



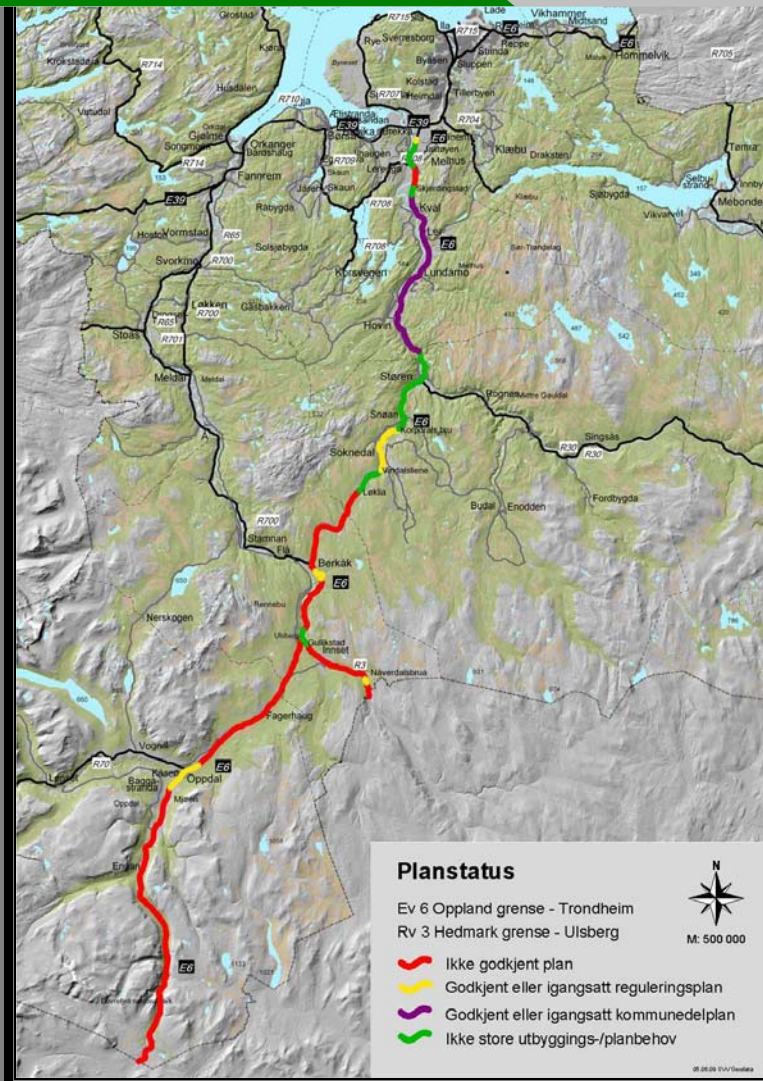
Statens vegvesen

# Prosjektplan

Konseptvalgutredning. Transportløsning

E6 Oppland grense – Jaktøya, Melhus

Region midt



Statens vegvesen  
Region midt  
Strategiseksjonen  
16.november 2010

## Innhold

<b>1 BAKGRUNN</b> .....	<b>3</b>
1.1 Innledning .....	3
1.2 Oppdragsbrevet .....	4
1.3 Tolking av oppdragsbrevet.....	4
1.4 Omtale i styrende dokumenter .....	5
<b>2 AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET</b> .....	<b>6</b>
2.1 Målsetting for utredningsarbeidet.....	6
2.2 Tematisk avgrensing.....	6
2.3 Geografisk avgrensing .....	7
2.4 Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser .....	8
2.5 Aktuelle konsepter.....	9
2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy .....	9
<b>3 ORGANISERING AV ARBEIDET</b> .....	<b>10</b>
3.1 Prosjektorganisering .....	10
3.2 Medvirkning og kommunikasjon .....	11
3.3 Tidsplan .....	12

# 1 BAKGRUNN

”Trondheimsveien” innbefatter E6 mellom Oppland grense og Jaktøya i Melhus, en strekning på 145 km og rv. 3 mellom Hedmark grense og Ulsberg, en strekning på 14 km. I alle berørte kommuner foreligger det prinsippvedtak om delfinansiering av utbyggingen/utbedringen strekningen med bompenger. Konseptvalgutredning (KVU) for ”Trondheimsveien” er et viktig innspill til arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-2023.

