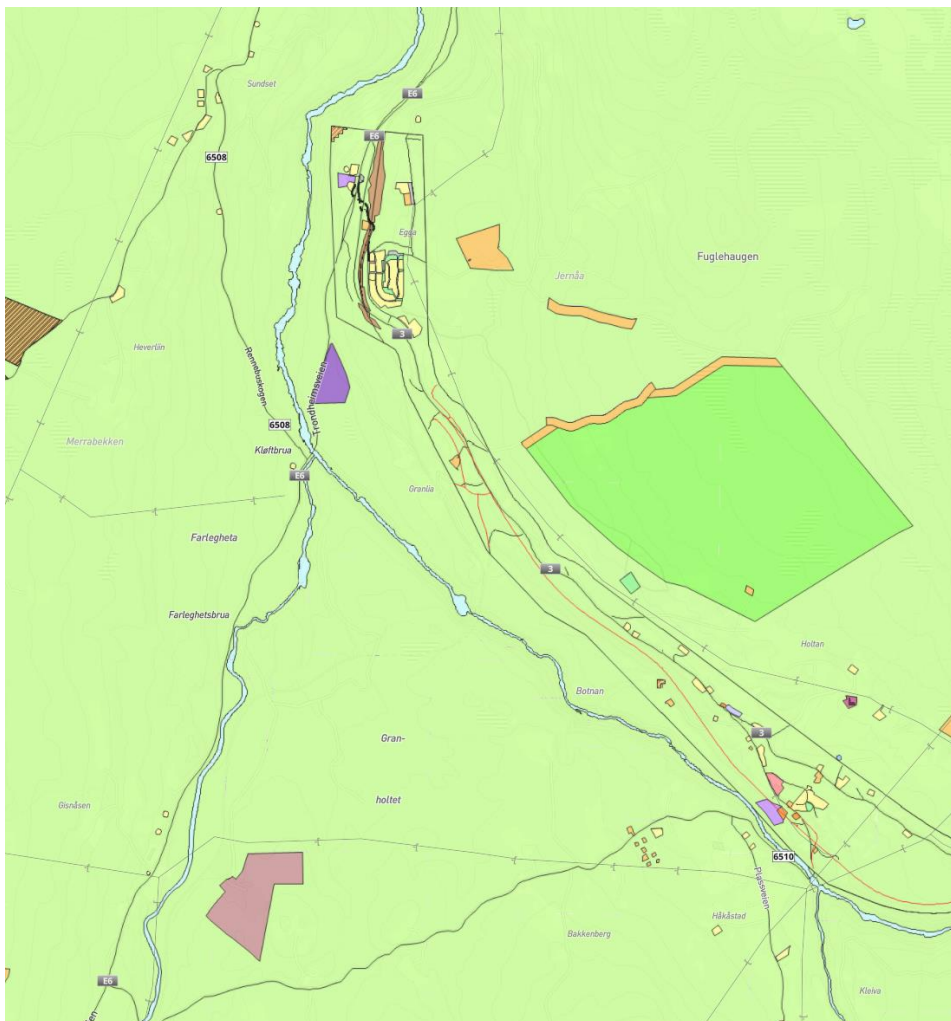
Oversikt over øvrige relevante regionale planer ligger på Trøndelag fylkeskommune sine hjemmesider.

3.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens arealdel for Rennebu 2013 – 2025 ble vedtatt 20.11.14 og samfunnsdelen vedtatt 20.10.13.

Kommunedelplan (KDP) E6 Ulsberg – Berkåk – Løklia med konsekvensutredning ble vedtatt 19.9.2013 i Rennebu kommune og 18.11.2013 i Midtre Gauldal kommune, og er utarbeidet med bakgrunn i planprogram som ble fastsatt av Rennebu og Midtre Gauldal kommunestyre. Kommunedelplanen ble utarbeidet for ett hovedalternativ og tre sekundære alternativer som ble konsekvensutredet. Utredningen konkluderte med at hovedalternativet med E6 i tunnel via Berkåk sentrum er det beste alternativet for framtidig linje for E6.

Arealet innenfor planområdet som varsles ved oppstart er stort sett avsatt til LNFR (landbruk, natur, friluftsliv og reindrift) i arealdelen for Rennebu kommuneplan (2013 – 2025).



Figur 3 Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Rennebu kommune.

3.4 Nye Veiers klimastrategi:

Nye Veiers nye klimastrategi hviler på tre hovedpilarer:

1. Norges klimaforpliktelser, klimamål og nasjonale klimapolitikk.
2. Nye Veiers virksomhetsstrategi.
3. Nye Veiers verdier: Fornye. Forbedre. Forsikre.

På bakgrunn av de nevnte strategiske pilarene, har Nye Veier vedtatt følgende overordnede klimamål:

Utslipp fra utbygging

- Innen 2030 skal klimagassutslippene fra Nye Veiers anleggsvirksomhet reduseres med 50 %, sammenlignet med bransjestandard teknologi i referanseåret 2005.
- Innen 2030 skal direkte utslipp fra Nye Veiers prosjekter reduseres med 50 %, sammenlignet med bransjestandard teknologi i referanseåret 2005.

Driftsfase

- Innen 2030 skal klimagassutslippene fra drift og vedlikehold av Nye Veiers strekninger være redusert med 75 %, sammenlignet med bransjestandard teknologi i referanseåret 2005.

- Innen 2030 skal direkte utslipp fra drift av Nye Veiers veistrekninger reduseres med 75 %, sammenlignet med bruk av fossil teknologi.

Arealendring

- Nye Veier har et overordnet mål om at klimagassutslipp fra arealendringer skal reduseres mest mulig gjennom prosjektenes planlegging og bygging. Arealer og arealendring vil behandles nærmere i Nye Veiers kommende miljøstrategi.

