



Statens vegvesen

Ny E6 fra Håggåtunnelen til Skjerdingsstad i Melhus kommune

Forslag til planprogram for
Kommunedelplan og konsekvensutredning

Planprogram



**MELHUS
KOMMUNE**

Region midt/Melhus kommune
dato: 05.07.2007

Forord

Melhus kommune og Statens vegvesen starter arbeidet med kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for strekningen E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad. Kommunen er planmyndighet og Statens vegvesen Region midt er tiltakshaver for vegplanen.

Forskrift om konsekvensutredninger av 1. april 2005 krever at det skal utarbeides konsekvensutredning for planen. Planen kommer inn under forskriftens § 2 Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften. Krav om konsekvensutredning innebærer at det må utarbeides et planprogram.

Forslaget til planprogram er utarbeidet av en tverretattlig gruppe med representanter fra Statens vegvesen, Melhus kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen, Norges vassdrags- og energidirektoratet og Jernbaneverket. Forslaget til planprogram er behandlet av kommunen og sendes nå på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn.

Kommunen vil etter høringen fastsette planprogrammet. Det skal redegjøres for innkomne uttalelser og hvordan disse er vurdert og ivaretatt i fastsatt program. Kopi av fastsatt planprogram vil bli sendt til alle som har avgitt uttalelse til forslag til planprogram.

Kommunedelplanen og tilhørende konsekvensutredning skal utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram.

Høring av planprogrammet blir annonsert i lokalpressen og lagt ut under ”Offentlige høringer” på hjemmesiden til Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no/horinger> og til Melhus kommune <http://www.melhus.kommune.no>

Høringsuttalelser sendes til:

Melhus kommune
Arealforvaltning
Rådhusvn 2
7224 Melhus

E-post: servicesenteret@melhus.kommune.no

Spørsmål vedrørende planarbeidet kan rettes til:

Statens vegvesen v/Ivar Berg
E-post: ivar.berg@vegvesen.no
Tlf: 73582625

Melhus kommune v/Hans Venvik
E-post: hans.venvik@melhus.kommune.no
Tlf: 72858000

Innhold

1. Lovgrunnlag og formål	3
1.1 Lovgrunnlag	3
1.2 Formål med planprogrammet.....	3
1.3 Formål med prosjektet	3
2. Dagens situasjon	4
2.1 Vegens funksjon.....	4
2.2 Trafikkutvikling	4
3. Omfang av planarbeidet	5
3.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	5
3.2 Vegstandard	5
3.3 Alternative korridorer	5
3.4 Trafikkanalyse og -prognose.....	6
3.5 Tekniske forhold	6
3.6 Samfunnsmessig perspektiv	6
4. Konsekvensanalyse	6
4.1 Metodikk	6
4.2 Prissatte konsekvenser	7
Ulykker.....	7
4.3 Ikke-prissatte konsekvenser	8
Landskapsbilde.....	8
4.4 Sammenstilling og vurdering	10
5. Lokal og regional utvikling.....	10
5.1 Fordelingsvirkninger	10
5.2 Andre virkninger for lokal og regional utvikling.....	10
Arealbruk	10
6. Oppfølgende undersøkelser.....	11
7. Statens vegvesens anbefaling.....	11
8. Organisering og planprosess	11
8.1 Organisering og framdriftsplan	11
8.2 Informasjon og medvirkning.....	12
9 Vedlegg	13
9.1 Kart over planområdet med alternative korridorer for ny E6.....	13
9.2 Rammer og premisser i planarbeidet	14
Om planområdet.....	14
Vegstandard	14
Nasjonal verneplan for veger	16
Tekniske krav i forhold til jernbane	16
Landbruk	16
Kulturlandskap.....	17
Miljøvern.....	17
Beredskap mot flom og skred	18

1. Lovgrunnlag og formål

1.1 Lovgrunnlag

Planlegging av ny E6 fra Håggåtunnelen til Skjerdingstad vil skje som en kommunedelplan der arbeidet organiseres etter § 9.4 i plan- og bygningsloven. Planarbeidet blir fullt ut basert på plan- og bygningslovens ordinære regler og med et samarbeid mellom Statens vegvesen som utfører det praktiske veplanarbeidet og Melhus kommunesom fremmer planen i samsvar med plan- og bygningslovens kap VI..

Forskrift for konsekvensutredninger av 1. april 2005 krever at kommunedelplanen skal behandles etter forskriften, og det skal utarbeides et planprogram. Planen kommer inn under forskriftens § 2 Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften.

Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planen, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen skal gjennomføres.

