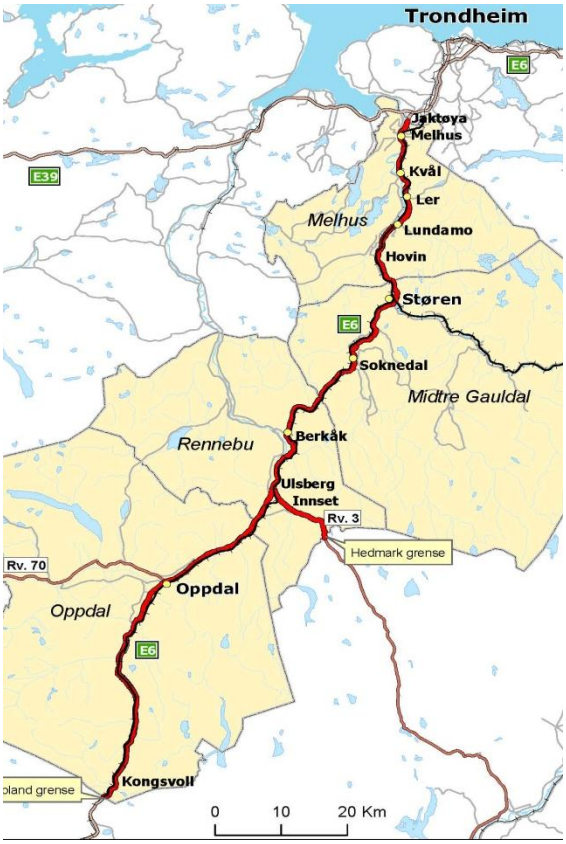
Statens vegvesen

Konseptvalgutredning

E6 Oppland grense – Jaktøya
Rv.3 Hedmark grense - Ulsberg

HØRINGSMERKNADER



Strategi- , veg- og transportavdelingen nr. 2010176305

Region Midt
september 2012

FORORD

Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Oppland grense – Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg omfatter strategier for utvikling av denne transportkorridoren fram mot 2040.

KVU-rapporten er datert 31. januar 2012.

Det er deretter satt i gang kvalitetssikring (KS1) i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Konsulentfirmaet Metier er engasjert til å gjøre dette arbeidet.

Parallelt med KS1 er KVU-rapporten sendt på høring til aktuelle parter med frist 30. april 2012. Denne fristen ble senere forlenget til 2. juli 2012.

INNHOLD

Dette heftet inneholder:

- Høringsbrev datert 29.02.2012
- Liste med mottakere av høringsbrev
- Oppsummeringsnotat
- Sammendrag av merknader med vegvesenets kommentarer
- Kopi av alle innkomne merknader fra 16 høringsparter

Trondheim 7. august 2012
Statens vegvesen Region midt

Statens vegvesen

Til høringsparter

Behandlende enhet:	Saksbehandler/innvalgsnr:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region midt	Hilde Marie Prestvik -	2010/176305-018		29.02.2012

Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense - Jaktøya. Offentlig ettersyn

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger E6 Oppland grense – Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg legges ut til offentlig høring i perioden 1. mars til 30. april 2012. Vi ber om Deres merknad til utredningen. Merknadene kan gjelde alt innholdet i KVU–rapporten.

Konseptvalgutredningen med tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside for pågående planprosjekter. KVU- arbeidet har en egen hjemmeside som kan nås ved følgende lenke:
http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6opplandgrjaktoyen
Mer informasjon om konseptvalgutredningen med tilhørende prosess fås ved henvendelse til prosjektleder Jon Arne Klemetsaune, e-post: jon.klemetsaune@vegvesen.no, tlf: 951 68 603

Dokumentet sendes ut i papirformat til hver av høringsinstansene. Dersom det ønskes flere eksemplarer av konseptvalgutredningen, kan disse bestilles hos vegvesenet eller lastes ned fra hjemmesiden.

KVU- ens formål har vært å vurdere hvordan transportsystemet på strekningene kan og bør utvikles for å tilfredsstille interessentenes og samfunnets behov innenfor et tidsperspektiv på tretti år. Prosjektutløsende behov er definert som reduserte avstandskostnader på strekningene ved bruk av veg og bane og bedre trafikksikkerhet på veg. Hovedutfordringen i utredningen har vært å finne ut hvordan transportbehovene kan løses for å oppnå samfunnsmålet som Samferdselsdepartementet har fastsatt for dette området:

I 2040 har transportkorridoren E6/rv 3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods.

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Telefon: 815 44 040
Telefaks: 71 27 41 01
firmapost-midt@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 21
7737 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Det er anbefalt et kombinasjonskonsept som innehar elementer fra ulike konsepter. For E6 har det vært lagt vekt på å imøtekomme behovet om bedre standard der trafikkmengdene er størst. For rv 3 er det lagt større vekt på å oppnå bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for godstrafikken. I anbefaling av konsept er det også foreslått en utbyggingsrekkefølge for strekningen.