Utredningen gjennomføres med bakgrunn i oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 10.06.2010 (Sveisnr 2010002182-054). Strekningen har i oppdragsbrevet fått benevnelsen E6 Oppland grense – Jaktøya i Melhus, men utredningen skal også inkludere rv. 3 i Sør-Trøndelag, jf. definisjonene av ”Trondheimsveien”.

E6 og rv. 3 er viktig for næringstrafikken mellom Nord-Norge og Sør-Norge, og de er svært viktig for næringstrafikken fra Trøndelag til og fra Øst-Norge og utlandet. En relativt stor andelen av trafikken på disse stamvegene er tungtrafikk, der andelen ved Ulsberg ligger på over 20 prosent.

”Trondheimsveien” har store standardbrudd, med mange svinger, stedvis smal veg og stigninger som er utfordrende.

Det forventes at KVU’en ferdigstilles innen 20. mai 2011. Hensikten med dette plannivået er å få avklart hvordan transportbehovet mellom Oppland grense/Hedmark grense og Trondheim best skal tilfredstilles i framtida. KVU-rapporten blir kvalitetssikret av en ekstern konsulentgruppe (KS1) som vil tilrå overfor berørte departement hvilke konsepter som bør ligge til grunn ved videre planlegging.

## 1.1 Innledning

Planstrekningen Oppland grense – Jaktøya (Trondheim grense) inngår i Korridor 6: Oslo - Trondheim. I Nasjonal Transportplan 2010-2019 er korridorens rolle og betydning beskrevet som følger:

*”Korridoren knytter den sørlige og nordlige delen av landet sammen. Den er også viktig for forbindelsene mellom Nordvestlandet og Sør-øst-Norge. Gjennom korridoren går det store mengder import- og eksportvarer til og fra Nordvestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. Fiskeoppdrettsnæringene i Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og i Trøndelagsfylkene benytter i stor grad stamvegnettet gjennom Gudbrandsdalen (E6) og Østerdalen (rv. 3) i sine transporter mot markedene. På samme måte transporteres importvarer/forbruksvarer fra Oslo-områdets omlastingsterminaler langs denne korridoren både med jernbane og lastebil i Trøndelag og Møre.*

E6 er en av landets viktigste riksveger. Prosjektets planstrekning er en del av rute 6a. Rute 6a består av E6 mellom Oslo og Trondheim, samt flere riksvegtilknytninger. E6 på denne strekningen går gjennom 5 fylker (Oslo, Akershus, Hedmark, Oppland og Sør-Trøndelag). I tillegg til å være en hovedforbindelse nord-sør i landet, er vegen også en viktig del av forbindelsen mellom Nordvestlandet og det sentrale Østlandsområdet.

Analysen gjort ved hjelp av den nasjonale godstransportmodellen NEMO viser at E6 er av de ruter som har størst betydning for godstransporten. Det samme bekreftes i Fylkesdelplanen for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene. Ruta har også etter hvert og særlig etter åpningen av Oslo lufthavn Gardermoen, fått en betydelig kollektivtrafikk med fly- og ekspressbuss.

Fra Trøndelagsområdet er ruta meget viktig for næringstrafikk til/fra Øst-Norge og utlandet. Det er store volumer fisk som transporteres til kontinentet med bil, og for denne næringen presiseres viktigheten av rask og pålitelig vegtransport. Sør for Ulsberg fordeler tungtrafikken seg mellom rute 6a og 6b gjennom Østerdalen. Den største andelen av tung trafikk velger rute 6b. Ruta har en viktig funksjon som hovedåre for kommunene langs ruta mot Trondheim.