1.2 Formål med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å:

- redegjøre for formål med prosjektet
- redegjøre for rammer og premisser i planarbeidet
- beskrive planområdet og aktuelle korridorerⁱ som vil bli vurdert
- beskrive problemstillinger som skal utredes, herunder valg av metode
- beskrive organisering og framdrift i planarbeidet
- beskrive opplegg for informasjon og medvirkning i planarbeidet

1.3 Formål med prosjektet

Nasjonalt nivå:

- redusere reisetid og bedre forutsigbarhet for langdistansetransporter
- redusere ulykkesrisiko på E6 mellom Støren og Melhus

Regionalt og lokalt nivå:

- legge til rette for overføring av lokal trafikkⁱⁱ fra dagens E6 til ny E6 for å redusere ulykkesrisikoen og miljøulemper
- legge til rette for overføring av lokal persontrafikk til kollektivtransport

ⁱ For definisjon av planområdet og korridorer vises til kapittel 3.2 og vedlegg 1.

ⁱⁱ Med lokal trafikk menes her trafikk med start- eller målpunkt i planområdet.

- legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling og forutsigbar arealbruk i Melhus kommune

Planleggingen av prosjektet skal i størst mulig grad skje innenfor de rammer og premisser som framgår av vedlegg 2.

2. Dagens situasjon

2.1 Vegens funksjon

Strekningen mellom Støren og Melhus er ca. 25 km lang og ligger på stamvegrute 6a (E6) som går fra Oslo til Trondheim.

Dagens E6 er en tofelts veg som går gjennom tettsteder og har stedvis nedsatt fartsgrense. Vegen er ulykkesbelastet. Vegen holder ikke kravene til stamvegstandard etter vegnormalene.

I Nasjonal transportplan 2006-2015 er det ikke avsatt statsmidler til ny E6 mellom Støren og Melhus. For E6 i Sør-Trøndelag sør for Trondheim utredes mulighetene for delvis bompengefinansiert utbygging, men det foreligger så langt ingen avklaring om bompengefinansiering.

2.2 Trafikkutvikling

Nedenfor er vist dagens trafikkmengder på strekningen og prognosene fram til 2040. Det er tatt utgangspunkt i en trafikkøkning på 40 pst. fra dagens trafikk fram til prognoseåret 2040ⁱⁱⁱ.

Trafikktall:

Støren - Lundamo/Ler:	ÅDT 2005 = ca. 7400, ÅDT 2040 = 10000-11000
Melhus:	ÅDT 2005 = ca. 9400, ÅDT 2040 = 13000-14000

2.3 Ulykkessituasjonen

På strekningen er det i perioden 1999-2006 registrert 86 ulykker, med følgende konsekvenser: 6 drepte, 21 hardt skadde og 141 lettere skadde

ⁱⁱⁱ Dette er prognoseåret som er brukt i stamvegutredningen som er utført i 2006 som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

3. Omfang av planarbeidet

3.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Som en innledning til planarbeidet skal det gjennomføres en ROS-analyse. Den skal gi en oversikt over mulige hendelser som kan redusere verdi og sikkerhet med hensyn til natur, miljø og samfunn. Den skal vurdere sannsynligheten for at hendelser inntreffer, vurdere konsekvensene dersom hendelsen inntreffer og vurdere akseptabelt risikonivå. Der risikoen er uakseptabel høy skal avbøtende tiltak identifiseres og vurderes.

ROS-analysen skal ha særskilt oppmerksomhet på trafikkikkerhet på ny og avlastende vegnett, og farene for kvikkleireskred og flom.

3.2 Vegstandard

Ny E6 skal planlegges med stamvegstandard etter vegnormalene. En teknisk beskrivelse av krav til nytt vegsystem framgår av vedlegg 9.2.

Som en del av planarbeidet skal det vurderes tiltak på det lokale, avlastete vegnettet. Behovet for gang- og sykkelveger, miljøtiltak, trafikkikkerhetstiltak og tilknytning for driftsveger skal spesielt vurderes.

3.3 Alternative korridorer

Planområdet er vist i vedlegg 1 og strekker seg fra Håggåtunnelen i sør og 25 km nordover til Skjerdingsstad. Planarbeidet skal føre fram til valg av trasé som er optimal i forhold til nasjonale og regionale/lokale mål.

Det er foretatt en forhåndsvurdering av aktuelle korridorer for ny E6 på øst- og vestsiden av Gaula som en del av arbeidet med planprogrammet. Aktuelle korridorer er vist på kart i vedlegg 1. Som en del av planleggingen skal det søkes etter mulige traseer innenfor angitte korridorer. I dette arbeidet kan uaktuelle traseer siles ut underveis. Dersom det blir aktuelt å gå utenom det avgrensede planområdet, kreves ny behandling av planprogrammet i kommunen og hos berørte faginstanser.

Fra Håggåtunnelen til Røskaft vil det være mulig å anlegge ny E6 i eksisterende E6-trasé. Plankorridoren er her så bred at det er muligheter for å legge traseen i tunnel dersom det er nødvendig / ønskelig. Mellom Gylland og Røskaft skal planleggingen av ny E6 ta hensyn til at vegparsellen inngår i Nasjonal verneplan for veger med "dokumentasjon" som bevaringsmåte, jf. vedlegg 2.