Det er i alt analysert 5 fem konsepter i tillegg til 0-konseptet som beskriver dagens situasjon. For E6 anbefales konseptet 1 *Utbedring av dagens veg* sør for Ulsberg og konsept 4 *Veg med midtrekkverk* nord for Ulsberg. For rv. 3 anbefales konsept 2 *Veg med redusert vegnormalstandard*.

Listen nedenfor beskriver kort konseptene som er utredet:

Konsept 0 Referansekonseptet	Dagens veg- og jernbanenett inklusive påbegynte prosjektet og prosjekter som ligger inne i NTP-perioden fram til 2014. Ny veg gjennom Oppdal sentrum inngår i konseptet.
Konsept 1 Utbedring av dagens veg	Utbedring av dagens veg, ny veg på strekningene: Vindalsliene- Korporals bru, Håggå – Hovin, Hovin – Skjæringstad.
Konsept 2 Veg med redusert vegnormalstandard	Utbygging med lavere standard enn det som dagens vegnormaler tilsier for ny veg med trafikkmengder for prognoseåret 2040. På enkelte strekninger legges det opp til vegnormalstandard.
Konsept 3 Veg med midtrekkverk mellom Ulsberg og Trondheim	Utbygging i henhold til gjeldende vegnormaler. Midtrekkverk på strekningen nord for Ulsberg.
Konsept 4 Veg med midtrekkverk	Utbygging i henhold til gjeldende vegnormaler. Midtrekkverk på strekningen nord for Oppdal. Enkelte strekninger med høyere standard.
Konsept 5 Jernbane	Økt kapasitet på jernbanenettet. Tiltakene i konseptet kan kombineres med konsept 1 og 4 for veg.

Prosessen rundt den videre behandlingen av KVU – rapporten er som følger:
- KS1-behandling av KVU- rapport. (Ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredning i regi av finansdepartementet) KS1-rapporten forventes ferdig i juni 2012.
- Vegvesenet vurderer høringsuttalelsene og sender disse videre for behandling i Samferdselsdepartementet.
- Konseptvalgutredningen (den vedlagte rapporten), KS1-rapporten og høringsmerknadene vil deretter ligge til grunn for regjeringens beslutning om videre prosess.

Frist for innsending av høringsinnspill er 30. april 2012. Dersom det er noen som har behov for en lengre høringsfrist, må melde dette til prosjektleder så fort som mulig.

Innspillene merkes KVU Oppland grense – Jaktøya og sendes til:
Statens vegvesen, Region midt, Fylkeshuset, 6404 Molde
eller pr e-post
firmapost-midt@vegvesen.no

Strategi-, veg- og trafikkavdelingen

Med hilsen

Kjetil Strand
Avdelingsdirektør

Vedlegg:
Konseptvalgutredning (KVU) E6 Oppland grense – Jaktøya og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg, rapport, datert januar 2012, ett eksemplar
Alle kommuner på strekningen, fylkeskommune og fylkesmann, to eksemplarer

MOTTAKERE HØRINGSBREV KVU E6 OPPLAND GRENSE – JAKTØYA OG RV 3 HEDMARK GRENSE - ULSBERG

Kommuner
Melhus kommune (2 rapporter)
Midtre Gauldal kommune (2 rapporter)
Rennebu kommune; (2 rapporter)
Oppdal kommune; (2 rapporter)
Rindal kommune;
Meldal kommune;
Trondheim kommune (2 rapporter)
Trondheimsregionen (2 rapporter)

Regionale forvaltningsorganer
Jernbaneverket region nord (2 rapporter)
Sør-Trøndelag fylkeskommune; (2 rapporter)
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag; (2 rapporter)
Norges vassdrags- og energidirektorat;
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard;
Sametinget, miljø- og kulturvernavd.
Reindriftsforvaltningen Sør - Trøndelag og Hedmark;
Helse Midt
Sør-Trøndelag politidistrikt

Interessseorganisasjoner
Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) avdeling Trøndelag
Næringsforeningen i Trondheim
Kommunenes Sentralforbund Sør-Trøndelag
Logistikk og Transportindustriens Landsforbund
Yrkestrafikkforbundet Trøndelag
Norges Lastebileier-Forbund
Jernbaneforum Midt-Norge
Trygg Trafikk
Syklistenes landsforbund
Landsforeningen for trafikkskadde
NAF;Norges Automobil Forbund
Norges Handicap Forbund avd Trøndelag
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon;Sør-Trøndelag
Forum for natur og friluftsliv i Sør -Trøndelag
Naturvernforbundet i Sør Trøndelag
Sør-Trøndelag bondelag
Allskog
KS; Region Midt-Norge
Ungdommens fylkesutvalg v. Sør-Trøndelag; Sør-Trøndelag fylkeskommune

Transportører
CargoLink
CargoNet A/S
NSB AS
Trønder- Røros- og Meråkerbanen;
NSB; Planstrategi og Utvikling
Bring Cargo
Nettbuss Trøndelag AS
Gauldal Billag AS

OPPSUMMERINGSNOTAT

KVU FOR E6 OPPLAND GRENSE - JAKTØYA OG RV 3 HEDMARK GRENSE - ULSBERG.