Nye Veiers miljøstrategi:

Norge har en rekke vedtatte forpliktelser og miljømål. Disse målene og forpliktelsene danner rammene for Nye Veiers miljøarbeid. Som statlig byggherre skal vi:

- Understøtte nasjonal miljøpolitikk og ivareta interessenters forventninger til Nye Veier.
- Sikre at vi har et tydelig fokus på å minimere vår påvirkning på miljøet.
- Finne løsninger for å ivareta miljøet på en god måte.

Nye Veier har definert tre strategiske prioriterte områder innen miljø:

1. Arealbeslag og naturmangfold
2. Sirkulærøkonomi
3. Forurensning

Følgende hovedmål er satt for de prioriterte områdene:

		
<p>Arealbeslag og naturmangfold</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nye Veier skal redusere den negative påvirkningen på verdifulle arealer og naturmangfold i våre prosjekter 	<p>Sirkulærøkonomi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nye Veier skal øke gjenbruk og sirkularitet i den totale prosjektporteføljen 	<p>Forurensning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nye Veier skal sikre etterlevelse av krav knyttet til forurensning, redusere negative konsekvenser og bidra til standardisering av praksis og krav.

4 Tema for konsekvensutredning

4.1 Landskapsbilde

Landskapet fra Toset til Ulsberg inngår i Orkladalen, med elva Orkla i dalbunnen, hvor dalsidene er til dels svært ulent og bratt. Vestlig korridor vil ligge eksponert ut i den bratte dalsida, mens østlig korridor vil ligge noe lengre oppe dalsida, hvor det også stedvis er slakere skogs- og jordbruksterreng. På denne delstrekningen er landbruket aktivt mtp. skogbruk og beite, mens dyrkamarka preges i stor grad av å ha gått ut av produksjon.

Ved Kløftbrua sør for Ulsberg, er elvekrysset med Byna. Her svinger Orkla østover, mens Byna holder retning sørover.

Fra Ulsberg vil både dagens og ny E6 ta seg ned den relativt bratte dalsida mot kryssing av Orkla, en dalside med skog og innslag av dyrkamark. I dette området går selve vassdragene Orkla og Byna i djupe kløfter som tydelig definerer landskapets karakter.

Sør for sørlig dalside av Orkla roer landskapsformen seg og langs begge alternativene preges landskapet av tradisjonelt, trøndersk landbrukslandskap med drivverdig skog, utmarksbeite og relativt små teiger med dyrkamark.

Problemstilling

Konsekvensutredning for landskapsbilde vil vurdere omfanget av nye landskapspåvirkninger for begge alternativene og sammenholde disse mot dagens landskapsbilde på strekningen. Verdien av dagens landskapsbilde vil bli vurdert, og danner grunnlag for konsekvensvurderingen. Både nær- og fjernvirkninger fra ulike standpunkter vil bli vurdert, og det vil bli laget terrengmodell/fotomontasjer som illustrerer landskapsinngrepene (endringene).

Grunnlagsdokumenter og kilder

I arbeidet med å utrede konsekvenser vedr. temaet landskapsbilde benyttes tilgjengelig kart og rapporter, ortofoto, fotos fra tiltaksområdet, samt dataregistrer som Naturbase og NIBIOs base over landskapstyper og jord/skog.

Det vil være behov for supplerende dokumentasjon og egne registreringer. Da vil det aktuelle utredningsområdet bli befart, og det tas bilder av tiltaksområdet fra steder som vil bli visuelt berørt av tiltaket. Aktuelle fotostandplasser kan være boligfelt eller annen bebyggelse, veier, utsiktspunkter m.m. Disse bildene vil senere også kunne danne grunnlag for fotomontasjer av tiltaket (jfr. «Visualiseringer» nedenfor).

Metode/rapport

For gjennomføring av konsekvensutredning benyttes en tilpasser versjon av Statens vegvesens standardmetodikk for en systematisk, samlet vurdering av temaet. Fremgangsmåten er beskrevet i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2018). For temaet Landskapsbilde er denne metodikken grovt sett som følger:

- Landskapets verdi i tiltaksområdet – på *en skala fra uten betydning til svært stor* - blir fastsatt på bakgrunn av følgende parametre: Landskapets sjeldenhet i regionen, landskapets mangfold og romdannelser, vegetasjonssammensetning, vann – vassdrag og spesielle landskapskvaliteter. I dette arbeidet benyttes "Nasjonalt referansesystem for landskap" utviklet av NIBIO (tidl. Institutt for skog og landskap). Naturbase (Miljødirektoratet) kan også gi viktig informasjon til dette arbeidet. I tillegg til den foreslåtte landskapsverdien vurderes også landskapets sårbarhet i forhold til det aktuelle tiltak. Her vil tiltakets synlighet og karakter/dominans i forhold til omgivelsene være viktige.
- Påvirkning. Etter at landskapsverdien er vurdert diskuteres tiltakets virkning på landskapsbildet. Påvirkningen fastsettes etter *en skala fra ødelagt/sterkt forringet til forbedret*. Fotomontasjer og/eller terrengmodeller vil være viktige verktøy når en skal gjøre disse vurderingene (se nedenfor).
- Konsekvens. I siste trinn vurderes konsekvensene som tiltaket vil ha for landskapsbildet. Til dette benyttes en *konsekvensvifte* hvor både landskapsverdi og påvirkning blir hensyntatt.
- Skadereduserende tiltak. Etter at landskapskonsekvensene er utredet, vil det bli gjort en vurdering av tiltak som vil kunne redusere evt. negative konsekvenser for landskapsbildet.