Det skal legges vekt på å få fram fleksibilitet og muligheter for justeringer og tilpasninger av det lokale vegnettet til ny stamveg. Muligheter for, og virkninger av, etappevis utbygging skal beskrives. Virkninger skal relateres til trafikkikkerhet, framkommelighet og miljø og til lokal og regional utvikling.

3.4 Trafikkanalyse og -prognose

Det skal gjøres en trafikkanalyse som viser endringer i trafikken for alternativene. Det skal utarbeides prognose for trafikken på ny veg for alternativene fra et antatt åpningsår.

3.5 Tekniske forhold

Det skal gis en teknisk beskrivelse av alternativene. Denne skal inneholde en kartlegging/vurdering av geotekniske, geologiske, vassdragstekniske og andre forhold som kan ha stor innvirkning på kostnadene ved prosjektet, jf. vedlegg 2.

Områdestabiliteten må vies spesiell oppmerksomhet. Som følge av flere soner med kvikkleire i høye risikoklasser i området, skal det vurderes hvordan en god massebalanse kan øke sikkerheten i de ulike kvikkleiresonene som blir berørt av ny veg.

3.6 Samfunnsmessig perspektiv

Prosjektets trafikktekniske behov skal vurderes mot miljø, naturressurser og samfunnsmessige konsekvenser som konsekvenser for landskapsbilde, friluftsliv, biologisk mangfold, jord- og skogbruk m.fl. Det skal gis en samfunnsøkonomisk beskrivelse av virkningene av de ulike alternativene i forhold til næringsutvikling, stedsutvikling, boligstruktur og reiseliv.

4. Konsekvensanalyse

4.1 Metodikk

Konsekvensanalysen skal gjennomføres så detaljert som nødvendig for valg av alternativ for ny E6.

Konsekvensanalysen skal utarbeides i henhold til Statens vegvesen håndbok 140 Konsekvensanalyser. Konsekvensene av tiltaket deles inn i prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

I konsekvensanalysen skal alle alternativer vurderes opp mot nullalternativet. Nullalternativet er et sammenligningsalternativ og skal være en beskrivelse og analyse av hvordan forholdene på og langs eksisterende veg vil utvikle seg dersom prosjektet ikke blir gjennomført. Vedtatte tiltak som vil bli gjennomført uavhengig av dette prosjektet inngår i nullalternativet. Dette alternativet brukes også som referanse når effekter og konsekvenser av de ulike alternativene skal vurderes og sammenstilles.

Det skal vurderes konsekvenser for de tema (prissatte og ikke-prissatte) som er beskrevet i kapittel 4.2 og 4.3. For hvert tema skal influensområdet defineres. Det skal legges vekt på at analysen skal være mest mulig kortfattet og beslutningsrelevant.

For både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal egenskaper, effekter og konsekvenser for de ulike tema illustreres med skisser, bilder, fotomontasjer mv. der dette er hensiktsmessig.

Fysiske inngrep i anleggsperioden, samt midlertidige og varige deponiområder som er direkte relatert til tiltaket, skal inkluderes i konsekvensanalysen.

Avbøtende tiltak skal vurderes og kostnadsberegnes. Dersom effekten av eventuelle avbøtende tiltak inkluderes i konsekvensanalysen, skal også kostnadene ved disse tas med i investeringskostnadene.

4.2 Prissatte konsekvenser

Metodikk

For beregning av prissatte konsekvenser skal EFFEKT 6 benyttes. Alternativenes netto nytte og netto nytte/kostnadsforhold beregnes i henhold til Statens vegvesen håndbok 140.

Trafikant- og transportbrukernytte

Det skal for alle alternativer beregnes endringer i kostnads- og nyttekomponenter for ulike trafikantgrupper. Endringer i transportkostnader for næringslivet skal også beregnes. Ny næringsaktivitet knyttet til framtidige aktuelle næringsarealer og reiseliv skal inngå i analysen. Trafikk generert av aktuelle boligarealer skal også inngå^{iv}.

Operatørnytte

Det skal for alle alternativer beregnes endringer i kostnader og inntekter for aktuelle operatørselskaper (kollektivselskaper, bompengeselskaper m.fl.).

Budsjettvirkning for det offentlige

Det skal utføres beregning av investeringskostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader. Kostnadsoverslag for investeringskostnadene skal utarbeides ved hjelp av ANSLAG. Kostnadsoverslag skal også omfatte nødvendige tiltak på dagens veg og annet berørt vegnett. Kostnadsoverslag for de enkelte alternativ skal ligge innenfor en usikkerhet på maks +/- 25 pst.

Ulykker

Samfunnskostnader av forventede trafikkulykker beregnes. Det skal gis en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen for de ulike alternativene. Endringer i antall ulykker beregnes og beskrives.

Støy og lokal forurensning

^{iv} Data om framtidig aktuelle arealer til nærings- og boligformål må framskaffes av Melhus kommune.