Høringsmerknadene er arkivert på Vegvesenets SVEISnr 2010176305

Uttalelse til Konseptvalgutredningen har kommet fra 16 parter. Listen nedenfor viser hvem som har gitt uttalelse til utredningen.

Nr	Part	Nr	Part	Nr	Part
1	Oppdal kommune	2	Rennebu kommune	3	Norges Statsbaner (NSB)
4	Trondheim kommune	5	Midtre Gauldal kommune	6	Melhus kommune
7	Fylkesmannen i Sør-Trøndelag	8	Norges Automobil-forbund (NAF)	9	Sametinget
10	Per Arne Lium	11	Trondheimsregionen	12	Jernbaneverket
13	Sør Trøndelag fylkeskommune	14	NHO Trøndelag	15	Vegforum Trøndelag
16	Yrkestrafikkforbundet				

Innholdet i uttalelsene er systematisert i tabellene på de neste sidene. Uttalelsene kan i sin helhet leses i vedlagte kopi av merknadene.

Kort oppsummert kan det sies at de fleste høringspartene samtykker i vegvesenets konklusjon og anbefaling. Det største unntaket fra anbefalt konsept er Rennebu kommune som ønsker at ny E6 strekningsvis skal fremføres med en lavere standardklasse slik at vegen fremdeles kan gå gjennom tettstedene Berkåk og Innset. Flere av partene kommenterer at KVU- strekningens slutt i nord burde ha vært i Trondheim sentrum og ikke ved Jaktøya i Melhus. Gjennomføring av byggeprosjektet med tilhørende finansiering er likeledes et tema som er kommentert av mange av partene.

Statens vegvesen ser at elementer fra enkelte uttalelser er verd å ta med som innspill til videre planlegging. Dette gjelder blant annet forslaget om utforming av hvileplasser for yrkessjåfører og forbedringsforslag ved virkningsberegninger (kost-/ nytteberegninger). Forslag om å endre fokus i samfunnsmålet sik at strekningens betydning for det nasjonale stamveinettet fremheves, vil ikke påvirke innholdet i utredningen.

Ingen av innspillene er av en slik karakter at Statens vegvesen ser grunn til å supplere innholdet i KVU-rapporten fra 31.01.2012.

Tabellen nedenfor gjengir uttalelsene som har kommet til konseptvalgutredningen på en skjematisk måte.

