Statens vegvesen

Konseptvalgutredning (KVU)
Transportløsning
E6 Oppland grense - Jaktøya
Rv. 3 Hedmark grense - Ulsberg

Rapport-levering
Støren 20. februar 2012

Hovedutfordring og anbefaling

v/Jon Arne Klemetsaune
prosjektleder KVU

Foto: Colourbox

Tema som beskrives

- **Planoppdraget**
- **Situasjonsbeskrivelse**
- **Behovsvurdering**
- **Mål**
- **Krav**
- **Konsepter**
- **Samfunnsøkonomisk analyse**
- **Finansiering**
- **Anbefaling**
- **Videre planlegging**

Planoppdraget

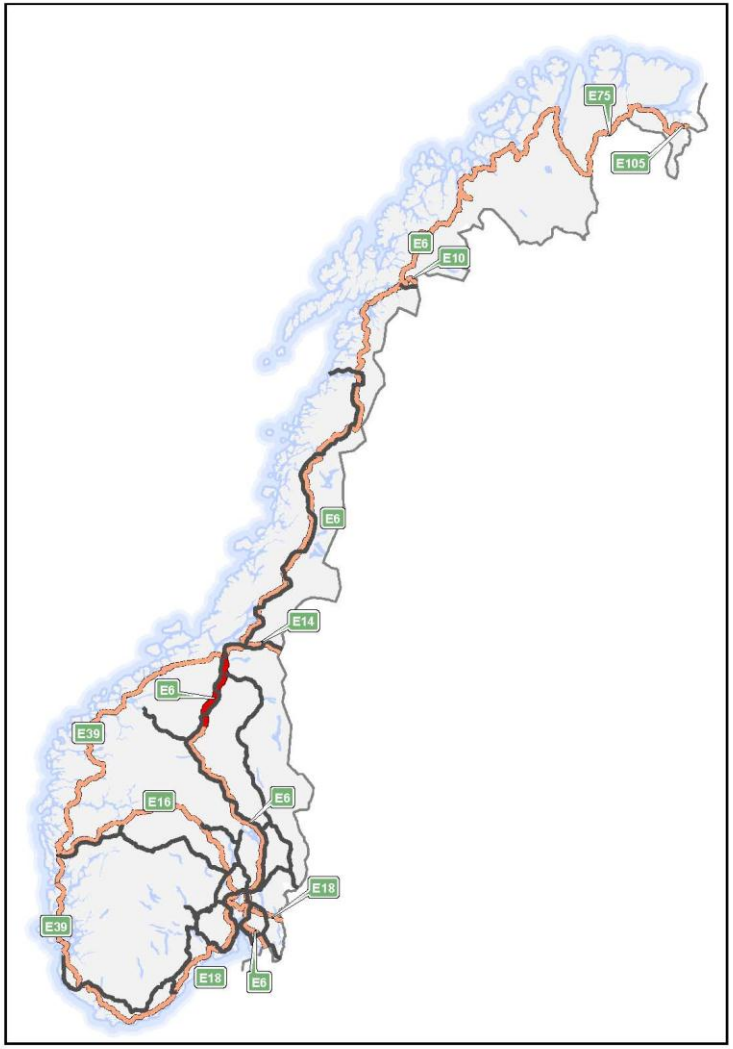
- Mangeårig engasjement i berørte kommuner og i Sør-Trøndelag fylkeskommune for å få utbedret E6 og rv. 3 mht trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Ønske om en ressurskrevende og sammenhengende utbygging ga behov for en konseptvalgutredning.
- Konseptene antas å ville bestå av ulike utbyggings-standarder for veg og bane, og ikke valg mellom ulike transportløsninger i alternative korridorer

- **Oppdragbrev fra Sd til SVV 10.06.2010**
- ”…….Sd vil bemerke at det på store deler av strekningen ikke foreligger godkjente planer. For å sikre hensynet til strategiske vurderinger i tidlig planfase har departementet på denne bakgrunn besluttet at det skal gjennomføres en KVU for strekningen. ……”

- **Mandat for utredningen fra Sd til SVV 07.03.2011**
- Sd understreker at det i konseptvalgutredningen skal gjøres en vurdering av hensyn til jordvern, arealbruk, klimagassutslipp og kollektivtrafikktiltak.

- **Levering**
  SVV leverer rapporten til Samferdselsminister Kleppa på Støren 20. februar 2012.

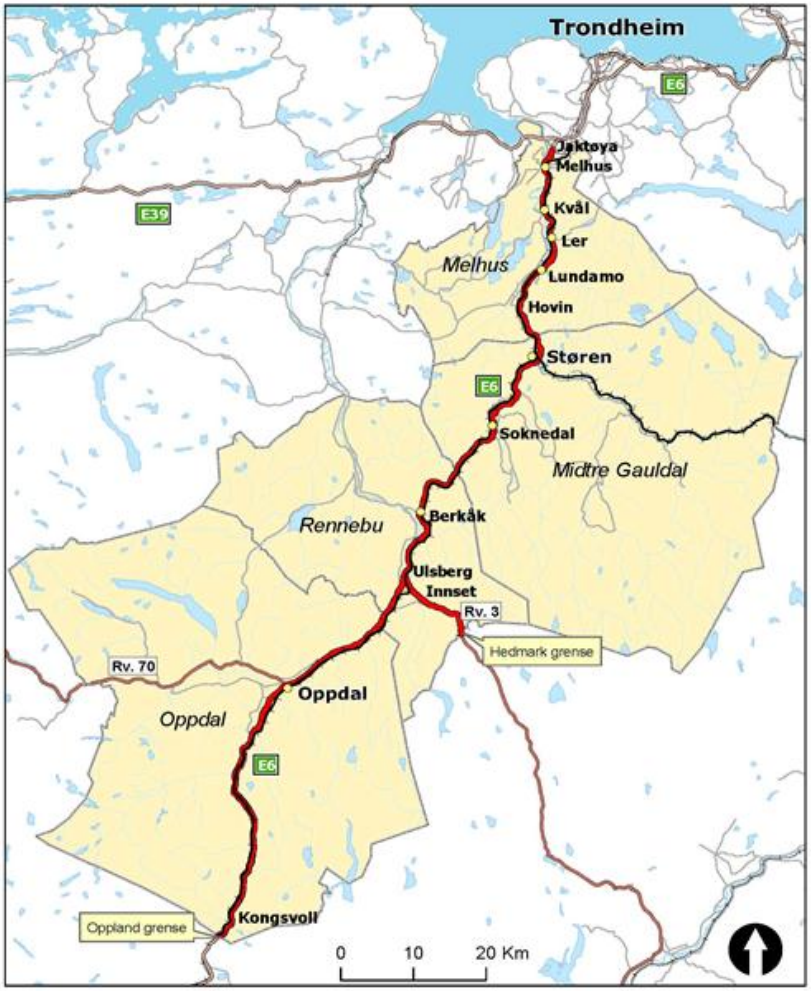
Hvor er vi ?