Viktige ekspressbuss-ruter fra Trondheim og sørover går langs ruta.

## 1.2 Oppdragsbrevet

Utdrag av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet 10.6.2010

*” Departementet vil bemerke at de planlagte tiltakene på denne strekningen totalt sett er omfattende. ... 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.”*

Følgende punkter er understreket:

- Strekningene som ligger inne i Statens vegvesens handlingsprogram 2010-2013, Vindalsliene - Korporals bru og omlegging av trase forbi Oppdal sentrum skal ikke gjøres til gjenstand for en konseptuell drøfting. Utredningsarbeidet som settes i gang må ikke forsinke fremdriften i disse to prosjektene.
- Konseptene som inngår i utredningen må ses i sammenheng med de fritatte delstrekningene.
- Utbyggingsrekkefølgen mellom de ulike prosjektene og parsellene langs strekningen skal vurderes.
- Frist for innsending av KVU mars 2010

## 1.3 Talking av oppdragsbrevet

Statens vegvesen tolker brevet dit hen at det er vegvesenet som har hovedansvaret for gjennomføringen av KVU-arbeidet. I arbeidet vil det i utgangspunktet legges like mye vekt på transport av personer og gods. Kollektivtransport skal inngå i arbeidet.

Normalt tidsbehov for KVU er 1 til 1,5 år. Det tas sikte på å ferdigstille KVU-rapporten innen 20. mai 2011 (se kap 3.3). Omfanget av utredninger vil måtte tilpasses tiden som er til rådighet.

Endret tidsfrist for innsending av KVU-en er avklart med Samferdselsdepartementet (SD) i statusmøte mellom SD og Vegdirektoratet 28.september 2010.

#### 1.4 Omtale i styrende dokumenter

Prosjekter på strekningene E6 Oppland grense – Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg er omtalt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 på sidene 246, 248, 249 og 250

*”Samferdselsdepartementet er kjent med at kommunene langs E6 og rv. 3 mellom Oppland grense og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6 på denne strekningen.*

*Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet positiv til et slikt initiativ. Statens eventuelle andel i et slikt bompengelopplegg vil utgjøre den statlige finansieringen av de prosjekter som er foreslått gjennomført og startet opp i planperioden.*

*I første fireårsperiode foreslås statlige midler til strekningene E6 Oppdal sentrum og Vindalsliene – Korporals bru i Soknedalen.”*

Det er i perioden 2014-2019 avsatt 310 mill. kr til videre utbedring av E6 i Soknedalen, 400 mill. kr til strekningen E6 Ulsberg-Berkåk-Løklia og 100 mill. kr til utbedring på strekning rv. 3 Korsan-Gullikstad.

---

## 2 AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET

### 2.1 Målsetting for utredningsarbeidet

Målet for KVU Oppland grense - Jaktøya er å utvikle konsepter for framtidig transportsystem i denne korridoren. Konseptene skal ha både langsiktig og kortsiktig perspektiv.

KVU skal fange opp de nasjonale målene for transportkorridoren. I tillegg skal de regionale utviklingsperspektivene inngå, slik at de langsiktige tankene Trøndelagsfylkene har om transportsystemet blir inkludert.

Utredningen skal munne ut i en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging/prosess.

Arbeidet med KVU skal legge vekt på å se hele transportsystemet i sammenheng, og legge vekt på de overordnede nasjonale transportbehovene på strekningen. Dette innebærer kollektivsystem, vegnett, forhold for gående og syklende, gods samt andre aktuelle transportpolitiske virkemidler som vil inngå i konseptalternativene. Arbeidet skal også kunne brukes som grunnlag for arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, Regional Transportplan/fylkesplaner/handlingsprogram for transport og finansieringsløsninger. Det skal legges opp til en prosess hvor viktige interessenter har reell mulighet til å gi innspill til arbeidet.