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
1 Oppdal kommune Dato: 12.04.2012 Arkivdokument nr 19 SVEISnr 2010176305		Samtykker i anbefalte kombinasjonskonseptet for vegbygging på E6 /Rv 3. Forutsetter at konsept 5 for jernbane inngår i en samlet vurdering av transportkonseptet.	Oppdal kommune mener etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23	*Ingen kommentar*
2 Rennebu kommune Dato: 11.04.2012 Arkivdokument nr 20		Gjennom Berkåk og Innset ønskes vurdert et vegalternativ med lavere dimensjoneringsklasse og vegstandard. Samtykker ellers i anbefalte konsept.	Kommunedelplan for E6 Ulsberg – Berkåk- Løklia-Støren og Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg er igangsatt. Endelig trasévalg for E6 og Rv 3 forutsettes avgjort gjennom oppstartet kommunedelplan.	*Statens vegvesen kan ikke selv starte planarbeid etter Plan- og bygningsloven før Regjeringen har gjort sin beslutning om konseptvalg. Men Vegvesenet bidrar med faglige innspill i Rennebu kommunes planarbeid.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
3 **NSB** Dato: 23.04.2012 Arkivdokument nr 21	Beregning av de langsiktige effektene av ulike utbyggings-konsepter er vanskelig. I samfunnsøkonomisk analyse bør dyrkamark få samme verdsetting som sparte tidskostnader.	En konseptpakke av vei- og jernbanetiltak er nødvendig for å oppfylle politiske målsettinger. Jernbaneverkets "optimaliserte konsept" pluss tiltak sør for Oppland grense er et minimumskonsept.	Det er klare politiske målsettinger om at en større andel av transportarbeidet for personer og gods skal gå på bane fremfor vei.	*Konkurranseflaten mellom banetransport og vegtransport på planstrekningen ble i utredningsarbeidet vurdert å være ganske begrenset. Tiltak på jernbanen vil ha liten virkning på behovet for en vesentlig bedre vegstandard enn dagens.*
4 **Trondheim kommune** Dato: 25.04.2012 Arkivdokument nr 22	Tiltak for å få både gods og persontrafikk over på bane er viktig i henhold til nasjonale miljø- og klimamål.	Anbefalte konsepts hovedprioritering støttes. Kostnadsbesparende tiltak i konseptet forutsettes vurdert. Mellom Skjerdingstad og Støren ønskes at planlagt vegstandard reduseres til en bred tofeltsveg med forbikjøringsfelt og midtdeler. For jernbanen må hastighetsøkende infrastrukturtiltak utredes snarest, inklusive et funksjonelt dobbeltspor mellom Marienborg og Trondheim S.	NTP 2014-23 må innrettes i forhold til at dette er en sammenhengende investeringspakke med felles bompenge-innkreving. Dette forutsetter at de statlige bevilgningene til hele pakken forseres.	*Vegstandarden som foreslås i de fleste konsepter er basert på forventet trafikk-utvikling mot 2040. Prognosene i NTP 2014-23 viser at behovet for 4-felts vil være tilstede sørover til Hovin, mens det kan være tilstrekkelig med 2-/3-feltsveg mellom Hovin og Støren. Dette vil bli vurdert grundigere i kommunedelplanarbeidet. Og i forslag til handlingsprogram for NTP-perioden 2014-2023.* *Begrensninger i finansieringsmuligheter kan også gjøre det nødvendig med etappevis utvikling av vegstandarden.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
5 **Midtre Gauldal kommune** Dato: 25.04.2012 Arkivdokument nr 23		Slutter seg til anbefalte kombinasjonskonsept for veg. Forutsetter at rapportens konklusjoner angående konsept 5 jernbane innarbeides i vurderinger av et totalt transportkonsept. Et parallelt vegsystem for saktegående trafikk må opparbeides samtidig som ny E6 etableres.	I Nasjonal transportplan 2014-23 må etablering av et transportsystem for personer og gods som er langt mer effektivt og trafikksikkert enn dagens system synliggjøres. Finansiering og bomstasjoner ønskes nærmere spesifisert i forhold til antall bomstasjoner, punktkostnader og rabattsystemer på strekningen.	*Finansieringsmuligheter er ingen sentral del av KVU-arbeidet, men det er i kap 10.3 redegjort for hvordan 6 bomsnitt på strekningen Ulsberg – Skjerdingstad kan finansiere en stor del av det totale behovet.* *Detaljert beregninger og bomsnittplasseringer vil komme dersom de berørte kommuner går videre med planarbeidet etter prinsippvedtaket om bompenger som ble gjort i 2006.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
6 **Melhus kommune** Dato: 25.04.2012 Arkivdokument nr 24	Samfunnsmålet for lite konkret. Fokuset på den nasjonale stamveiruten ønskes styrket. Måloppnåelse for nasjonale transportnettet burde vært langt mer vektlagt enn beregnet samfunnsnytte og behovs- og kravoppnåelse.	Slutter seg til kombinasjonsalternativet på veg og at en jernbanesatsning må sees på uavhengig av veg. Det angitte investeringsnivået anses som samfunnsmessig riktig med angitt modell for bomfinansiering. Strekningen Marienborg – Trondheim for jernbane burde ha inngått i KVU-utredningen.	E6 Trondheim – Oppland grense er blant Norges viktigste veger og Midt-Norges mest betydningsfulle hovedveg. Dagens standard hemmer næringslivet. E6/Rv 3 er like viktig for Sør-Norsk og utenlandsk næringsliv med leveranser til Midt-og Nord-Norge. En større andel gods ønskes overført til bane på strekningen. Den store andelen store kjøretøy gir utfordringer for trafikk-sikkerheten. Regionforstørring må ivaretas med kollektivtrafikk. Et bedre jernbanetilbud og intercitytilbud Melhus – Trondheim er spesielt viktig.	*De fleste konseptene legger opp til en vesentlig bedring av vegstandarden i tråd med nasjonale normer styrt av forventet trafikkmengde. For å øke godstransporten på jernbanen trengs store investeringer på banenettet, også utenfor KVU-strekningen.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
7 Fylkesmannen i Sør- Trøndelag Dato: 26.04.2012 Arkivdokument nr 29	Generell henvisning til nasjonale målsettinger. Jernbanesatsing bør prioriteres høyt for å oppnå effektivisering av gods og personer på bane. Nasjonal jordvernpolitikk og nasjonale klimamål, forutsetter løsninger som minimerer bruk av dyrkamark.	Anbefalte konsept må inneha en jernbanesatsing. Anbefalte vegkonsept bør løse avvik fra dagens vegstandard og utfordringene med en svært høy andel store kjøretøyer på strekningen. Ellers ingen vesentlige merknader til anbefalt vegkonsept.	Effekt av jernbanekonseptet forutsetter oppgradering av banenettet utenfor KVU-strekningen.	*Det er vurdert slik i denne KVUen at jernbanesatsing må komme uavhengig av investeringsbehovet for bedre veg.* *Anbefalt konsept må ta hensyn til forventet trafikkutvikling og ikke bare til avvik fra dagens situasjon.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