Det skal gjøres en beregning og vurdering av endringer i støy og luftforurensning for alle alternativene.

Restverdi

Restverdien for de ulike alternativene skal beregnes. Restverdien uttrykker investeringens nytte etter analyseperiodens slutt.

Skattekostnad

Det skal beregnes skattekostnad for den delen av tiltaket/alternativene som finansieres over offentlige budsjett. Skattekostnaden er kostnaden ved å finansiere et tiltak over det offentlige budsjettet.

Nytte/kostnadsanalyse

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av de ulike alternativene beregnes i form av netto nytte/kostnadsforholdet ved de ulike alternativene.

Det skal gjøres nytte/kostnadsanalyse for alle alternativer både med 100 pst. statlig finansiering og med 50 pst. bompengandel.

Landbruk

I nyttekostnadsanalysen over inngår verdien av landbruksjord som grunnervervskostnader. I tillegg til nyttekostnadsanalysen, skal det gjøres en beregning av samfunnskostnadene ved nedbygging av landbruksjord. Beregningene må ta hensyn til omfang og kvalitet på jord som medgår, og også driftsmessige ulemper ved oppsplitting av driftsenheter.

4.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Metodikk

Metodikken for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser i Statens vegvesen håndbok 140 er bygd opp i tre trinn:

- Verdier i planområdet beskrives for de ulike utredningstemaene
- Effekten av tiltaket/alternativene (omfanget av konsekvenser) for de ulike aktuelle utredningstema kartlegges og beskrives
- Ved å sammenstille verdi og omfang fastsettes konsekvensenes betydning

For alle alternativene innenfor hvert utredningstema skal konsekvensene presenteres i en niddelt skala som går fra ”meget stor negativ konsekvens” til ”meget stor positiv konsekvens”.

I forbindelse med vurdering av ikke-prissatte konsekvenser skal det inngå en omtale og vurdering av temaene folkehelse og bærekraft.

Klimaregnskap/CO2 regnskap

Det skal gjennomføres et klimaregnskap / CO2 regnskap for de ulike traseene.

Landskapsbilde

Temaet omhandler estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse (bilde) av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene ved omgivelsene endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse). Vegens lokalisering og utforming i forhold til dalrommet står sentralt.

Nærmiljø og friluftsliv

Temaet omfatter opphold og fysisk aktivitet i friluft på fritid med sikte på miljøforandring, mosjon, rekreasjon og naturopplevelse, så vel i nærmiljøet som i skog og mark. Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av berørt område. Barrierевirkninger og arealforbruk som følge av tiltaket skal vurderes i forhold til bebyggelse og fritidsaktiviteter.

Endringer i støy og lokal luftforurensing og støv/skitt fra vegtrafikken behandles som del av prissatte konsekvenser.

Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturgrunnlaget, naturtyper og det biologiske mangfoldet knyttet til de enkelte naturtypene. Det er viktig å vurdere den samlede effekt av veganlegget sett i sammenheng med annen regional infrastruktur og barrieredannere i området.

Kulturmiljø

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer innen planområdet. Landbrukets kulturlandskap står sentralt.

Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljø er definert som et område hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng. Kulturlandskap er landskap som er preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse.

Naturressurser

Temaet omfatter blant annet jordbruk, skogbruk, fiske, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser. Vurderingene av ressursgrunnlaget omfatter både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter imidlertid ikke den økonomiske utnyttelsen av ressursen.

Landbruket står sentralt. Det skal gis en vurdering av omfanget av jord som går med ved de ulike alternativene og kvaliteten av den jorda som forbrukes. Driftsmessige ulemper ved oppsplitting av driftsenheter skal inngå i vurderingene.

Konsekvenser i anleggsperioden

Konsekvenser i anleggsperioden omfatter lokale ulemper som følge av anleggsarbeid i området. Bare kortsiktige virkninger skal tas med her. De langsiktige virkninger kommer inn under de øvrige tema.

4.4 Sammenstilling og vurdering

Sammenstillingen av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser skal utføres etter prinsipper gitt i Statens vegvesen håndbok 140.

Sammenstillingen skal legge vekt på å synliggjøre ulike egenskaper ved alternativene på en slik måte at det er mulig å sammenligne konsekvensene både for enkelttema og samlet for alternativene.

Det skal redegjøres for i hvilken grad alternativene sikrer oppnåelse i forhold til mål for prosjektet.

5. Lokal og regional utvikling

5.1 Fordelingsvirkninger

Vurdering av fordelingsvirkninger gjøres for å vise hvordan konsekvenser samlet sett gir fordeler og ulemper for befolkning og næringsliv. Fordelingsaspektet fanges ikke opp i den samfunnsøkonomiske analysen, jf. kapittel 4.

Det skal gjøres en fordelingsanalyse for aktuelle alternativer som viser fordeling av transportkostnader på ulike trafikantgrupper (næringstrafikk, personbiltrafikk, kollektivtrafikk og operatører) i tettstedene Kvål, Ler/Flå, Lundamo og Hovin.