### 2.2 Tematisk avgrensing

Sentrale hovedspørsmål som KVU skal svare på er:

- Avklare transportbehov på strekningen E6 Oppland grense – Jaktøya og rv.3 Hedmark grense - Ulsberg
- Avklare mål og krav til transportsystemet
- Avklare mulige løsninger med forbindelsespunkt fv. 700

Innholdet i KVU skal dekke kravene i ”Mal for behovsutredninger i Statens vegvesen”, sist oppdatert 02.06.2010.

Utredningen skal omhandle framtidig transportbehov og foreslå ulike transportmessige systemløsninger

Virkemidler som skal vurderes tiltak for

- Vegsystemet
- Jernbanenettet
- Sykkelvegnettet langs korridoren
- Kollektivsystem

Det skal samtidig vurderes

- Stimulerende tiltak for kollektivtrafikken

Tiltakene skal være rettet mot både lange reiser utover prosjektstrekningen, dagpendling og korte reiser som kan gjøres til fots eller med sykkel.

KVU-dokumentet skal inneholde:

- Behovsanalyse inkludert interessentanalyse
- Strategidokument med samfunns mål og effektmål
- Kravdokument som viser hva som skal oppfylles ved gjennomføring
- Alternativanalyse for flere konseptalternativer i tillegg til nullalternativet, samt eventuelle partielle analyser for større problemstillinger.

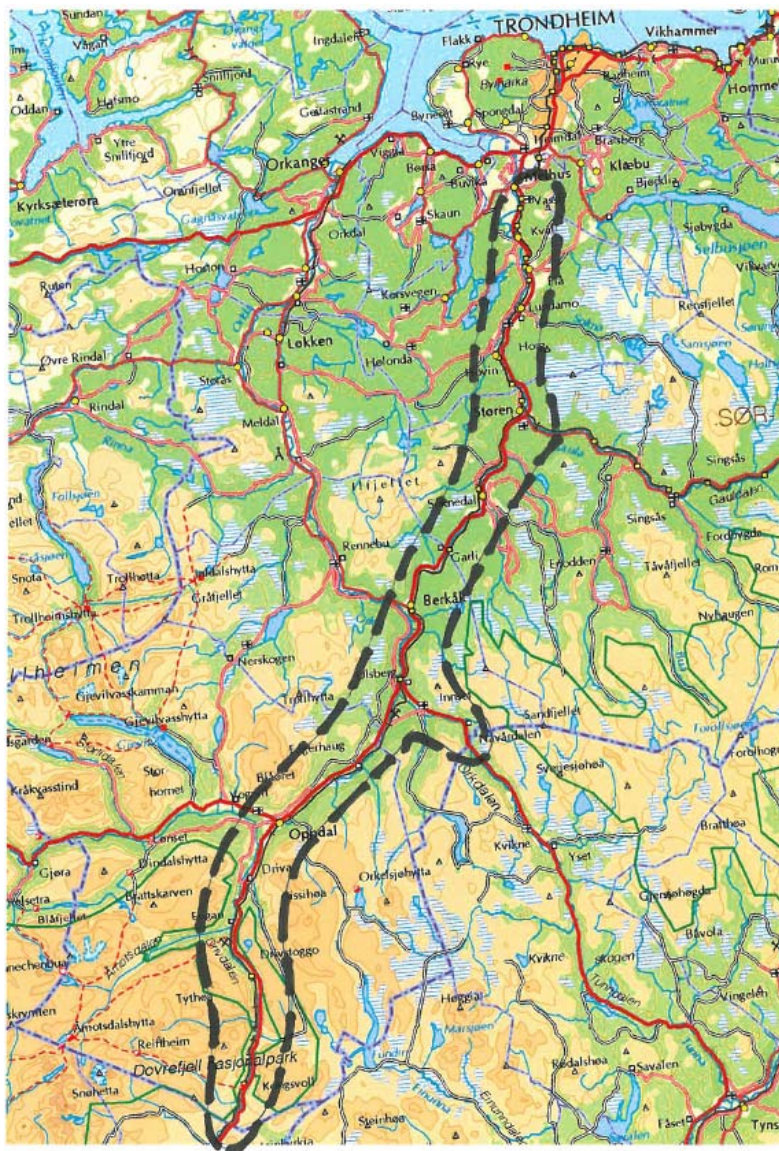
## 2.3 Geografisk avgrensing

### Planområde:

Planområdet omfatter transportkorridoren mellom Oppland grense og Jaktøya (Trondheim grense) og rv. 3-strekningen mellom Hedmark grense og Ulsberg.