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Planområdet



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Vegstrekning KVU

Strekningens lengde

- E6 Oppland grense – Jaktøya er 146km

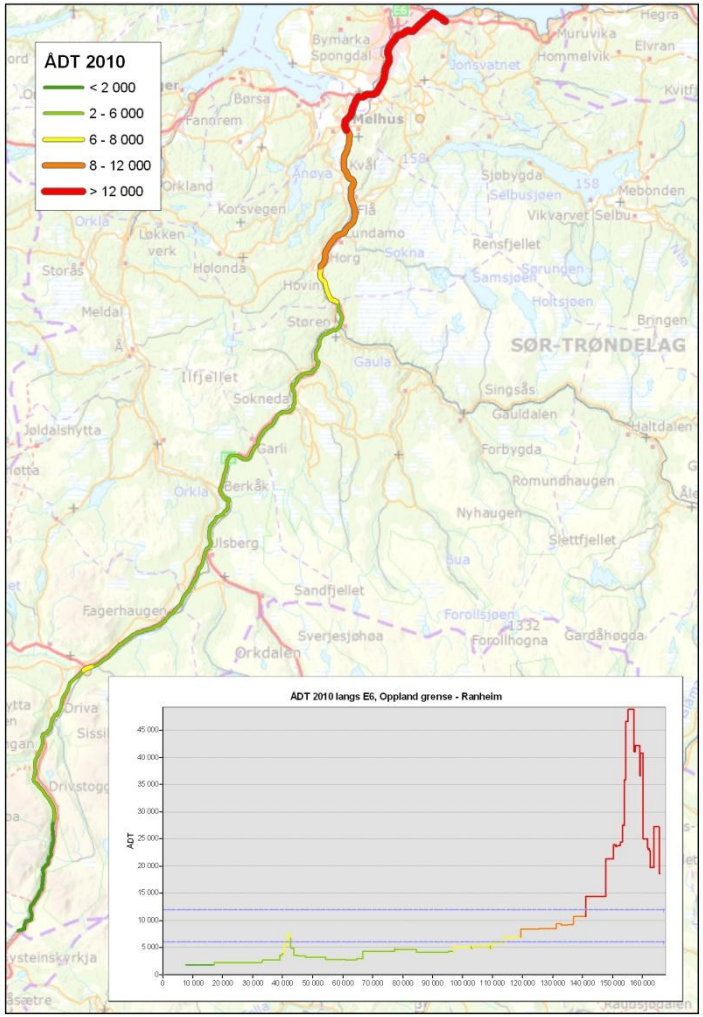
- Rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg er 14 km

Samlet 160 km riksveg

Berørte kommuner

• Oppdal		60 km
• Rennebu	28+14	42 km
• Midtre Gauldal		28 km
• Melhus		30 km

Trafikk 2010

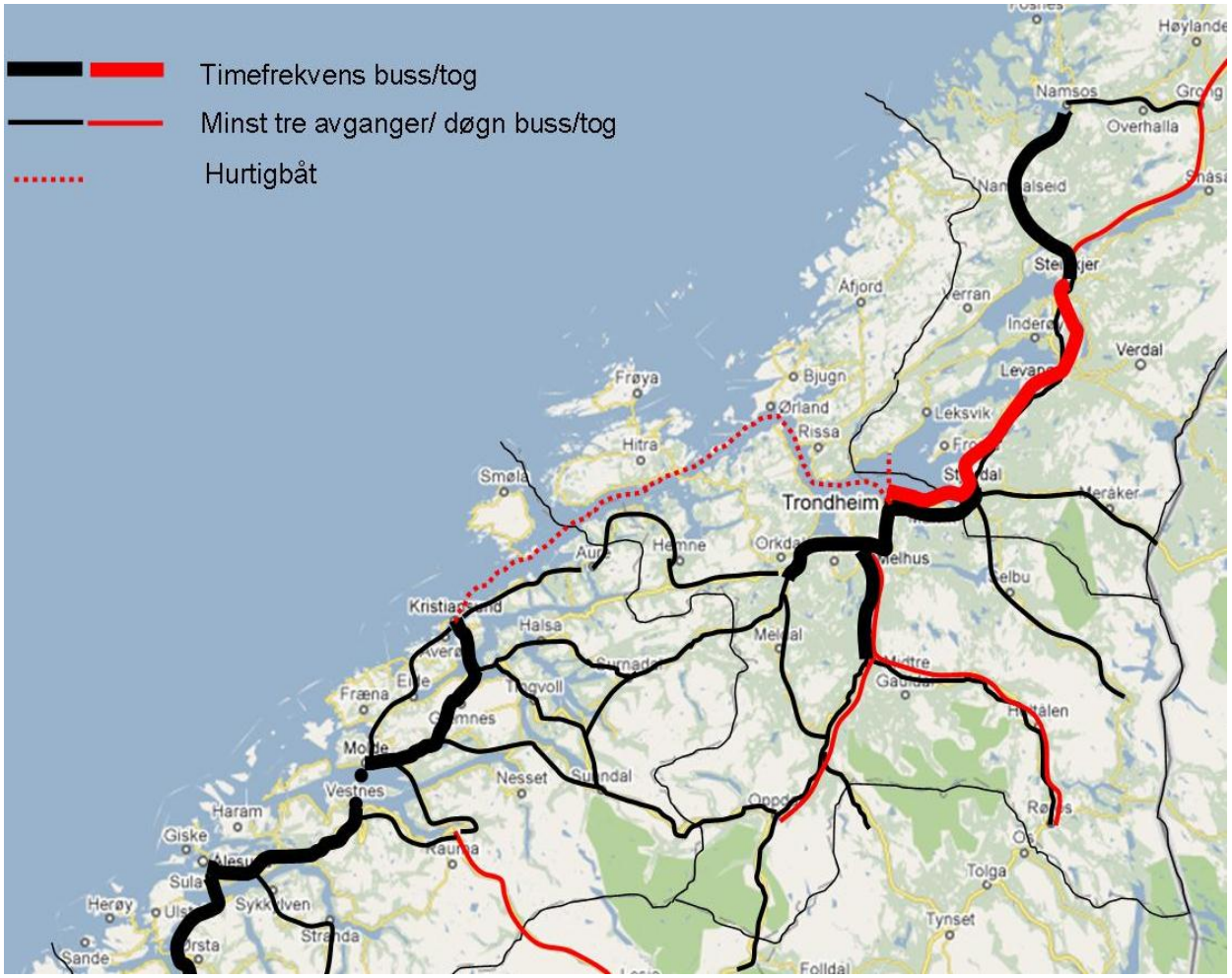


Vegtrafikken er størst nord i planområdet, og «meget stor» nord for Melhus sentrum.