5.2 Andre virkninger for lokal og regional utvikling

Vurdering av lokal og regional utvikling handler å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer og endrete forutsetninger for å utnytte arealer kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv.

Det skal vurderes følgende konsekvenser for lokal og region utvikling som ikke fanges opp av den samfunnsøkonomiske analysen og av fordelingsanalysen.

Arealbruk

- Endringer i lokalisering av og etterspørsel etter boliger og etablering av virksomheter.

Areal- og transportplanlegging

- Endringer i samordning mellom areal- og transportplanlegging, jf. Rikspolitiske retningslinjer. Her skal forholdet til kollektivtrafikken generelt og samordning med togtrafikken spesielt, vurderes.

Arbeidsmarked

- Endringer i det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft (pendling)

Private og offentlige virksomheter

- Endringer i markedsmuligheter for private bedrifter
- Endringer i tilgjengelighet til offentlige virksomheter
- Endringer i muligheter for å drive landbruk
- Endringer i muligheter for å drive turisme eller reiseliv

Fritids- og handlemønstre

- Endringer i tilgjengelighet til fritidstilbud og i handlemønstre

6. Oppfølgende undersøkelser

Tiltakshaver skal vurdere behovet for, og eventuelt utarbeide i samråd med kommunen:

- Før/etterundersøkelser og/eller
- Forslag til program for undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket under utbyggingen, i driftsfasen og ved nedleggelse.

7. Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen som tiltakshaver skal med grunnlag i de utredninger som er gjennomført gi en begrunnet anbefaling av valg av alternativ for ny E6.

8. Organisering og planprosess

8.1 Organisering og framdriftsplan

Statens vegvesen er tiltakshaver og har som sådan ansvar for å utarbeide forslag til planprogram og forslag til kommunedelplan for ny stamveg.

Det faste utvalg for plansaker i Melhus kommune, som er formannskapet, er planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og fremme og behandle kommunedelplanen før den legges fram for vedtak i kommunestyret.

Det opprettes en arbeidsgruppe med Statens vegvesen og Melhus kommune. Arbeidsgruppen har ansvar for planutarbeidelsen og kan knytte til seg nødvendige konsulenter. Arbeidsgruppen består av prosjektmedarbeidere fra Statens vegvesen og Melhus kommune.

Det opprettes videre en samrådsgruppe under ledelse av Statens vegvesen med deltakelse fra Melhus kommune, Midtre Gauldal kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen, Norges vassdrags- og energidirektorat og Jernbaneverket. Samrådsgruppa skal bidra til å sikre kvalitet på planleggingen og at den skjer etter fastsatt planprogram. Samrådsgruppa vil ha møter 3-4 ganger i året og ellers når behov oppstår. Statens vegvesens prosjektleder vil ha et ansvar for å melde inn saker til behandling i samrådsgruppa og vil fungere som sekretær for gruppa.

Samrådsgruppa vil ikke ha beslutningsmyndighet, men skal forholde seg til planmyndigheten som er det Faste utvalget for plansaker i Melhus kommune som er formannskapet.

Arbeidsgruppa vil legge alle viktige spørsmål fram for det faste utvalg for plansaker.

Planarbeidet vil skje etter følgende tidsplan. Det tas forbehold om endringer i framdriftsplanen underveis i planarbeidet.

Fase 1 Planprogram (mars-august 2007)

1. Forslag til planprogram behandles av Melhus kommune.
2. Forslag til planprogram på høring/offentlig ettersyn.
3. Melhus kommune fastsetter planprogrammet.

Fase 2 Kommunedelplan med konsekvensutredning (september 2007-september 2009)

- 3 Søking etter mulige traseer for ny E6 innenfor de angitte korridorene i henhold til planprogram, og utredning av konsekvenser av aktuelle traseer.
- 4 Høring/offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning.
- 5 Melhus kommunestyre godkjenner kommunedelplan med trasé for ny E6.

8.2 Informasjon og medvirkning

Det vil være anledning til å komme med uttalelser når planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn, og det vil bli arrangert åpent møte i høringsperioden. Dette vil også skje når forslaget til plan med konsekvensutredning legges ut til høring og offentlig ettersyn før behandling i kommunen. I tillegg kan enkeltpersoner og organisasjoner komme med innspill under hele planprosessen.

9 Vedlegg

9.1 Kart over planområdet med alternative korridorer for ny E6

9.2 Rammer og premisser i planarbeidet

- Om planområdet
- Vegstandard
- Nasjonal verneplan for veger
- Tekniske krav i forhold til jernbane
- Landbruk
- Kulturlandskap
- Miljøvern
- Beredskap mot flom og skred

Om planområdet

Melhus kommune er en betydelig landbrukskommune der særlig de nedre deler av kommunen har kornjord av høy kvalitet. Det er videre et betydelig press fra grunneiere og entreprenører om å legge til rette for feltutbygging av boliger, og mange boligsøkere ønsker spredte tomter.