Elementer innenfor planområdet som behandles i KVU

- E6
- Jernbanen
- Parallele lokalveger
- Ev. kobling mot logistikknutepunkt (godsterminal)
- Inkluderer ikke sidearmer til E6 som rv.30, rv. 70, fv.700 og Rørosbanen
- Inkluderer tettstedsproblematikk for tettstedene innenfor planområdet



Planområdet

### Influensområde:

Influensområdet vil være vesentlig større enn planområdet. All trafikk mellom Nord-Norge/Midt-Norge og Sør-Norge vil bli berørt. I tillegg er planstrekningen av betydning for trafikken mellom Nordvestlandet og Sør-øst-Norge.

## 2.4 Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser

I tillegg til KVU E6 Oppland grense-Jaktøya skal det også utføres KVU på strekningen Trondheim-Steinkjer.

Planprosesser som kan ha innvirkning på utredningsarbeidet:

- Diverse utredninger for NTP 2014-2023
- Regional transportplan for Sør- og Nord-Trøndelag
- Trondheimsregionen vedtok Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP) 11. juni 2010.



- KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen (høring desember 2010?)
- Strekningsvis utviklingsplan for Dovrebanen
- Stasjonsstrukturprosjekt
- Høyhastighetsbaneprosjekt

## 2.5 Aktuelle konsepter

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent planverksted hvor alle interessenter er representert. Videre bearbeiding og siling gjøres av Statens vegvesen i samråd med samarbeidsgruppa.

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalyse, måldokument og kravdokument er ferdig. For å utnytte den knappe tiden vil vi til en viss grad parallellkjøre noen prosesser. Videre arbeid vil gå i regi av prosjektgruppa. Styringsgruppa vil vurdere konsept som er oppe til drøfting.

Konsepter utvikles etter 4-trinnsmetodikken. Denne innebærer at det skal vurderes tiltak som påvirker transportbehov og valg av transportmiddel, samt utnytte eksisterende infrastruktur mest mulig, før det vurderes større utbyggingstiltak

Aktuelle elementer i konseptene kan være:

- bedret busstilbud
- bedret togtilbud
- innfartsparkering
- kollektivknutepunkter
- midtdeler
- forbikjøringsfelter
- 4-felts veg
- osv

## 2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata hentes fra eksisterende registre og databaser.

Kostnadsoverslag for veg beregnes på utredningsnivå med usikkerhet på +/- 40 %)

Overføring mellom transportformene vurderes med hjelp av RTM (Regional transportmodell) og NTM (Nasjonal transportmodell), og kvalitative vurderinger.