Andelen tunge kjøretøy er i søndre del ca 25 %, som er vesentlig mer enn gjennomsnittlig på vegnettet (ca 12 %)

Antall passasjerer med jernbanen <u>like nord for Støren</u> var i 2010 ca 1400 i et gjennom-snittsdøgn. På vegen samme strekning var det ca 6000 personer i bilene

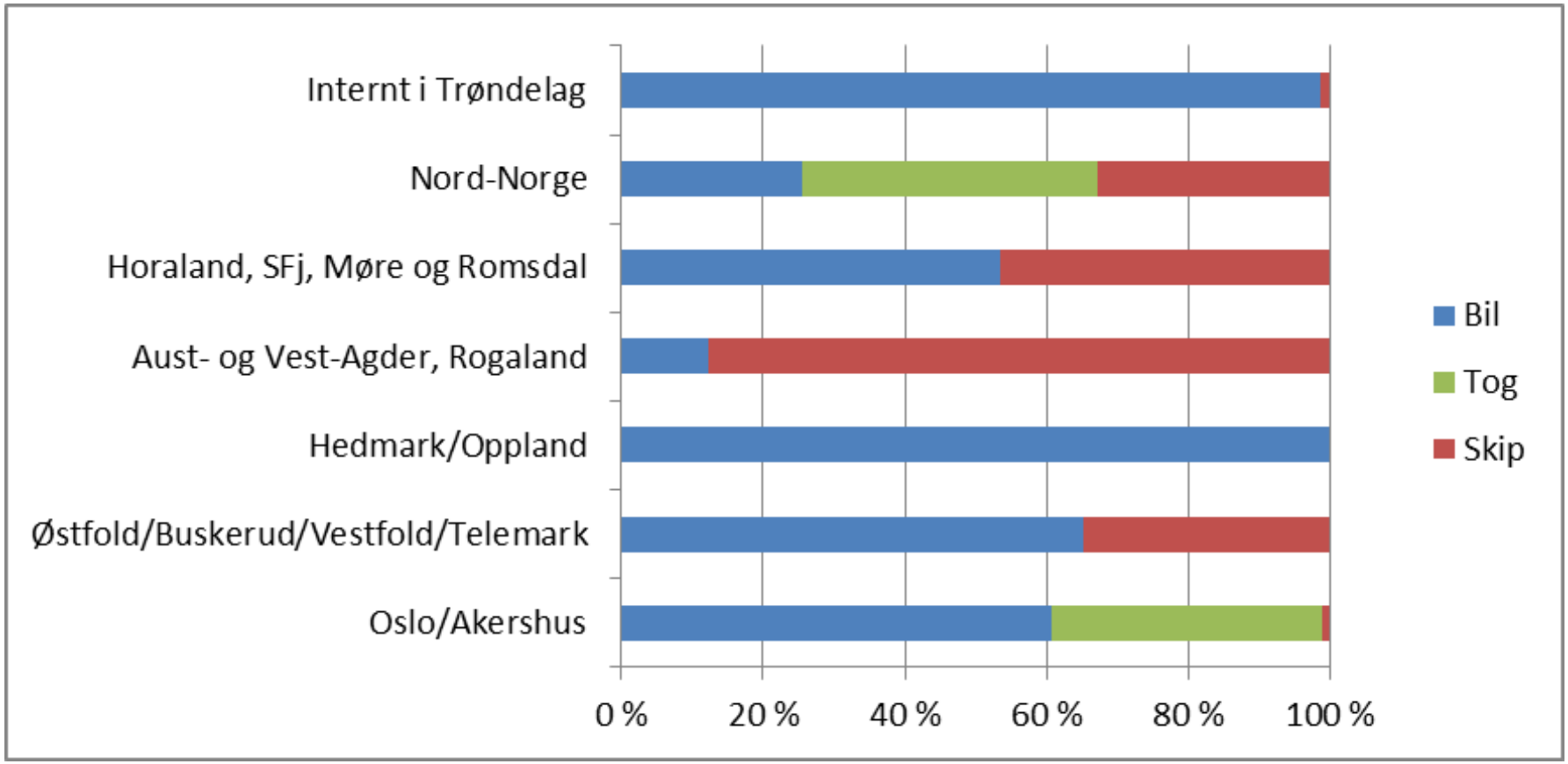
Kollektivtrafikk



Buss har vesentlig bedre frekvens enn tog på strekningen Støren - Trondheim

Sør for Støren er det relativt få bosatte slik at kollektivtilbudet blir vesentlig dårligere