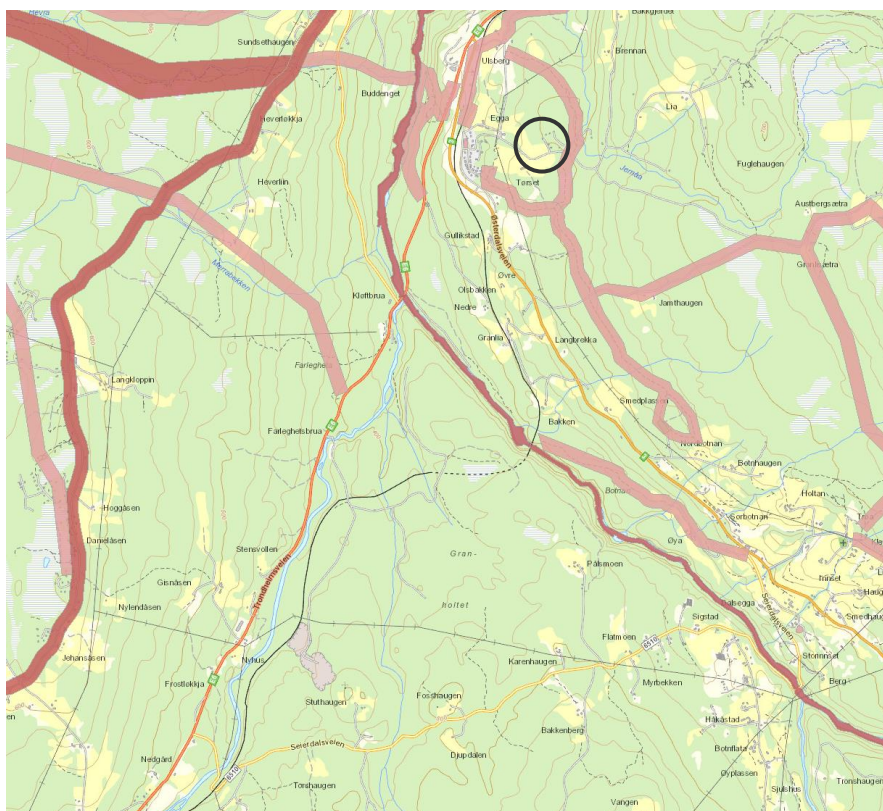
- **Visualisering.** I arbeidet med å vurdere konsekvenser for temaet landskapsbilde er visualiseringer av tiltaket ved hjelp av fotomontasjer og/eller terrengmodeller et viktig hjelpemiddel.

Det lages en terrengmodell hvor de nye tiltakene legges inn. Terrengmodellen bearbejdes i egnet illustrasjonsprogram (Photoshop e.l.), og det lages fotomontasjer ved å velge samme standpunkt for innsyn i terrengmodell som foto tatt på stedet. Disse settes så sammen og vil fungere som vurderings- og dokumentasjonsgrunnlag.

For hvert av alternativene vil påvirkningen av landskapet bli vurdert hver for seg. Det utarbejdes en analyse for hvert av alternativene. Sammenstilling og anbefaling framkommer til slutt i en sammenlignende matrise. Det utarbejdes så en konsekvensvifte for hvert alternativ, slik at en kan få synliggjort hvilket alternativ som gir minst negativ konsekvens for temaet landskapsbilde. Dette vil også bli utdypet i en oppsummerende tekst.

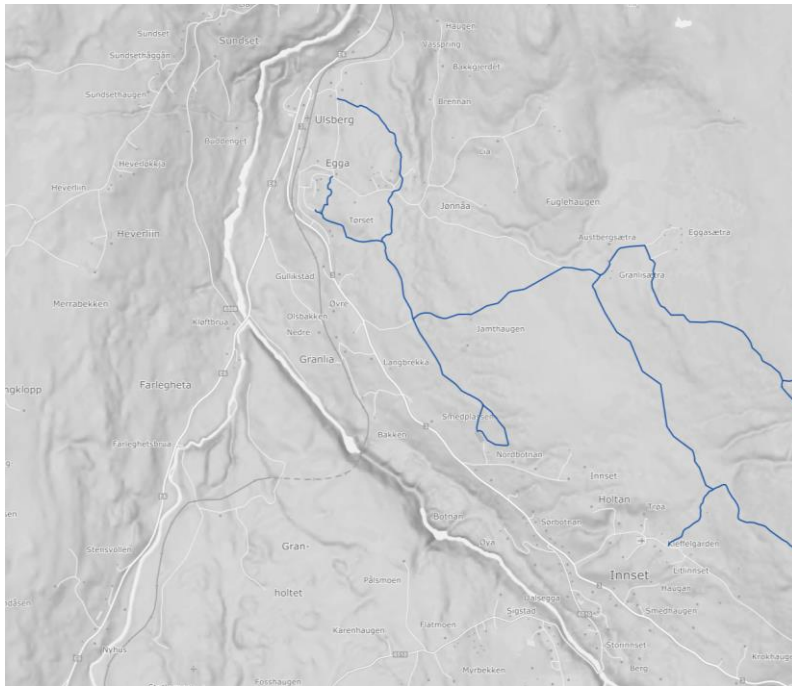
4.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv, hytteliv

Det er registrert friluftsområder i og nær planområdet. Både østlig og vestlig korridor passerer og krysser friluftsområder. Det ligger et friluftstrag langs Orkla som begge alternativene passerer, i tillegg krysser den østlige korridoren en tur-/skiløype ved Tørset hyttefelt (se figur 7 – svart sirkel).