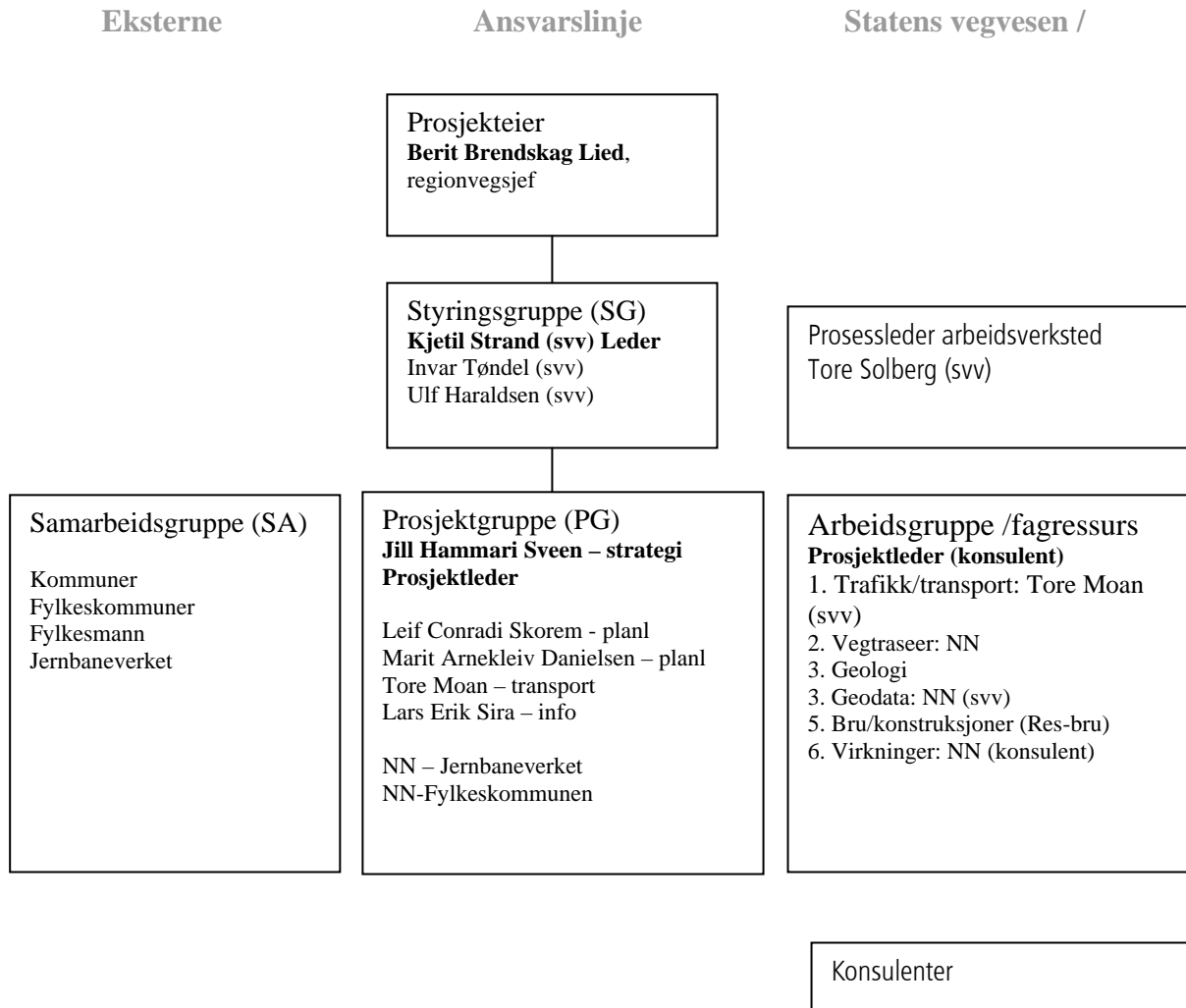
Samfunnsøkonomiske analyser baseres på trafikantnyttmodulen i RTM. Analyser for vegsystemet gjøres med metodikk fra vegvesenets håndbok 140, men tilpasset KVU-nivået.

Vurderinger knyttet til regionale virkninger, ikke-prissatte konsekvenser og risiko- og sårbarhet vurderes på grunnlag av eksisterende registreringer og datakilder.

## 3 ORGANISERING AV ARBEIDET

### 3.1 Prosjektorganisering

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet for KVU-prosesser.



#### Prosjekteier (PE)

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied

Prosjekteier har det overordna ansvaret for organisering, framdrift og faglig innhold.

#### Styringsgruppe (SG)

Kjetil strand, leder i Strategi-, veg- og transportavdelinga i Region midt er leder i SG.