Kommunen har ønske om å fordele befolkningsveksten jevnere sørover i kommunen enn de siste års konsentrasjon om nedre Melhus. Kommunen har revidert kommuneplanen og lagt til rette for en slik utvikling. Reviderte kommuneplaner er under sluttbehandling. Utenom det store byggepresset på god landbruksjord, står kommunen overfor en rekke utfordringer som blant andre: tettstedene i dalen ligger på god landbruksjord der det ofte også er marine avsetninger med kvikkleire og grus; Gaula er et nasjonalt verna vassdrag med strenge krav til forvaltning, og samtidig er laksefiske i Gaula en nøkkel til utvikling av reiselivet i kommunen; Gaula er uregulert og sikring mot flom og utrasing er viktig; og trasé for ny E6 er uavklart.

Gjeldende kommuneplan legges til grunn for planarbeidet.

Så lenge trasé for framtidig E6 ikke er avklart er dette til hinder for å få fram fornuftige arealplaner i kommunen og spesielt i tettstedene Kvål, Ler og Lundamo. Den uavklarte situasjonen hemmer også utviklingen av landbruket i kommunen.

Vegstandard

Ny E6 skal oppfylle følgende veg- og trafikkrelaterte krav til standard:

Framkommelighets-/tilgjengelighetsstandard: Ny E6 skal utbygges til stamvegstandard etter vegnormalene. Fravik fra vegnormalene skal være godkjent før planen legges ut på høring.

Sikkerhetsstandard: Den vedtatte ”nullvisjonen” i vegtrafikken legges til grunn i utforming av den nye vegen. Utover fysiske tiltak bør det vurderes instrumentering for overvåking som en del av investeringskostnadene.

Miljøstandard og arkitektur: Nasjonale krav til støy og luftforurensning skal tilfredsstilles. Øvrige forhold av miljømessig karakter må avklares gjennom planleggingen.

Fartsgrense: Strekningen forutsettes å få 100 km/t som fartsgrensen.

Dimensjoneringsklasse: I vegnormalene er grensen for 4 kjørefelt satt til ÅDT>12000. Antall kjørefelt i intervallet ÅDT 8000-12000 er 2 eller 2+1 felt med midtrekkverk. Det skal tas høyde for 4 felt på oversiktsplannivå (Dimensjoneringsklasse S8 for ÅDT 12000-20000).

Trasé for ny E6 vil ha betydning for vegstandard. Dersom ny E6 anlegges langt unna dagens veg vil det bli mindre overføring av trafikk fra dagens veg til ny E6 enn når ny E6 legges nær dagens veg.

Krysstyper og kryssplassering: Av sikkerhetsmessige årsaker tillates ikke enkeltavkjørsler. Tilknytningen til E6 skal skje via lokalt vegnett og et fåtall kryss. Kryssene skal utformes planskilte. Kryssplassering avhenger av trasé. Det vil være naturlig å anlegge kryss nær Hovin, Lundamo, Kvål og evt. Ler/Flå.

Lokalt vegnett: Det forutsettes et sammenhengende lokalt vegnett gjennom planområdet. Funksjon og standard for lokalvegnettet må avklares gjennom den videre planlegging. Med ny E6 forutsettes nedklassifisering av dagens E6 til fylkeskommunal evt. kommunal veg.

Saktegående trafikk og gang- og sykkeltrafikk: Saktegående trafikk og gående/syklende skal benytte lokalt vegnett.

Kollektivbetjening, inklusive knutepunkter mot andre transportmidler: Kollektivsystemet består av ekspressbuss (fjernbuss fra øvrige landsdeler/regioner), Timeekspres mellom Trondheim og Støren, og skolebuss som også tar lokalreisende. Skolebussene forutsettes som hovedregel å kjøre på lokalt vegnett. Hensynet til kollektivtrafikken vil være en viktig premiss for hvor mye ”nedbygging” av eksisterende veg som vil være aktuelt.

Fjernbussene og Timeekspresbussene bør følge hovedvegen med få stopp. Stopp for disse bussene etableres som hovedregel i kryssområdene, alternativt nært andre tettsteder. Det er

forutsatt sikre og planfrie kryssinger av ny veg. Kollektivtrafikk på ny veg vil bli mer attraktiv jo kortere avstand det er mellom lokalt vegnett/tettsteder og ny veg. Det må legges arbeid i planlegging av overgangsmuligheter (knutepunkter). Det skal etableres mindre "parkeringsanlegg" på slike strategisk viktige steder med sikte på tilrettelegging for overgang til buss eller kameratkjøring (eks. etablert anlegg ved Hovin). De mest aktuelle steder er Kvål, Ler og Lundamo.