Godstransport

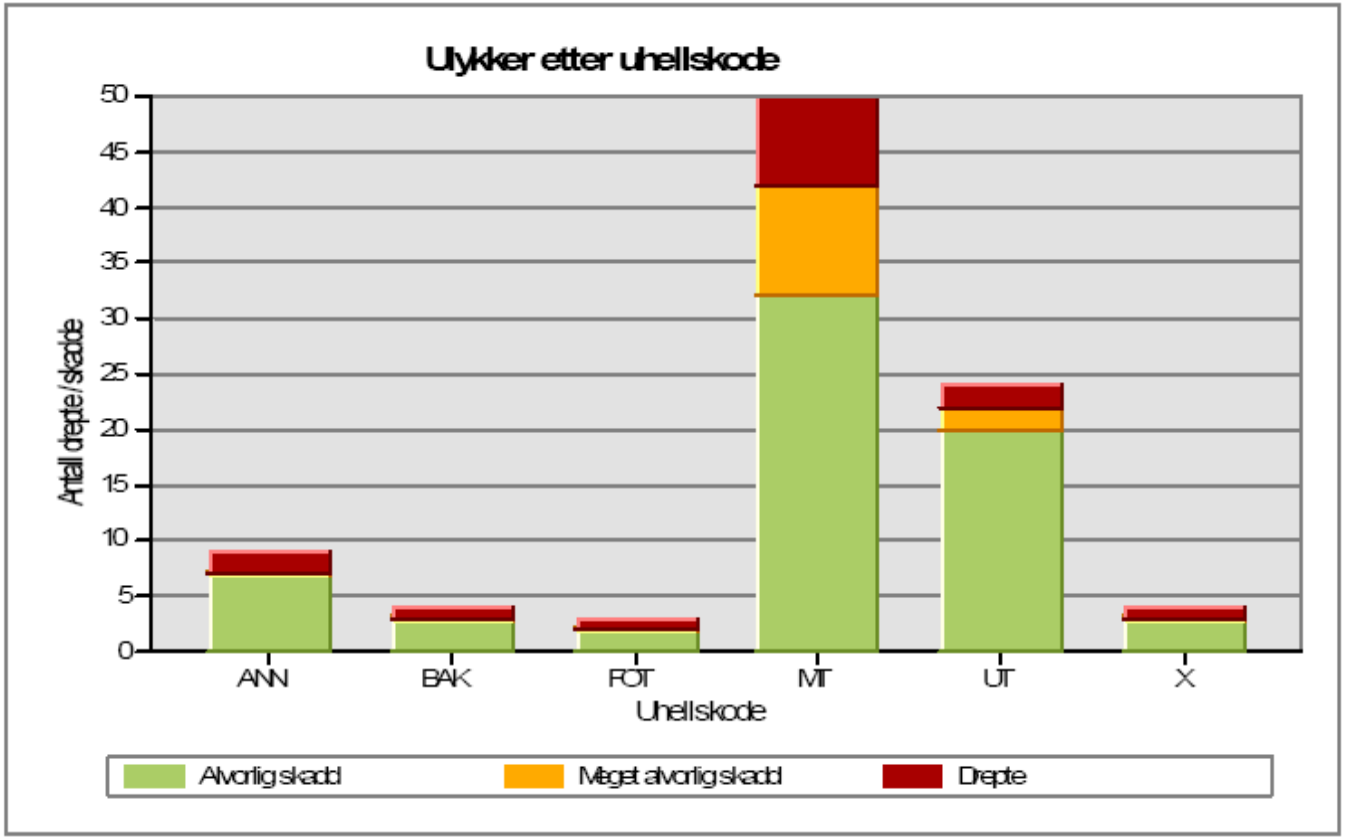


Godstransport til/fra/innen Trøndelag fordelt på transportmidler

Dagens situasjon på veg og bane

- **Nasjonal, regional og lokal transportkorridor**
- **Lokal biltrafikk og myke trafikanter er dårlig skilt fra hovedvegen**
- **Store standardsprang på E6 og rv. 3 i bredde, kurvatur og fartsgrense**
- **Jernbanen har få og korte krysningsspor, og dårlig kapasitet**
- **Arbeidspendlere preger trafikken mellom Støren og Trondheim**
- **Trafikksikkerheten kunne vært vesentlig bedre**
- **Riksvegene er stort sett landeveger med trase gjennom tettstedene slik at bygging av midtrekkverk er komplisert og kostbart**

Trafikksikkerhet



Personskadeulykker langs E6 og rv. 3 i perioden 2002-2009

Ulykkestyper:

BAK = påkjøring bakfra, FOT = fotgjengerulykker, MT = møteulykker, UT = utforkjøring

Prosjektutløsende behov

- **B1 Redusert avstandskostnad ved bruk av veg og bane**
  - tilpasning til største dimensjonerende kjøretøy på veg
  - tilpasning til toglengde på 600 meter på jernbanen
  - økt gjennomsnittlig kjørehastighet og økt pålitelighet
  - innkortinger i avstand der det er mulig
- **B2 Bedre trafikksikkerhet på veg**
  - gjelder alle trafikantgrupper og alle ulykkestyper

Samfunnsmål

- Samferdselsdepartementet fastsatte i brev av 22.08.2011 følgende mål:
- **«I 2040 har transportkorridoren E6/rv. 3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods.»**
- År 2040 er å forstå som en konkret planhorisont da mål skal være nådd

Effektmål

- Avstandskostnaden for persontrafikk og godstrafikk på veg reduseres med 20 %
- Avstandskostnaden for persontrafikk på bane skal reduseres med 20 %
- Avstandskostnaden for godstrafikk på bane skal reduseres med 40 %
- Punktligheten for jernbanens trafikk skal være bedre enn 90 % i 2040
- Folketallet innen 1,5 time reiseavstand fra Trondheim økes med 8000 personer basert på dagens innbyggertall.
- Ulykkesfrekvensen på veg reduseres med 50 %.
- Gjennomsnittlig ulykkeskostnad reduseres med 20 %

Krav avledet av mål

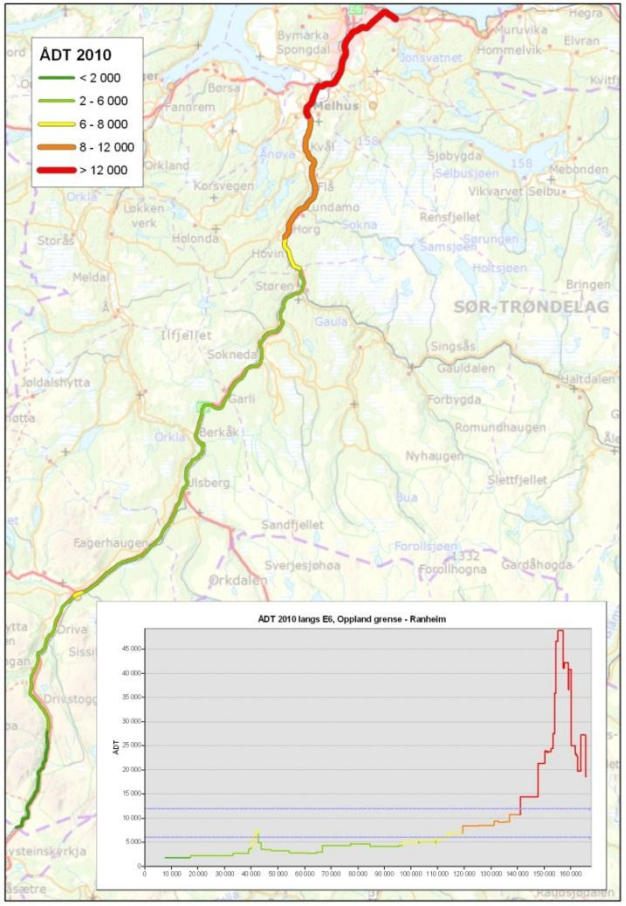
- Følgende **absolutte krav** er avledet av mål:
  - Reisetid for persontransport og avstands-kostnader for godstransport skal reduseres
  - Trafikksikkerheten skal bli bedre