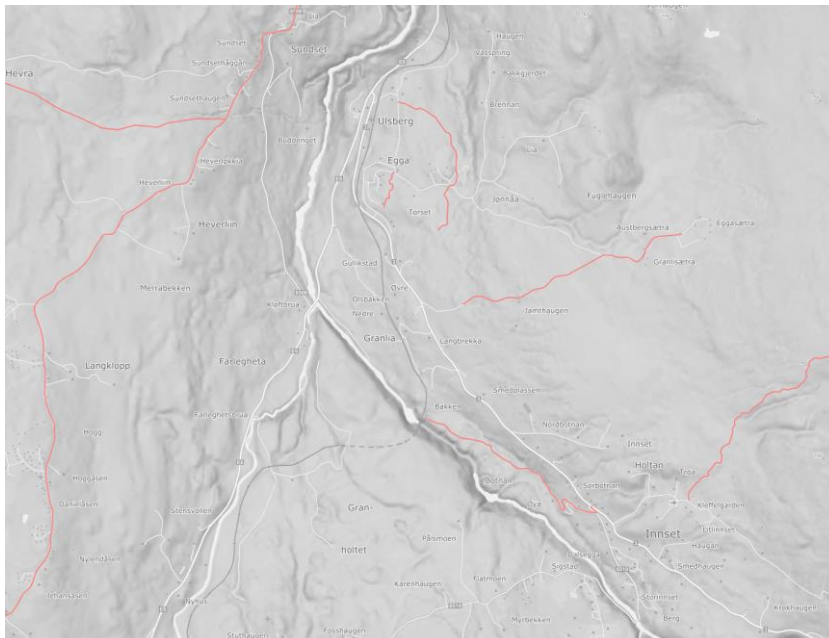
Figur 4 Registrerte friluftsområder i området. Svart sirkel rundt Tørset hyttegrenn.

Ved Ulsberg og Tørset hyttegrenn er det et velutviklet sti- og løypenett som brukes året rundt. Dette er i hovedsak orientert østover mot Innset (se figur 5 og 6).



Figur 5 Kartlagt skitrasé

Veien opp til Granholtet opplyses via tidligere innspill også brukt til turer. Under befaring av området høsten 2020 ble det oppdaget et stinett, delvis med klopper, i områdene ved Stuthaugen og Markøya masseuttak. Disse er ikke markert av kartet. Sykling foregår på turveier, stier, gang- og sykkelveier og kjøreveier i planområdet. Det er muligheter for stisykling langs Hostostradaen sør for planområdet.



Figur 6 Oppmerkede turløyper i området

Problemstilling

Fagtemaet skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet vil i

denne utredningen omfatte friluftsområder, utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige, idrettsanlegg, nett for tursykling og forbindelseslinjer for myke trafikanter som ikke dekkes av trafikkrapporten.

Utredningsbehov

Foreliggende databaser viser ingen spesielle friluftsområder på strekningen. Friluftsliv, by- og bygdeliv vil imidlertid være relevant i forhold til nærturer, hverdagslivet og bruk av særlige områder, så som elva for fiske eller utsiktspunkter i terreng og bruk av stisystem området.

Metode

Verdi, omfang og konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv skal utredes i samsvar med Håndbok V712. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives. Det tas kontakt med lokale lag og organisasjoner, kommunen og enkeltperson for økt kunnskap om friluftsliv, målpunkt og kvaliteter. Dette i tillegg til å bruke gjeldene registre.

4.3 Naturmangfold

Temaet naturmangfold inkluderer terrestriske arter (flora, fauna), naturtyper, samt vannmiljø og vilt.

Utredningsbehov

- Beskrivelse av foreliggende lokaliteter med verdisetting.
- Oppsummering av foreliggende registreringer av rødlistede arter og arter av nasjonal forvaltningsinteresse.
- Beskrivelse av lokaliteter med fremmedarter, spesielt med fokus på høyeste risikokategorier.
- Vurdere store landkapsøkologiske sammenhenger og barrierevirkning for vilt.
- Supplering av mangler i kunnskapsgrunnlaget med tilleggsbefaringer på temaer hvor det ansees som nødvendig.
- Øke kunnskapsgrunnlaget for vilt, med spesielt fokus på storvilt. Avdekke viktig beite- og leveområder og vurdere kryssingsmuligheter for vilt.

Metode

Viktige naturtyper etter håndbok 13 om kartlegging av biologisk mangfold vil bli kartlagt og kartfestet, samt vannkvalitet i berørte vassdrag. Registrerte naturtyper vil beskrives og verdisettes etter reviderte faktaark fra 2014. Karplantefloraen vil bli undersøkt og evt. rødlistede arter registreres med posisjon fra GPS. Fremmedarter med status SE-svært høy risiko, HI-Høy risiko og PH-potensielt høy risiko i fremmedartslisten 2018 vil bli kartfestet.

Verdi, omfang og konsekvenser for naturmangfold skal utredes i samsvar med Håndbok V712. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase beskrives.

Som del av planforslaget må det også redegjøres for hvordan prinsippene i naturmangfoldlovens § 8-12 (jf. nml. § 7) er vurdert.

Nytt reglement fra Statsforvalteren krever at det etter 2021 legges NIN-kartlegging til grunn, derfor skal dette gjøres på den vestlige strekningen. Den østlige strekningen er kartlagt tidligere, etter DN håndbok 13. Hele denne strekningen re-kartlegges ikke iht. NIN-metoden, men det suppleres med stikkprøver iht. NIN for sammenligning av alternativene.