Ingvar Tøndel, ST, Ulf Haraldsen, SVV

SG har hovedansvaret for framdrift og godkjenner arbeidet ved milepæler underveis. SG har et overordna ansvar for faglig innhold i KVU-dokumentet. Ved behov går SG inn i fordeling av ressurser til arbeidet. Prosjektleder er sekretær for SG.

#### Prosjektgruppe (PG)

Jill Hammari Sveen, prosjektleder SVV, NN, avd. Sør-Trøndelag, Marit Danielsen, SVV- ressurs, Tore Moan, SVV- ressurs, Lars Erik Sira, SVV- info.

I tillegg inviteres Jernbaneverket og Sør-Trøndelag fylkeskommune med i prosjektgruppen.

PG har det daglige ansvaret for prosjektets framdrift og at de nødvendige prosesser blir gjennomført i henhold til retningslinjer for KVU-arbeid.

**Arbeidsgruppe (AG)**

Marit Danielsen , SVV.

1. Trafikk/transport: NN
2. Effekt/virkning: NN
3. Geologi/tunnel: NN
4. Geodata: NN
5. Risiko: NN
6. Bru/konstruksjon: NN
7. Natur (konsulent)

AG har det ansvaret for å levere gode faglige vurderinger/beregninger som bestilles av prosjektgruppa (PG).

**Samarbeidsgruppe (SA)**

Det etableres ei samarbeidsgruppe for prosjektet der fylkeskommunen, kommunene, Jernbaneverket og Fylkesmannen er representert. SA vil være et varig kontaktpunkt for prosjektet i tillegg til planverkstedet som blir arrangert i starten av arbeidet.

### 3.2 Medvirkning og kommunikasjon

Prosjektet gjennomføres i en åpen prosess hvor prosjektgruppa etablerer en aktiv dialog med samarbeidsgruppa og de som deltar på arbeidsverkstedet. Kommunikasjonsmedarbeider er Lars Erik Sira.

Verkstedet skal gjennomføres som en samling som pågår over to dager. Det skal inneholde tre faser:

Fase 1: Drøfting av situasjonsbeskrivelsen, behov og mål

Fase 2: Utvikling av aktuelle konsepter

Fase 3: Drøfting av virkninger

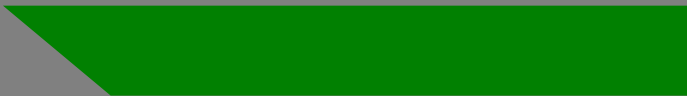
Tore Solberg er engasjert som prosessleder for verkstedet.

## 3.3 Tidsplan

	Aktivitet	Ansvar	Start	Slutt	Behandling
					Styringsgruppe
1	Prosjektplan	RM	09/2010	09/2010	Godkjenning i SG
2	Situasjonsbeskrivelse Grunnlagsmateriale til planverksted	RM	10/2010	11/2010	Drøfting i SG
3	Mandat for KVU	SD	10/2010		
4	Oppstartsmøte med kommunene	RM	09/2010	09/2010	
5	Planverksted	RM	11/2010	11/2010	
6	KVU rapport - Situasjonsbeskrivelse - Behovs- og interessentanalyse - Mål og krav - Beskrivelse av konseptene - Konseptanalyse - Konseptvalg - Rapport ferdig	RM	09/2010 10/2010 11/2010 01/2011 01/2011 02/2011 02/2011 04/2011	11/2010 12/2010 01/2011 02/2011 03/2011 04/2011 05/2011	Godkjenning SG Godkjenning SG Drøfting i SA og SG Drøfting i SG Drøfting i SA og SG Godkjenning SG, VD
7	Informasjonsmøte, alternativforslag	RM	02/2011	04/2011	
8	Høring av KVU	RM	05/2011	07/2011	
9	KVU oversendt SD	RM		05/2011	
10	Høringsuttalelser med kommentarer oversendt SD	RM		08/2011	



**Statens vegvesen**



Region Midt