Alle konsept må innfri disse krav

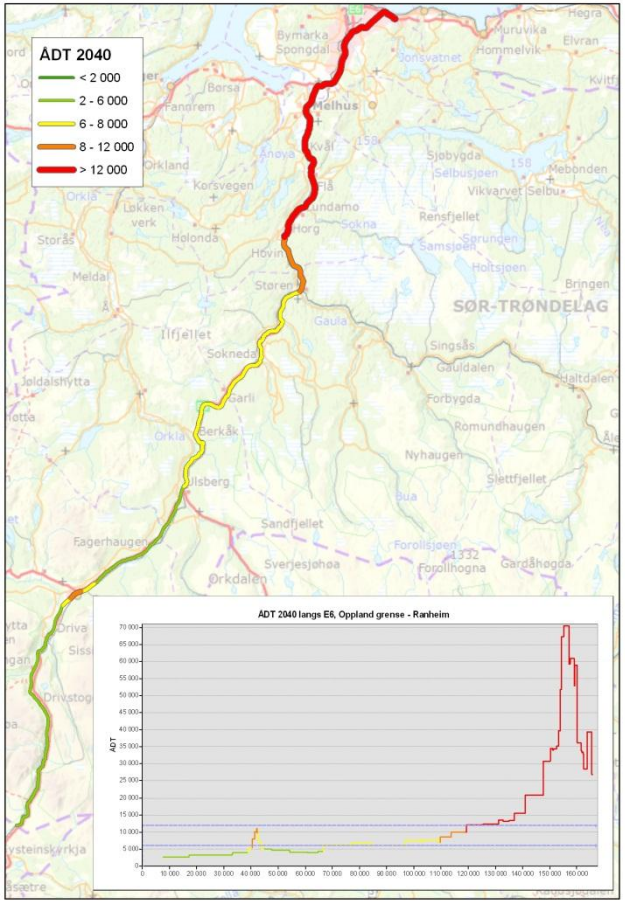
Trafikk 2040

Med prognoser for NTP 2014-2023 blir situasjonen slik:

2010



2040



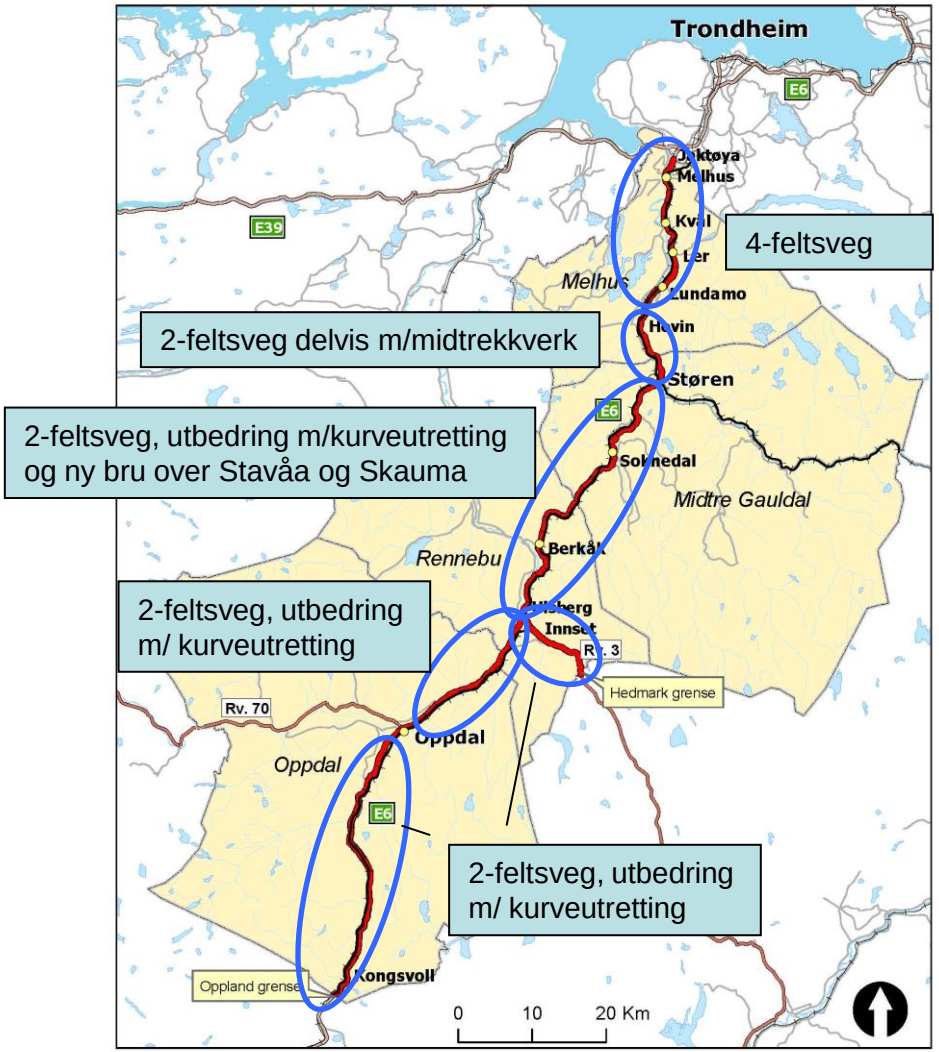
Konsepter

De 6 utvalgte konseptene har fått følgende betegnelse

- **Konsept 0 Dagens situasjon**
  - Referansekonsept dagens veg, men med nybygd veg gjennom Oppdal sentrum
- **Konsept 1 Utbedringer av dagens veg**
  - Utbedrer dagens veg, men ny veg i 8,5 km Vindalsliene – Korporalsbrua, i 6,0 km Håggå – Hovin og i 16,5 km Hovin – Skjerdingstad (4 felt)
- **Konsept 2 Veg med redusert vegnormalstandard**
  - Utbedrer og bygger om i dagens trase, men det tas ikke høyde for vegstandard som holder mål helt fram til 2040
- **Konsept 3 Veg med midtrekkverk Ulsberg - Trondheim**
  - Bygger om vegen til vegnormal standard og midtrekkverk på strekningen Ulsberg – Trondheim. Sørover bygges vegen om til 10 bredde med forsterket midtmerking
- **Konsept 4 Veg med midtrekkverk Ulsberg - Oppdal**
  - Bygger om vegen til vegnormal standard og midtrekkverk på strekningen Oppdal – Trondheim og hele rv. 3. Videre sørover bygges vegen om til 10 bredde med forsterket midtmerking. Vegen vil overoppfylle gjeldende normaler
- **Konsept 5 Jernbane**
  - Jernbaneverkets optimaliserte konsept for 2040. Flere og lengre krysningsspor