Grunnlag og rapporter:

- Vurdering av konstruksjoner: Statens vegvesen N200
- Viltvurderinger: Statens vegvesen håndbok V134
- Naturtypekartlegging: DN håndbok 13 / Naturtyper i Norge (NiN)

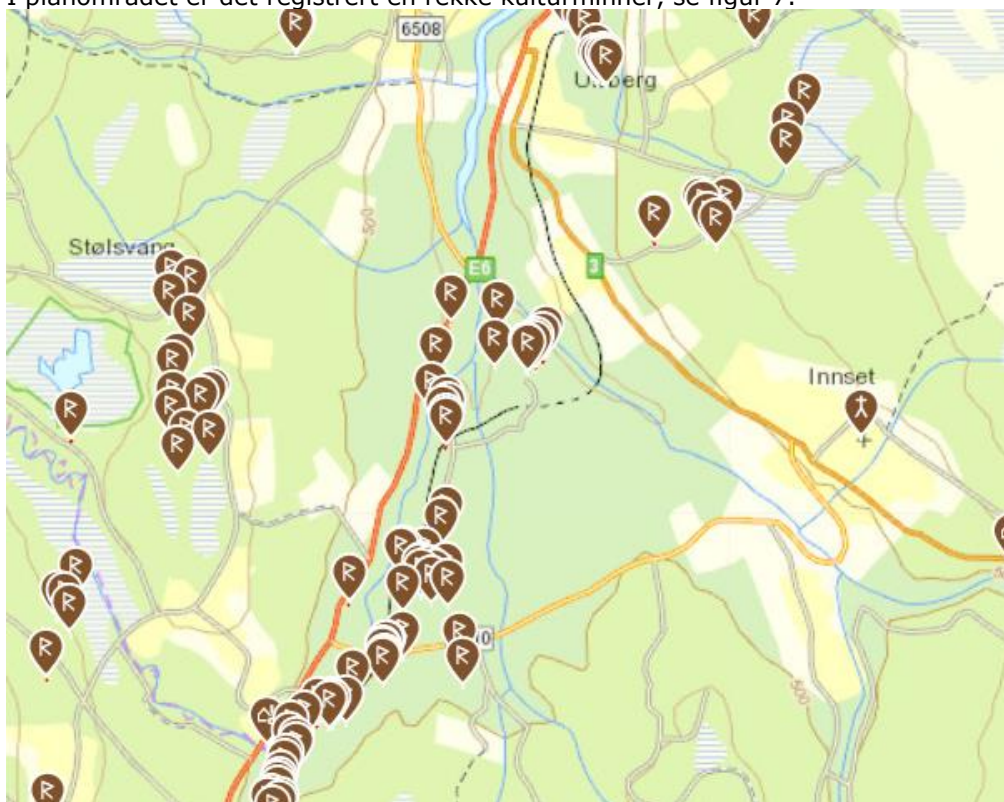
- Supplerende befaringer
- Nettsidene naturbase.no og artskart.no
- KU-data fra tidligere utredninger
- Skjøtselsplaner
- Databaser for aldersklasser i skog
- Foreliggende Miljøregistreringer i skog (MiS)
- Flyfoto/ortofoto og eventuelt dronebilder
- Vann-Nett for beskrivelse av vannforekomster
- Databaser med berggrunnsinformasjon (NGU)

Sentrale kontakter

- Statsforvalteren i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune
- Kommunens fagavdelinger
- Lokale viltlag og fiskeforeninger
- Forum for natur og friluftsliv Trøndelag (paraplyorganisasjon)
- Organisasjoner med fagkunnskap (botanikk, zoologi, etc.)

4.4 Kulturarv

I planområdet er det registrert en rekke kulturminner, se figur 7.



Figur 7 Registrerte kulturminner i området

Problemstilling

Det er registrerte kulturminner i området, både i form av automatisk fredede kulturminner, nyere tids kulturminner, kulturminner med mindre entydig vernestatus og SEFRAK-registrerte bygninger (bygninger oppført før 1900). Planområdet vurderes også å ha potensiale for funn av ytterligere hittil ikke registrerte kulturminner. Det er relevant å inkludere en vurdering av det kulturhistoriske landskapet (estetikk, opplevelser og kulturarv, om de historiske relasjonene i landskapet er

framtreddende), sentrale elementer i landskapet slik som bruer, og eventuell berørt arkitekturav fra 1900-tallet.

Utredningsbehov

Kulturminnelovens undersøkelsesplikt (§9) for automatisk fredede kulturminner skal være oppfylt før 2. gangs behandling av reguleringsplanen. Kulturminnemyndighetene foretar en vurdering av potensialet for funn av automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet og behov for registreringsundersøkelser i form av overflatebefaringer og/eller sjakting i forbindelse med planprosessen. Reguleringsplanen skal redegjøre for konsekvenser for kulturarv, og det skal spesielt fokuseres på avbøtende tiltak. Vurderingen skal også omfatte anleggsperioden. Tema omtales i planbeskrivelsen.

Metode

Kulturarv skal beskrives, verdsettes, omfanget av tiltaket og konsekvens skal vurderes i samsvar med Håndbok V712. For dette temaet vil metodikken være de andre utredningene, men viktigste datakilde vil her være Riksantikvarens register over automatisk fredede kulturminner (Askeladden). Videre vil SEFRAK-registeret bli benyttet for å påvise og vurdere verdien av bebyggelse fra før år 1900.

Fylkeskommunens kulturavdeling vil bli kontaktet for mer utdypende og detaljert lokal kunnskap om kulturminner og kulturmiljøer i tiltaksområdet, samt hvor en kan forvente at en vil støte på nye funn ved evt. avdekkinger/utgravninger i forkant av gjennomføring av tiltak. Nyere kulturminner (bl.a. tekniske kulturminner) vil også bli kartlagt og vurdert. Evt. samiske kulturminner vil bli utredet. Resultater fra evt. undersøkelser i sjø/vann må tas med i en totalvurdering av området. LIDAR og bruk av bygdebøker inngår som en del av datagrunnlaget.

4.5 Naturressurser

Østlig korridor berører hovedsakelig skog av ulik grad bonitet, sør for Orkla. Nord for Orkla beslaglegges noe fulldyrka jord som må revegeteres da ett av prosjektmålene er mer dyrkamark etter ferdigstilling av veien. Vestlig korridor berører noe dyrka mark lengst sør i planområdet. Videre nordover er det i hovedsak skogsareal som berøres, her også av ulik grad bonitet.