8 Norges Automobil-forbund (NAF) Dato: 30. 04.2012 Arkivdokument nr 26	Trafikksikkerhet overordnet behov. Målsetting om et godt riksvegnett som gir positiv nytte av investeringer utover KVU- strekningen.	Mener at konsept 4 må velges. Dette for at ny E6 kan ta høyde for trafikkvekst som følge av økonomisk utvikling og befolkningsvekst i mer enn 25 år.	Statlig regulering av oppfølgende planarbeider anbefales. Dette for å sikre en helhetlig, forutsigbar og effektiv plan- og utbyggingsprosess. Trafikkprognosene har svakheter da de estimerer lavere trafikkvekst enn erfaringsgrunnlag. Ønsker en 'tilgivende veg' som leder trafikantene til å foreta riktige beslutninger (lett lesbar vegutforming mm), skadereduserende tiltak i veimiljøet (adskillelse av trafikantgrupper, installasjoner som ettergir ved kollisjon mm).	*Det må planlegges for vegstandard som lar seg finansiere innenfor rimelig tidshorisont. Å bygge nå for en standard som kreves først om minimum 25 år er neppe realistisk.* *Kommende planarbeid vil foregå etter innarbeidede rutiner med kommunene som planmyndighet. Slik praksis er i dag vil statlig styring av planarbeidet bare være aktuelt dersom berørte kommuner og Statens vegvesen blir sterkt uenige om trasevalg og vegstandard.*
9 Sametinget Dato: 25.04.2012 Arkivdokument nr 25			Samiske kulturer er ikke nevnt under kulturminner. Stort potensial for nye funn på strekningen E6 Støren til Oppland grense og Rv 3 fra Ulsberg til Hedmark grense bør legges til grunn for kommende utredninger.	*Kulturminner, både samiske og andre, blir et viktig tema når planarbeidet videreføres med kommunedelplaner.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
10 **Per Arne Lium** (Bonde, nabo til E6) Dato: 30.04.2012 Arkivdokument nr 27		Støtter anbefalte konsept., men ønsker trasémessige tilpasninger i områder nord og sør for Berkåk.	Trafikkprognosene for vogntog er for lave dersom ikke jernbanen bygges ut og mer gods overføres til bane. Ny veg skal bidra til positiv utvikling og ikke ødelegge lokalsamfunn. E6 er ikke egnet som lokalvei og må derfor legges utenom Berkåk sentrum.	*Rennebu kommune er allerede i gang med traseavklaringer gjennom et kommunedelplanarbeid som er startet i kommunens regi. Framtidig vegstandard skal ta hensyn til at mye tungtrafikk vil benytte E6 selv om Jernbaneverket har ambisjoner om å legge til rette for økte godsmengder på jernbanen.* *Lokalsamfunn blir trukket inn som samarbeidspart i videre planarbeid.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
11 Trondheims-regionen Dato: 03.05.2012 Arkivdokument nr 30	Samfunnsmålet bør presiseres. Målsetting om en større andel gods på bane ønskes. Regionforstørring må ivaretas med bedre kollektivtrafikk, deriblant intercitytrafikk.	Slutter seg til hovedprioriteringene i KVU' ens kombinasjonsalternativ. Traséalternativ gjennom Melhus vil kommenteres i pågående KDP-/KU- prosess og ikke i KVU. Gjeldene NTP's vedtak og intensjoner må fastholdes (NTP 2010-2019). Sokndal (Vindalsliene – Korporals bru) ønskes i første utbyggingstrinn. NTP (2014-23)'s høringsutgave er for Melhus uakseptabel svak.	E6 Trondheim – Oppland grense er Midt-Norges mest betydningsfulle hovedveg. Dagens lave standard er sterkt hemmende for næringsvekst. Jernbanens parsell Marienborg – Trondheim S ønskes inn i KVU-utredningen med dobbeltspor. Investeringspakke med felles bompengeinnkreving må sikre en sammenhengende utbyggingsperiode for å sikre kostnadseffektivitet og kontinuerlig anleggsarbeid. Manglende kostnadsberegning av jernbanekonseptets infrastrukturtiltak er uheldig. Jernbaneutbedringer må utredes snarest inklusive utvidelse mellom Marienborg – Trondheim S for å nå nasjonale miljø- og klimamålsettinger.	*Økt jernbanekapasitet mellom Marienborg og Trondheim sentralstasjon er sikkert ønskelig, men ligger klart utenfor denne KVUen* *KVU-strekningen er avgrenset til fylkesgrensene i sør og Skjerdingstad i nord. Konsepter med store jernbaneinvesteringer ble vanskelig å sammenligne med de andre konseptene ettersom strekningene nord for og sør for KVU-området har stor innflytelse på virkninger som det var mulig å beregne med investeringer bare på den isolerte KVU-strekningen.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
12 Jernbane-verket Dato: 09.05.2012 Arkivdokument nr 31	Sårbarhet og pålitelighet for lite vektlagt i prosjektutløsende behov. Verkstedets vektlegging av drift og vedlikehold i forhold til klimautvikling er mangelfullt behandlet. ROS- analyse og usikkerhetsanalyse mangler. Utbedring av eksisterende infrastruktur for lite vektlagt i prosjektutløsende behov. Egne krav til miljø bør utgå da dette er nasjonale krav.	Jernbanekonseptet er et resultat av strekningsvis utviklingsplan og ikke et resultat av analyser i henhold til KVU- metodikk. Viktige tiltak med målpunkt utenfor strekningen er utelatt. Mindre tiltak med god måloppnåelse som tunneler på sårbare strekninger mm er ikke tatt med i utredningen da disse ikke inngår i strekningsplanene.	KVU- strekningen for snever for å håndtere jernbanens utfordringer. Strekninger faller mellom fire markedsområder. Strekningsvis utviklingsplan for Dovre- og Rørosbanen ligger derfor til grunn for KVU- arbeidet.	*ROS-analyse og usikkerhetsanalyser vil får større betydning i senere planfaser.* *Det er ovenfor (høringspart 11) kommentert at jernbaneinvesteringer på KVU-strekningen beregningsmessig får liten virkning siden positive effekter avhenger av et stort investeringsnivå på Dovrebanen sør- og nordover for KVU- strekningen. Vi ser at det kunne vært en fordel med et utvidet utredningsområde når jernbane skal tas med i KVU- utredningen.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
13 Sør-Trøndelag fylkes-kommune Dato: 25.04.2012 (fylkestinget) Arkivdokument nr 36	Sør-Trøndelag fylkesting mener at samfunnsmålet som ligger til grunn for konseptutviklingen kunne vært mer offensivt, og at etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonal transportplan 2014 - 23	Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/rv. 3 slik det framgår av Konseptvalgutredning, og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.	Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av nye transportkonsept knyttet til fullstendig elektrifisering av Trønderbanen/Meråker-banen	*Ingen kommentarer*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
14 **NHO Trøndelag** Dato: 26.06.2012 Arkivdokument nr 34	Arbeidsmarkedsregion en rundt Trondheim må forsterkes ved at det kun blir en times pendleravstand til Trondheim fra Oppdal, Røros og Steinkjer. Mål om redusert klimagassutslipp kan oppnås ved at det blir en jevnere vegstandard på strekningen. Bedre vegstandard kan gjøre bruk av modulvogntog mulig. Bedre pålitelighet er spesielt viktig for jernbanens konkurranseevne. Sammenhengende hastighet på 80 til 100 km/t kreves på vegstrekningen.	Riksveger må ikke planlegges med lavere standard enn vegnormalstandard som tilfredsstiller forventet utvikling i 30-40 år. Alle tettstedspasseringer må kunne skje med vegstandard for 80 km/t.	Prosjektfinansiering ønskes for å sikre at vegprosjektet kan utvikles på en effektivt og helhetlig måte samtidig som dette gir god forutsigbarhet for gjennomføring. Livsløpsentrepriser ønskes lagt til grunn. Nytte- kostnadsanalysen 's resultat er ikke i samsvar med virkeligheten. Metodikken anbefaler endringer i beregningsgrunnlaget. Mernytte av veganlegget forventes å bli betydelig for arbeidsmarkedsregionen. Plan- og prosjekteringstiden for ny E6 tar for lang tid i dag. Statlig plan må vurderes for hele strekningen.	*Framtidig veg skal planlegges etter en nøktern vegnormalstandard for å kunne være finansierbar.* *Se også kommentar til høringspart 8.*