Konsept 1

Utbedring av dagens veg



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Konsept 1

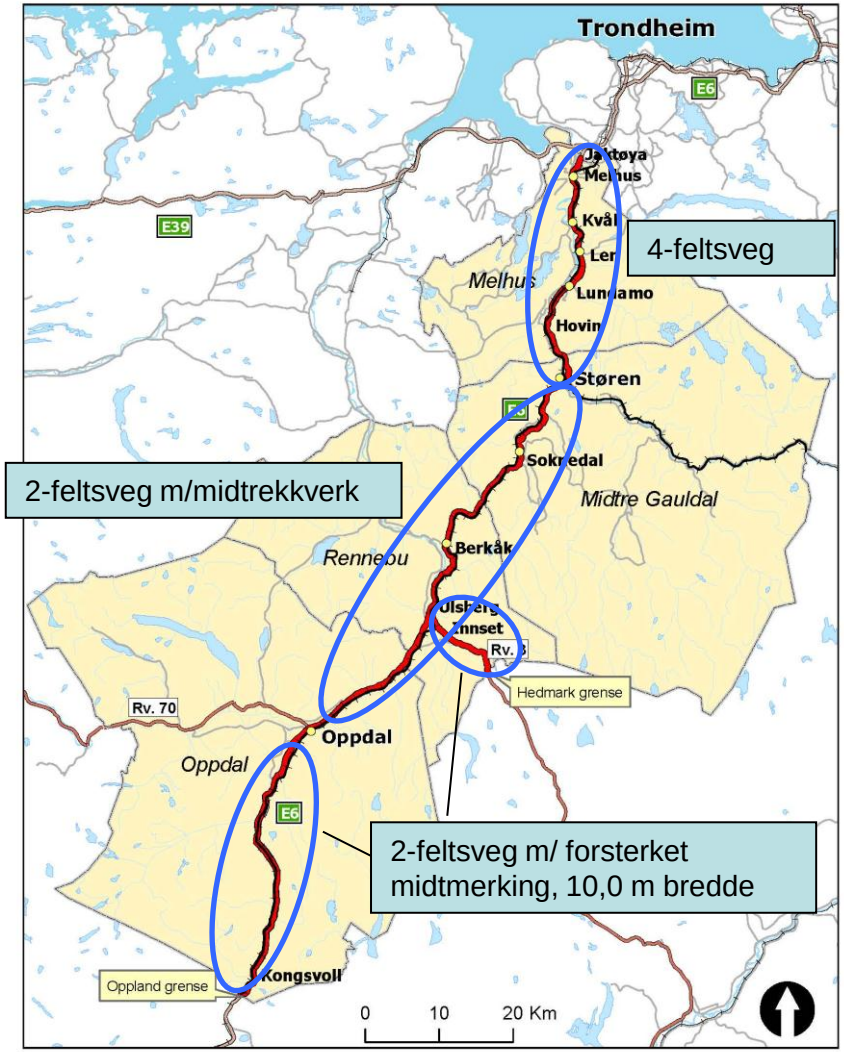
Vegstrekning KVU

Generelt relativt beskjedne tiltak for breddeøkning og kurveutretting

Den nordligste strekningen med høg trafikk (Skjerdingstad- Røskaft) bygges ut til 4-feltsveg

Vegen forbi Soknedal sentrum bygges som regulert med 8,5 – 10,0 m bredde

Beregnet kostnad: 4,7 mrd kr



Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Konsept 4
Vegstrekning KVU

Konsept 4

Veg med midtrekkverk Oppdal - Trondheim

Konseptet tar utgangspunkt i konsept 3, men det bygges møtefri veg størstedelen av planstrekningen. Vegen mellom Oppdal og Trondheim får gjennomgående midtrekkverk

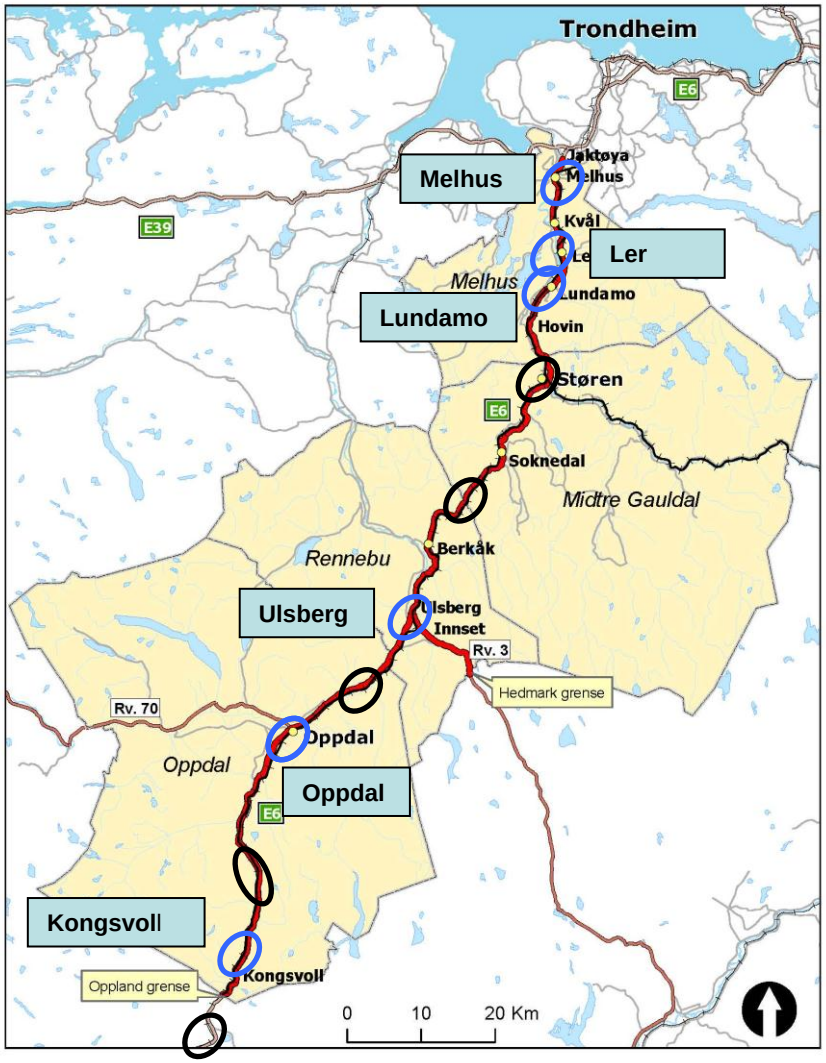
Rv. 3 legges i ny 10,0 m bred trase forbi Innset