Problemstilling

Innenfor planområdet er det noen arealer med dyrkbar jord, dyrka jord og innmarksbeite. Store deler av planområdet berører skog, i hovedsak av middels bonitet. Omfang av varig og midlertidig beslag av fulldyrka mark, innmarksbeite, dyrkbar mark og skog skal beskrives. Planområdet berører utmarksbeite for husdyr. Konsekvenser for viktige områder av utmarksbeite skal også beskrives.

Utredningsbehov

Det skal vurderes muligheter for å etablere erstatningsareal for dyrka mark som går tapt.

Utredningen skal beskrive eventuelle konsekvenser av berøring med grunnvannsbrønner, grus-, pukk- og mineralforekomster eller overflatevann av ressursmessig betydning i planområdet. Det benyttes offentlig tilgjengelige databaser til kartleggingen. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

Metode

Verdi, omfang og konsekvenser beskrives i samsvar med Håndbok V712.

4.6 Klimagass

Problemstilling

Å bygge en vei som oppnår Nye Veiers mål om 50 % reduksjon av klimagassutslipp i anleggsfasen og 75 % i driftsfasen krever at det gjøres klimatiltak i alle faser av prosjektet.

Utredningsbehov

For å sikre lavest mulig klima- og miljøpåvirkning må inngrep i natur minimeres, både for midlertidige og permanente inngrep, for eksempel reduksjon av veibredde og inngrepssoner. Videre må det vurderes muligheter for bruk av materialer med lavest mulig utslipp, eksempelvis lavkarbon-betong, stål med høy resirkuleringsgrad, miljøasfalt eller andre materialer med dokumentert lave utslipp fra produksjon. Lokale, robuste materialer må prioriteres for å redusere transport og hyppig utskiftning. Reduksjon av utslipp fra anleggsfase kan oppnås ved blant annet å redusere tomgangskjøring, benytte elektriske anleggsmaskiner og kjøretøy. Utslipp fra driftsfasen kan reduseres ved å bygge smart og med robuste materialer, samt å optimalisere vedlikeholdslogistikken. For å sikre reelle utslippskutt må utslippene beregnes for hele livsløpet, slik at en klimagevinst i anleggsfasen ikke gir høyere utslipp i driftsfasen og en netto økning.

I tillegg til å bygge veien med lavest mulig klima- og miljøpåvirkning kan andre avbøtende tiltak vurderes, eksempelvis energiproduksjon fra solceller, rehabilitering av myrer eller karbonlagring med biokull.

Metode

Konsekvensutredningen skal som prinsipp kartlegge hvilken grad tiltaket påvirker klimagassutslipp. Tiltaket skal sammenlignes med et referansealternativ. Notatet skal beregne utslipp fra materialproduksjon, anleggsfase, arealbruksendringer og driftsfasen i en periode på 60 år.

5 Nærmere om metode for konsekvensutredning

For gjennomføring av konsekvensutredningene (KU) benyttes en tilpasset versjon av Statens vegvesens standardmetodikk for en systematisk, samlet vurdering av temaet. Framgangsmåten er beskrevet i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2018).

Konsekvensutredningens hovedhensikt er å avdekke tiltakets konsekvenser for miljø, samfunn og naturressurser. Sammenligningsgrunnlaget for konsekvensvurderingen er en forventet utvikling i henhold til 0-alternativet. Det foreligger verken private eller kommunale planer for området som gir grunn for å tro at området vil forandres nevneverdig fra i dag.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser: Verdi; omfang; og konsekvens.

1. Med *verdi* menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Verdi uttrykt som tilstand, egenskaper, eller utviklingstrekk for det aktuelle temaet i det området som prosjektet planlegges.
2. Tiltakets *påvirkning* – hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak.
3. Virkningens *konsekvens* – fastsettes ved å sammenholde opplysninger/vurderinger om det berørte temaets verdi og omfanget av tiltakets virkning.

For de fleste tema kvantifiseres verdien på en tredelt skala: Liten (eller lokal) verdi; middels (eller regional) verdi; stor (eller nasjonal) verdi.

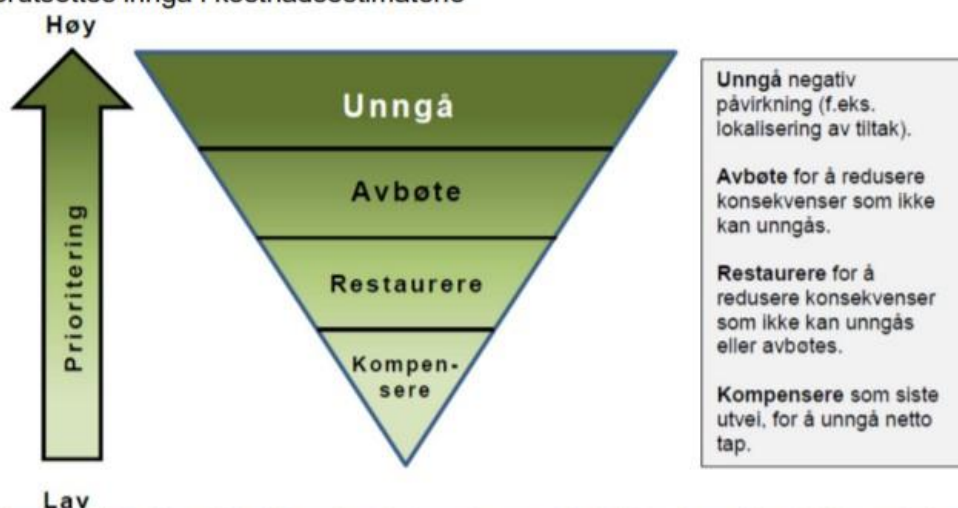
Grunnlaget for å fastsette verdi er delvis skjønsmessig, men der slik verdifastsettelse foreligger i skriftlige dokumenter, benyttes gjerne disse.