Høringspart	**Mål, krav og behov**	**Konsept og utbyggingsrekkefølge**	**Øvrige merknader**	***Kommentar fra Statens vegvesen***
15 Vegforum Trøndelag Dato: 28.06.2012 Arkivdokument nr 34	Klima, se uttalelse fra NHO (høringspart 14). Nybygd veg må tilfredstillende forventet krav til vegstandard om 30 – 40 år. Hastighet, se uttalelse fra NHO	Se uttalelse fra NHO	Prioriterer KVU- strekningen på topp i kommende NTP. Plan- og prosjektering, se uttalelse fra NHO. Bevilgninger til vegprosjekter bør reflektere Trøndelags andel av nasjonens befolkningsgrunnlag. Bompenger ønskes prinsipielt ikke. Dersom bompengefinansiering skal benyttes, bør et nytt og mer rettferdig system utarbeides.	*Finansiering (samme som for høringspart 5):* *Finansieringsmuligheter er ingen sentral del av KVU-arbeidet, men det er i kap 10.3 redegjort for hvordan 6 bomsnitt på strekningen Ulsberg – Skjerdingstad kan finansiere en stor del av det totale behovet.* *Detaljert beregninger og bomsnittplasseringer vil komme dersom de berørte kommuner går videre med planarbeidet etter prinsippvedtaket om bompenger som ble gjort i 2006.*
16 Yrkestrafikk-forbundet region Trøndelag Dato: 02.07.2012 Arkivdokument nr 35	Brukerbehov bør presiseres nærmere for yrkestrafikksjåfører. Trafikksikkerhet kan oppnås ved tilrettelegging av gode hvileplasser for kunne næringstransport.	Ingen merknad ang konseptvalg	Hvileplasser som Oppdalsporten er et godt eksempel på at bevertningssteder kan kombineres med tank- og servicestasjoner for bilistene. Rapporten er god. Det er trist at vegprosjektet må finansieres med bompenger.	*Etablering av hvileplasser for tungtransport forventes gjennomført uansett konseptvalg. Det er utarbeidet en egen strategiplan for disse tiltakene i Region midt i 2008 (med justert oversikt i 2011).*