Sør for Oppdal bygges også 10,0 m bred veg med forbedret kurvatur

Beregnet kostnad: 18,7 mrd kr

Konsept 5

Jernbane



Jernbaneverket har planarbeid på gang for økt hastighet og kapasitet både for persontrafikk og godstrafikk. Tiltak må gjennomføres på hele Dovrebanen mellom Oslo og Trondheim for å få avgjørende nytteverdi.

Kjøretid på 5 timer (max-fart 200 km/t) krever investeringer på ca 60 mrd kr derav ca 15 mrd kr på KVU-strekningen

Nye kryssingsspor og forlengelse av eksisterende er nødvendige tiltak for en tredobling av godsmengdekapasiteten
Beregnet kostnad: 0,9 mrd kr

Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Konsept 5
Vegstrekning KVU

Konsept-sammenligning
samfunnsøkonomi samlet

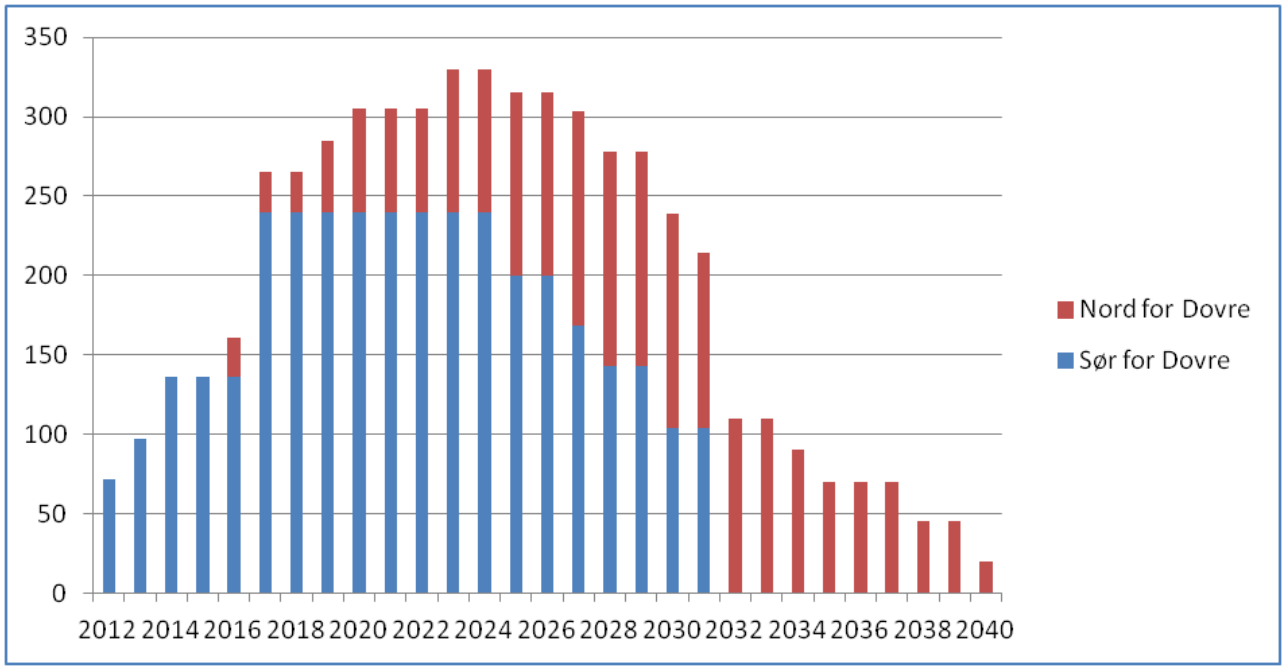
Tabellen viser utvalgte beregnede virkninger diskontert i en 25-årsperiode. Beregnet med standardverdier for rentenivå, anleggenes levetid m.v.

Beløp i mill. kr.

	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4	Kombi-nasjon
Investeringskostnad	4 700	12 700	16 700	18 700	10 800
Trafikant-nytte	3 000	8 000	8 500	10 300	8 000
Redusert ulykkeskostn.	1 500	2 300	3 000	3 500	3 000
Netto nytte (NN)	- 240	- 4 100	-7 900	- 8 100	- 1 200
NN/B	- 0,1	- 0,3	- 0,4	- 0,4	- 0,1