Skalaen for den samlede vurderingen er gitt i en såkalt konsekvensvifte definert i Håndbok V712. I viften kommer det fram en konsekvensskala fra stor positiv til kritisk negativ konsekvens.

Det er viktig å være klar over at den samlede konsekvensvurderingen, oppsummert i konsekvensviften, er gjort med utgangspunkt i området i sin helhet. Dersom konsekvensen vurderes til "lite til middels påvirkning", kan vurderingen allikevel skjule store konsekvenser for, for eksempel, nærmeste naboer. Det forutsettes at den enkelte detaljsak ved slike konsekvenser håndteres i direkte prosesser mellom tiltakshaver og den enkelte interessent.

Konsekvens	Beskrivelse
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader.
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus dominerer.
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger.
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger.

Fortrinnsvis vil de ikke-prissatte fagene bidra med sin kunnskap slik at verdier ikke forringes, eller at inngrepene begrenses, se figur 10. Ved behov vil forslag til skadebegrensende tiltak i anleggs- og driftsfase beskrives kort. Disse legges til grunn når man vurderer konsekvens og forutsettes inngå i kostnadsestimatene



Figur 10: Tiltakshierarki for ikke-prissatte konsekvenser. Det tilsier at man først skal unngå, deretter avbøte, så restaurere og eventuelt, som siste utvei, kompensere (modifisert etter Meld. St. 14 Natur for livet, s. 87 Kilde [Fysisk kompensasjon | Statens vegvesen, nettside, 2021](#))

6 Fagrapporter

6.1 Trafikkanalyse

Det skal utarbeides en trafikkrapport som vil vise trafikkmengden (ÅDT) til bruk i støyanalyser. Trafikkrapporten vil inneholde en trafiksikkerhetsvurdering og en kapasitetsvurdering som peker på punkt i planen hvor forhold mellom gående og syklende og biltrafikk, og forhold mellom lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk må vurderes spesielt.

Det skal undersøkes hvorvidt området brukes av fotgjengere eller syklister. Planen skal unngå redusert sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Kollektivtransportens behov skal også hensyntas. Sweco har tidligere utarbeidet en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (05.12.18) av tidligere planforslag, men den forholder seg til den opprinnelige veilinjen. Regulert veilinje strekker seg lengre sør enn tidligere regulert.

Det skal gjennomføres en trafiksikkerhets-revisjon av reguleringsplanen når den foreligger. Det vil da tas med en metodisk gjennomgang av trafiksikkerhet i planforslaget.

6.2 Støy

Det vil gjennomføres støyanalyser for hvert av alternativene i forbindelse med planarbeidet. Det beregnes både støy fra nytt veianlegg samt jernbanen, sumstøy. Disse vil følge med reguleringsplanene som vedlegg. Det skal ses på virkningene av ny trasé, samt behov for støyskjerming mot bebyggelse og friluftsliv. Dersom det blir behov for støyskjerming, vil også ettersituasjonen vises i rapporten. Både anleggsfase og permanent driftsfase vil utredes.

6.3 Luftforurensning

Lokal luftforurensning vurderes med spredningsmodellering for aktuell ny veitrasé. Både anleggsfase og permanent driftsfase vil utredes. Beregnete trafikk tall vil ligge til grunn for analysen.

6.4 Grunnforhold, geologi og geoteknikk

Planområdet ligger over marin grense, og grunnforholdene består hovedsakelig av morenemasser med varierende tykkelse, stedvis med innslag av torv og myr. Bergmassen er en del av Trondheimsdekkekomplekset bestående av bergarter med sedimentær eller vulkansk opprinnelse. De dominerende bergartene er fyllitt, glimmerskifer og grønnstein.

I forbindelse med arbeidet om ny reguleringsplan for E6 vedtatt i 2016, ble det gjennomført en rekke grunnundersøkelser og ingeniørgeologiske undersøkelser. Alternativene som nå utredes medfører behov for supplerende undersøkelser. Disse vil gjennomføres i områder som vurderes viktige å kartlegge av hensyn til sikkerhet for drift og anleggsgjennomføring. Stabilitet og rasfare er viktige tema for analysene her. Det utarbeides egne fagrapporter der utfyllende sammendrag innarbeides i planbeskrivelsen.

6.5 Flomfarevurdering og vannhåndtering (hydrologi og VA)

Utredningen skal beskrive planlagte vannhåndteringstiltak og eventuelle konsekvenser det vil få ift. dagens avrenningssituasjon.

Innholdet i utredningen skal følge dokumentasjonskrav for reguleringsplan gitt i Statens vegvesen håndbok N200 for vannhåndtering (overvann og drenering), samt NVE's retningslinjer for flom og skredfare i arealplaner (2/2011).

Det viktigste målet med utredning av vannhåndtering er å sikre at etablering av ny hovedvei ikke medfører skader eller ulemper i vassdragene for allmenne eller private interesser, jf. vannressursloven, vannforskriften og laks og innlandsfiskeloven. Alle relevante myndighetskrav skal følges, herunder lover, forskrifter og Statens vegvesens håndbøker. De mest sentrale myndighetskrav knyttet til veibygging og vannhåndtering er gitt i Statens vegvesens håndbok N200, og for bruer N400. Videre er NVEs veileder for «*Flaum og skredfare i arealplaner*» sentral. Flomfaren skal utredes for alle elve- og bekkekryssinger.