XXX

MERKNADER TIL KVU E6 OPPLAND GRENSE – JAKTØYA OG

RV 3 HEDMARK GRENSE – ULSBERG

Uttalelsene som har kommet til KVU- utredningen er i de følgende sider presentert i sin helhet.

Høringspart 1

OPPDAL KOMMUNE

Saksfremlegg

Vår saksbehandler
Jan Kåre Husa

Referanse
JAHU/2011/705-4/Q12

Behandles av	Utvalgssaksnr	Møtedato
Kommunestyret	12/19	11.04.2012

Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya. Høringsuttalelse.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Konseptvalgutredningen med tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside. Denne kan lastes ned på siden
http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6opplandgrjaktoyen

Saksopplysninger

Saksutredningen er basert på et samarbeid mellom berørte kommuner og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Arbeidet med betydelig oppgradering av den nasjonale transportkorridoren E6 sør/Rv3 har pågått i svært mange år. Flere fylkesting har gjennom årene i tilknytning til det nasjonale transportplanarbeidet vært svært tydelige på at investeringer i denne korridoren må prioriteres. Oppgraderingen har til nå vært preget av partielle utbedringer, som hver for seg har bedret fremkommelighet og trafikksikkerhet på de strekninger hvor investeringene er iverksatt, for eksempel Melhus sentrum, men som har forsterket inntrykket av svært variabel standard.

Stortinget vedtok NTP 2010-19 i juni 2009. I vedtaket heter det bl.a. at flertallet er kjent med at kommunene langs E6 og rv 3 mellom Oppland/Hedmark grense og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 på denne strekningen. Flertallet er også positiv til et slikt initiativ som betrakter utbyggingen som èn samlet utbygging. Statens eventuelle andel i et slikt bompengeopplegg vil utgjøre den statlige finansieringen av de prosjekter som ligger inne i NTP 2010-2019. Flertallet ber departementet om å bidra til at en eventuell bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 gjennomføres på en slik måte at prosjekter som ligger inne i 2010-13 (Oppdal sentrum og Korporals bru - Vindalsliene), ikke får forsinket oppstart.

Dette vedtaket samsvarte svært godt med de regionale og lokale politiske vedtakene og ambisjonene for raskest mulig utbygging av hovedveinettet sør for Trondheim.

Vedtaket i Stortinget innebar at arbeidet med planavklaring og finansieringsløsning innenfor rammen av en helhetlig og sammenhengende utbygging måtte intensiveres.

Strekningen sørover fra Trondheim til Jaktøysletta omfattes av Miljøpakke Trondheim. Det synes naturlig at utviklingsprosjektet tar utgangspunkt i strekningen fra Jaktøysletta til Oppland/Hedmark grense.

Sammendrag av konseptvalgutredningen.

Overordnet samfunnsmål:

I 2040 har transportkorridoren E6/rv.3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods.

Konsepter som inngår i alternativsanalysen

Konsept 0 Dagens situasjon
Referansekonseptet er dagens veg, men med ny veg gjennom Oppdal sentrum i henhold til godkjente planer. Dette prosjektet har fått bevilget midler til prosjektering og grunnerverv.
Innenfor planområdet vil dagens jernbane ligge til grunn. Det er imidlertid en del prosjekt utenfor planområdet som vil gi positive virkninger med tanke på kapasitet og dermed også punktlighet, jfr. arbeid på Brattøra terminal og nytt kryssingsspor på Dovre.
Det forutsettes i 0-alternativet at årlig vedlikehold opprettholder den standard vegen har ved sammenligningstidspunktet. Det vil ofte ikke være tilfelle i praksis. Resultatet vil derfor ofte være at det akkumuleres et vedlikeholdsetterslep som før eller siden må tas igjen.
Konseptene konkretiserer alternative løsninger som kan benyttes for å oppnå mål fra målkapitlet og tilfredsstille prosjektutløsende behov fra behovskapitlet. Det er prinsippene for løsninger som skal beskrives og etterpå inngår i alternativanalysen. Det er viktig å få fram stor bredde i mulige løsninger.

Konsept 1 Utbedringer av dagens veg
Hovedgrepet i konseptet er utbedring av dagens veg, men med ny veg på følgende strekninger:
- Vindalsliene - Korporals bru, ca 8,5 km i to felt.
- Ombygging Håggå - Hovin i to felt, 6 km.
- Hovin - Skjerdingstad, 16,5 km i fire felt.

For strekningen Vindalsliene – Korporals bru på 8,5 km legges til grunn utbygging i hht. godkjent reguleringsplan. Eksisterende veg legges utenom Soknedal sentrum. Dette prosjektet er prioritert i handlingsprogram for 2010-2019 med oppstart i 2012. Det er i bestillingen fra Samferdselsdepartementet lagt vekt på at prosjektet ikke skal gjennom en konseptuel vurdering. Det innebærer at utbygging av prosjektet forutsettes i alle konsept, med unntak av jernbanekonseptet.
På andre strekninger forutsettes utbedring av veg på de delparseller der man antar å få størst forbedring i avstandskostnader og ulykkesnivå sett i forhold til investert kapital. Følgende tiltak er de mest aktuelle:
- Tilpasse sideterrenget alle steder.
- Fjerne kurver som er uvanlig skarpe for strekningen.
- Minste vegbredde på 7,5 meter.
- Forbikjøringsstrekninger med midtrekkverk der det er mulig.
- Skifte bruer som har kort restlevetid.
- Skifte vegfundament som har kort restlevetid.