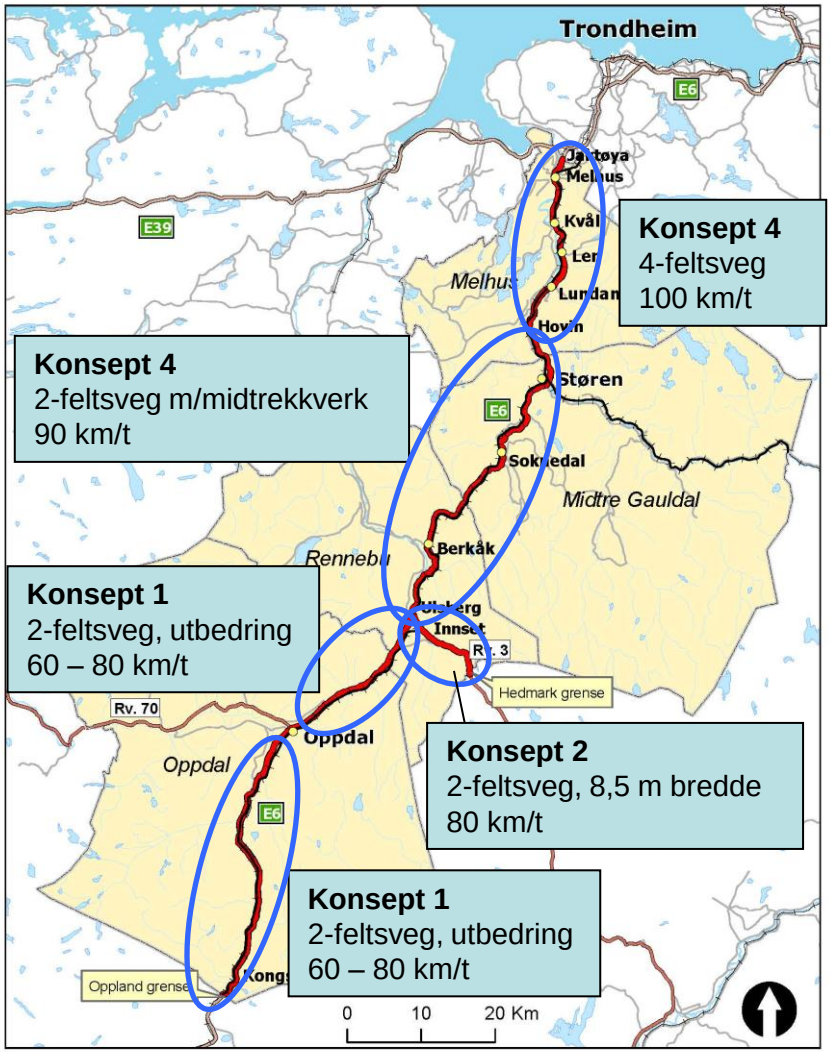
Finansiering

Med dagens finansieringssystem for riksvegutbygging, må det regnes med at deler av E6-utbyggingen må finansieres med bompenger. Statens vegvesen har beregnet at med ”normale bompengesatser” kan det skaffes ca 4 mrd kr i lokale bidrag til investeringer på KVU-strekningen.



Anbefalt konsept

Kombinasjons-konseptet



Kombinasjonskonseptet

Statens vegvesen

Konseptvalgutredning
E6 Oppland grense - Jaktøya

Vegstrekning KVU

Anbefalingene tar utgangspunkt i at det er viktigst å ha god standard der trafikken er størst. Derfor anbefales konsept 4 for E6 nord for Ulsberg og konsept 1 sør for Ulsberg.

For rv. 3 anbefales konsept 2 for å gi god trafikksikkerhet og framkommelighet for godstrafikken

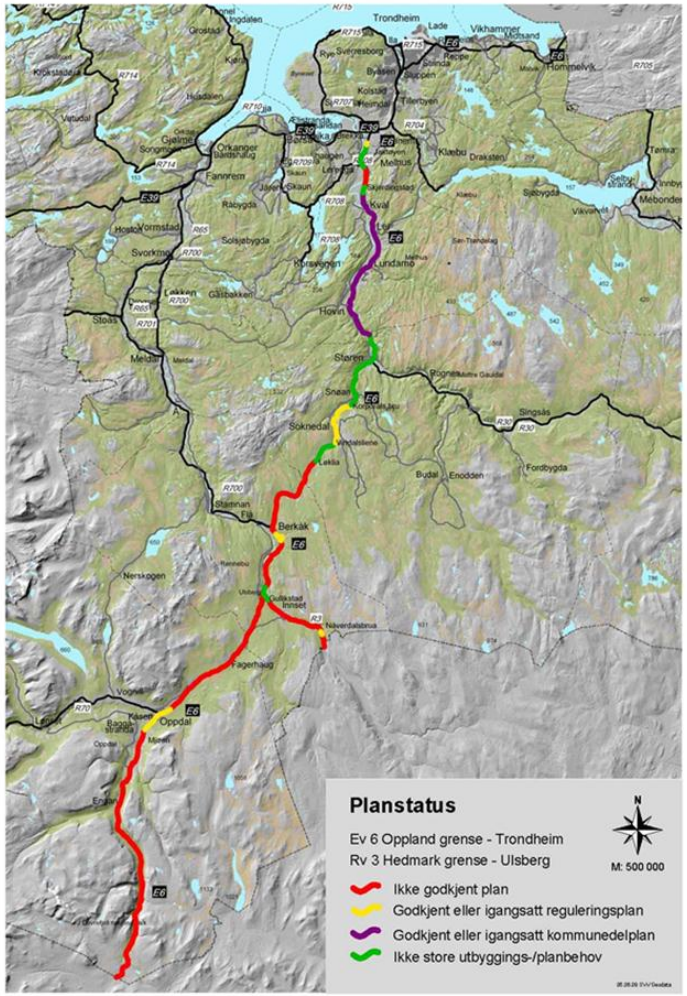
Konseptkombinasjonen gir god måloppnåelse for et ”middels” investeringsnivå

Beregnet kostnad: 10,8 mrd kr

Konsept-anbefaling
parsellvis konseptvalg

	Konsept	Investerings -kostnad (mill kr)	Reduserte reisetimer / investert krone	Prioritet
Rv 3 Hedmark grense - Ulsberg	2	660	23	4
E6 Oppland grense - Engan	1	220	0	8
E6 Engan - Oppdal	1	190	0	7
E6 Oppdal - Ulsberg	1	260	0	6
E6 Ulsberg – Vindalsliene (forbi Berkåk)	4	3 600	66	3
E6 Vindalsliene – Korporalsbrua (forbi Soknedal sentrum)	4	660	94	1
E6 Korporalsbrua - Håggå	4	2 270	24	9
E6 Håggå – Skjerdingstad (gjennom Melhus kommune)	4	2 690	167	2
E6 Skjerdingstad-Jaktøya	4	250	171	5
SUM		**10 800**		

Planstatus



Plansituasjonen i 2012

• Bra veg	20 km	13 %
• Reguleringsplan	14 km	9 %
• Kommunedelplan	25 km	15 %
• Ingen planer	101 km	63 %
SUM	160 km	100 %

Videre planlegging

Noen delstrekninger inngår i NTP 2010-2019 og flere er aktuelle for NTP 2014-2023

- **Reguleringsplan, nylig oppdatert, foreligger for Oppdal sentrum**

- **Reguleringsplaner for den 7,2 km lange strekningen forbi Soknedal sentrum er av varierende alder.**
  Anbefalt konsept med midtrekkverk vil kreve omregulering på hele strekningen.
  Det forventes små konflikter og godkjent plan kan antakelig foreligge høsten 2012.

- **Kommunedelplan for den ca 22 km lange strekningen Håggå – Skjerdingstad forventes godkjent i 2012.**

- **I NTP 2010-2019 er det forutsatt investeringer på strekningene:**
  - E6 Ulsberg – Berkåk – Løklia
  - Rv 3 Korsan – Gullikstad (omlegging ved Innset)

- **Arbeid med Stortingsprop for bompengefinansiering startes i 2012**