Plassering av ulike typer serviceanlegg og kontrollplasser: Det er fordeler knyttet til å kombinere kommersiell virksomhet med tradisjonelle rasteanlegg. Et slikt anlegg er etablert ved Sandmoen og ved Oppdalsporten. Det er videre planer om å legge til rette for et tosidig kommersielt serviceanlegg i Berkåk tettsted. Fornuftig avstand mellom slike anlegg tilsier at det kan være riktig å tilrettelegge for et vegorientert serviceanlegg mellom Støren og Melhus. Dette må avklares i den videre planleggingen.

Kontrollvirksomhet er et viktig tiltak for trafikksikkerheten. Samlokalisering av kontrollplasser og rasteplasser kan være aktuelt noen steder, men det er ikke anbefalt å etablere faste kontrollstasjoner sammen med rasteplasser. Ved $\text{ÅDT} > 4000$ bør det være fysisk skille mellom kontrollplassen og kjørebanelen. Arealbehov og lokalisering må avklares i den videre planleggingen sammen med lokale kontrollmyndigheter.

Statens vegvesen har utarbeidet en lokaliseringsplan av veggsideanlegg som skal legges til grunn i dette planarbeidet.

Nasjonal verneplan for veger

Parsellen Gylland-Røskaft inngår i Nasjonal verneplan for veger (delplan 2). Vegen mellom Gylland og Røskaft ble lagt om i 1984, og den ble opprinnelig foreslått fredet ut fra sin harmoniske linjeføring og gode miljømessige løsninger med hensyn til støy, forbruk av dyrket mark og nærføring til verna vassdrag. Verneplanen ligger for tiden hos Riksantikvaren for behandling. Som alternativ til freding, er det nå foreslått å bruke "dokumentasjon" som bevaringsmåte for vegparsellen. Planlegging av ny E6 må ta hensyn til vegparsellens status i Nasjonal verneplan.

Tekniske krav i forhold til jernbane

Minste krav til frihøyde dersom vegbru anlegges over jernbanen er 6,45 meter.

Minste avstand mellom midtlinje spor og nærmeste vegkant er 9 meter + høydeforskjellen dersom vegen ligger høyere enn sporet. Denne avstanden kan reduseres til 7 meter dersom det anlegges sikringsmur eller guardrail.

Landbruk

Stortinget og Regjeringen har gjennom ulike meldinger og politiske vedtak skjerpet jordvernet betydelig de siste årene. Dette innebærer at de beste arealene har et meget sterkt vern.

De beste arealene omfatter:

1. arealer klassifisert som matkornareal er av nasjonal verdi og har et meget sterkt vern
2. arealer klassifisert som kornareal er av regional verdi med et sterkt vern
3. arealer klassifisert som grasareal er av lokal verdi, men større sammenhengende områder har et sterkere vern enn mindre avgrensede områder
4. verdifulle kulturlandskap skal registreres innen 2010 og gis et sterkt vern

Regjeringen har nylig skjerpet jordvernet gjennom at Statens landbruksforvaltning kan overprøve vedtak i fylkeslandbruksstyret. Dette betyr at i de tilfeller der fylkeslandbruksstyret ikke følger opp innstilling fra Fylkesmannen om innsigelse til omdisponering av arealer, kan Statens landbruksforvaltning overprøve dette vedtaket.

Melhus kommune har i forbindelse med arbeidet med Landbruksplan foretatt en klassifisering av jordbruksarealene i 3 klasser. Det finnes videre arealklassifisering fra NIJOS.

Kulturlandskap

Det er registrert noen områder i planområdet med verdifulle kulturlandskap gjennom prosjektet "Oppfølging av særlig verdifulle kulturlandskap i Sør-Trøndelag" og Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap. Utover dette er det behov for ny kartlegging. Planlegging av ny E6 skal ta hensyn til og søke å få vist fram kulturlandskapet.

Miljøvern

Vernet vassdrag: Ved planlegging av ny trasé for E6 fra Skjerdingstad og sørover må det legges stor vekt på hensynet til verneinteressene i Gaula (Verneplan 3 for verna vassdrag). NVE vil ved planlegging av ny veg vektlegge de generelle hovedmålsettingene i Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for verna vassdrag og søke å unngå inngrep som reduserer verneverdiene i denne delen av vassdraget. For Gaula er dette verdier knyttet til landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø. Reelle verdier som er framhevet i forbindelse med vernet er: vegetasjon og fuglefauna (kantskog), løsmasseavsetninger, laks og sjørret, varierte og sjeldne naturtyper og økologi tilknyttet vassdrag (vann, kroksjøer, vegetasjon, dyreliv, insekts- og fuglefauna). NVE vil dessuten understreke vassdragets spesielle verdi for friluftsliv, og spesielt vektlegge betydningen av at disse sikres og utvikles i områder nær befolkningskonsentrasjoner.

Kommunedelplan Gaula legges til grunn for planarbeidet.