6.6 Prissatte konsekvenser

Det gjennomføres ikke en fullverdig konsekvensutredning av prissatte konsekvenser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Nye Veier utfører deler av prissatte konsekvenser, og sammendrag av dette vil bli omtalt i planforslaget. Temaer som inngår i konsekvensanalysen tilhører aktørgruppen «Samfunnet for øvrig», beskrevet i kapittel 5.6 – 5.7 i håndbok V712. Dette omfatter følgende temaer:

- Ulykker.
- Støy.
- Luftforurensning (lokal, regional).

Ulempen ved berøring av Markøya masseuttak i det østlige alternativet skal vurderes og beskrives som en prissatt konsekvens, både eventuell beslaglegging av mineralisk forekomst samt nærføring av E6 til sprengingsområde.

6.7 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse for hvert av alternativene. Hensikten med analysene er å avdekke risikoen knyttet til tiltaket. Analysene skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Aktuelle tema for ROS-analysen er bla. grunnforhold, klimaendringer, forurensning og beredskap/ulykker.

Skadeforebyggende tiltak skal innarbeides i planforslaget underveis i planleggingen, og andre tiltak skal tas inn i forslag til reguleringsbestemmelser. Bl.a. inngår krav om hensyn til kulturminner, vassdrag, jordbruk/matjord, håndtering av ytre miljø og landskapsplan i reguleringsbestemmelsene.

For anleggsgjennomføringen skal det legges inn flere krav i reguleringsplanbestemmelsene, bl.a. om plan for trafikkavvikling i anleggsperioden, begrensning av støy, forurensning til jord, luft og vann.

Det skal dokumenteres om det planlagte tiltaket kan utsette jernbanen for økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og skredfare. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak beskrives. Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent.

ROS-analysen gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) veileder av 2017 og er delt i to faser; en innledende fase med gjennomgang av mulige risikoer i området, og en fase med analyse av risikoene. Det skal gjennomføres et tverrfaglig analysemøte der deltakerne går gjennom sjekkliste fra DSB. I prosessen skal aktuelle fagfolk fra både Rambøll og Nye Veier gå gjennom prosjektet sammen med bla. representanter fra Bane NOR, Rennebu kommune, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren og nødetatene.

6.8 Sammenstilling av utredningstema

I tabell 1 gis en sammenstilling av fagtema og hvordan disse vil bli behandlet i den videre planprosessen. Sammendrag av alle konsekvensutredningene og fagrapportene vil i tillegg inngå i begge planforslagene.

Tabell 1: Sammenstilling av fagtema og behandling av disse.

Tema	Planbeskrivelse	Konsekvens- utredning, V712	Annen fagrapport
Trafikkanalyse			x
Støy			x
Klimagass		x	
Luftforurensning			x
Landskapsbilde		x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		x	
Naturmangfold (land og vassdrag)		x	
Kulturmiljø		x	
Naturressurser		x	
ROS-analyse			x
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	x		
Grunnforhold, geologi og geoteknikk			x
Barn og unges oppvekstvilkår	x		
Elektriske forsyningsanlegg	x		
Massedeponier	x		
Folkehelse	x		
Hydrologi og VA			x
Konstruksjoner			x

7 Medvirkning

Plan- og utredningsarbeidet skal gjennomføres etter plan- og bygningsloven sine bestemmelser om samråd, offentlighet og informasjon. Det gjennomføres et folkemøte i løpet av planprosessen. Folkemøtet skal gjennomføres på en slik måte at eventuelle innspill kan bidra i utformingen av planforslaget. I tillegg vil en ha kontakt og dialog med en rekke interessenter, bla grunneiere, lag og foreninger, ulike forvaltningsorgan og myndigheter underveis i prosessen. Fagutrederne vil i tillegg ha dialog med spesifikke ressurser knyttet til den enkelte utredning.

Det opprettes en digital medvirkningsportal hvor private og offentlige kan gi innspill via en kartportal. Denne publiseres på Nye Veier sin nettside. Portalen er tilgjengelig både ved varsel om oppstart med høring av planprogram og når planforslaget sendes på høring.

Det legges opp til tett samarbeid med kommunen og sentrale høringsinstanser som Statsforvalter, Statens vegvesen, fylkeskommunen, NVE og andre aktuelle interessegrupper for å få utredet og planlagt så god løsning som mulig, herunder også forebygge forsinkelser ved eventuelle innsigelser.

Barn og unges medvirkning vil ivaretas bl.a. i form av møte i ungdomsrådet i Rennebu kommune. Nye Veier og planmyndighetene har som målsetting å gi berørte god informasjon og medvirkningsmulighet i hele planprosessen. Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Nye Veiers nettsider, www.nyeveier.no, og kommunens nettside www.rennebu.kommune.no.

Det legges opp til nært samarbeid med Statens vegvesen som har strekningen Fagerhaug – Nedgård under planlegging.

8 Forslag til framdriftsplan

Det er kritisk for framdriften av den totale strekningen Ulsberg – Vindåsliene at reguleringsplanarbeidet for Nedgård (Åshuset) - Toset ikke medfører utsettelse av utbyggingen denne strekningen er en del av. Det er derfor lagt opp til en effektiv framdriftsplan som tar utgangspunkt i en smidig planprosess.

MILEPÆLER	DATO/PERIODE
OPPSTARTSMØTE MED KOMMUNEN	14.12.21
VARSEL OPPSTART M/FORSLAG TIL PLANPROGRAM	Februar 2022
HØRING AV PLANPROGRAM	6 uker (feb.-mars)
FOLKEMØTE	I løpet av høringsperioden
VEDTAK PLANPROGRAM	April 2022
LEVERE PLANFORSLAG TIL KOMMUNEN	Juni 2022
UTLEGG TIL OFFENTLIG HØRING	September 2022
HØRINGSPERIODE	6 uker (sep. – nov.)
LEVERANSE TIL SLUTTBEHANDLING	November 2021
VEDTAK PLANUTVALG	Januar 2023
VEDTAK KOMMUNESTYRE	Januar 2023