Områder vernet/foreslått vernet etter naturvernloven: I planområdet finnes områder vernet eller foreslått vernet etter naturvernloven. Naturverdiene som ligger til grunn for denne statusen, må søkes ivaretatt ved valg av ny E6.

Støy: Ved planlegging av ny E6 må det søkes å redusere støybelastningen for omgivelsene mest mulig. Ved valg av linjeføring for ny E6 må retningslinjene for vegtrafikkstøy bli ivaretatt. Støy står mest sentralt ved planlegging av ny E6 i og rundt tettsteder. Imidlertid vil det også være viktig at å ivareta akseptable støynivå i viktige rekreasjons- og friluftsområder.

Forurenset grunn: På enkelte lokaliteter i planområdet for ny E6 er det kartlagt forurensninger i grunnen. Temaet må vies oppmerksomhet i planleggingen.

Beredskap mot flom og skred

Grunnforhold: Faregradskartet for Melhus viser flere soner med kvikkleire. Faregradskartene dekker ikke alle områder med skredfare. Det kan være lommer med kvikkleire utenfor de sonene som er tegnet inn på faregradskartet.

Flomfare, skredfare, stabilitetsforhold og behov for sikringstiltak må avklares så tidlig som mulig i planprosessen. I NVEs retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag er det angitt en trinnvis utredningsprosedyre med økende detaljeringsnivå, fra kommuneplan via reguleringsplan til byggesak.

Kommune(del)plan: Potensiell fare skal være identifisert, beskrevet og vurdert. Områdene skal være markert på kommuneplankartet eller temakart.

Reguleringsplan: Reell fare skal være utredet og vurdert i forhold til sikkerhetskravene, og eventuelle sikringstiltak som er nødvendig for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet skal være utredet. Eventuelle tiltak skal innarbeides i planen.

Byggesak: Tilfredsstillende sikkerhet skal være dokumentert.

De anbefalte utredningene i NVEs retningslinjer er minimumskrav. NVE mener det i denne saken kan være behov for mer omfattende utredning og dokumentasjon av farene allerede på kommunedelplannivå. Dette må diskuteres videre og blant annet sees i lys av den prosessen som kommunen og Statens vegvesen velger framover. Følgende krav må imidlertid være oppfylt før gjennomføring av prosjektet:

Dokumentasjon fra geotekniker må vise at det vil være beregningsmessig tilfredsstillende sikkerhet mot skred både i anleggsfasen og ved ferdigstilt veganlegg. I faresoner må områdestabiliteten (helhetlig faresonevurdering) dokumenteres. Vurderingen må også inkludere den delen av kvikkleiresonen som ligger utenfor reguleringsplanområdet. Det må komme fram hva den beregnede områdestabiliteten er pr i dag og hvor mye områdestabiliteten vil endres. Alle geotekniske vurderinger/beregninger skal gjennomgå en ekstern kontroll, se NS 3480 vedrørende omfang.

Det arbeides nå med en veileder for beregning av stabilitet i naturlige skråninger beregnet for det geotekniske miljøet i Norge. Statens vegvesen deltar i arbeidet. Det må legges vekt på at anbefalingene i veilederen blir fulgt ved planlegging av ny E6. Veilederen forventes ferdigstilt i løpet av inneværende år.

Flom: NVEs retningslinjer for arealplanlegging i fareutsatte områder har 200 års flom (inkl. sikkerhetsmargin) som dimensjonerende flom ved plassering av ny bebyggelse (fritidsboliger, boliger, kontorer etc.). Dersom prosjektet kan få følger for hvor utsatt sykehus, sykehjem, beredskapsinstitusjoner og kritisk infrastruktur, må det tas utgangspunkt i sikkerhet mot minst en 1000-årshendelse. Det vil være stor usikkerhet ved beregningen av influensområdet av slike hendelser. Det bør derfor tilstrebtes å legge slike funksjoner med en god margin utenfor faresonen for en beregnet 1000-årshendelse.

Det er viktig at utredningene trekker inn forholdet til sannsynlig utvikling av annen arealbruk, spesielt i vegkryss. Erfaringsmessig blir det økt press på arealbruken omkring nye veganlegg.

I forbindelse med mer detaljert planlegging av prosjektet er det også viktig å påse at vegen med tilhørende anlegg ikke forverrer flom- og erosjonsforholdene i vassdraget (oppstuvning, strømretning etc.). Omdisponering av areal påvirker avrenningen til vassdrag. Tette flater (tak, asfalterte flater etc.) kan føre til økt flomvannføring i vassdraget nedstrøms. Det må derfor vurderes om det planlagte tiltaket kan føre til forverrede flomforhold (og erosjonsforhold), og hva som kan gjøres for å avbøte dette.

Kraftforsyning: Det må tas nødvendig hensyn til eksisterende og eventuelle planlagte høyspentanlegg (kraftlinjer etc.). I den forbindelse må Vegvesenet/kommunen kontakte TrønderEnergi nett og Statnett.