Konseptet har en beregnet kostnad på **4,3 mrd kroner.**

Konsept 2 Veg med redusert vegnormalstandard

Konseptet innebærer utbygging av veg med stort sett lavere standard enn det dagens vegnormaler tilsier for ny veg med trafikkmengder i prognoseåret 2040. Det mangler f. eks. midtrekkverk på strekningen Ulsberg - Håggå bru.

For strekningen Vindalsliene – Korporals bru på 8,5 km legges til grunn utbygging i henhold til godkjent reguleringsplan. Strekningen Håggå bru – Skjerdingstad baseres på ca 22,6 km ny veg med fire felt. Eksisterende vegtrasé forutsettes benyttet på hele korridoren med unntak av forbi Berkåk der en kortere trasé øst for Berkåk legges til grunn. 5,8 km veg i ny trasé. I tillegg vil vegen bygges utenom Soknedal sentrum, som for konsept 1. Der det er krav til avkjørselsfrihet må det bygges lokale veger, delvis på to sider.
Breddeutviding av eksisterende veg og noe kurveutretting vil i praksis medføre bygging av ny veg over en strekning på ca 91 km i tillegg til 22,6 km ny veg som ligger i konsept 1.
Konseptet forutsetter 10,4 km med forbikjøringsfelt mellom Ulsberg og Håggå bru samt 41 km med ny lokalveg for å få avkjørselsfrihet nord for Engan på E6.

Konseptet har en beregnet kostnad på **12,8 mrd kroner.**

Konsept 3 Veg med midtrekkverk Ulsberg - Trondheim
Konseptet tar utgangspunkt i gjeldende vegnormaler for ny veg med midtrekkverk på hele strekningen mellom Ulsberg og Trondheim. Det innebærer minste vegbredde på 12,5 meter på denne delen.
For Soknedalen innebærer dette at utbygging Vindalsliene – Korporals bru enten ikke kan skje etter gjeldende reguleringsplan, eller at vegen må bygges om på et senere tidspunkt for å realisere midtrekkverk.
Kostnadsanslaget baseres på at vegen bygges med midtdeler med en gang.
Vegen legges øst for Berkåk i samme trasé som i konsept 2.

Fra Engan i Drivdalen til Ulsberg bygges vegen i ny trasé forbi Oppdal. Det innbærer at eksisterende veg på strekningen kan fungere som lokalveg. Den nye vegen bygges med 10 meter vegbredde med god linjeføring.
Fra Hedmark grense til Ulsberg bygges vegen i ny trasé over en strekning på 5 km forbi Innset.

Konseptet har en beregnet kostnad på **16,8 mrd kroner.**

Konsept 4. Veg med midtrekkverk.
Konseptet tar utgangspunkt i konsept 2, men med midtrekkverk på E6 på hele strekningen Engan i Drivdalen – Trondheim. Den samme standarden forutsettes på strekningen Hedmark grense - Ulsberg. Det innebærer minste vegbredde på minst 12,5 meter og utbygd lokalvegnett med gjennomgående mulighet for sykkel nord for Engan. Sør for Engan forutsettes bred vegskulder som løsning for sykkel. Mellom kryss med rv 30 på Støren og Håggå bru legges til grunn veg i fire felt slik at det blir sammenhengende 4-felts veg mellom Trondheim og hovedkrysset på Støren der rv 30 tar av til Røros.
Fra Engan i Drivdalen til Ulsberg bygges vegen i ny trasé forbi Oppdal. Det innbærer at eksisterende veg på strekningen kan fungere som lokalveg. Den nye vegen bygges med 12,5 meter vegbredde, men med linjeføring som vil tilfredsstille kravene til fartsgrense på 90-100 km/time.
På to-felts veg med midtrekkverk, blir fartsgrensen 90 km/time.
Fra Hedmark grense til Ulsberg bygges vegen i ny trasé over en strekning på 5 km forbi Innset.

Konseptet har en beregnet kostnad på **18,7 mrd kroner.**

Konsept 5 Jernbane.

I Jernbaneverkets optimaliserte konsept for 2040 legges det til grunn en kapasitet som tillater 8 persontogpar og 14 godstogpar per døgn mellom Oslo og Trondheim. Stasjonene mellom Støren og Trondheim får 16 lokaltogpar per døgn. Støren blir også betjent av fjerntogene.
Jernbaneverket har konkretisert følgende tiltak i korridoren som må/bør gjennomføres for å oppnå økt sikkerhet og avviklingskapasitet:

- Kryssingsspor for 600 m toglengde på Melhus som prioritet 1 og Lundamo som prioritet 2.
- Kryssingsspor lengre enn 600 meter på Ler, Ulsberg, Oppdal og Kongsvoll når behovet for kapasitet tilsier det.
- Sikring av planoverganger i hht nasjonale prioriteringer.
- Oppgradering av strømforsyning og signalsystem m.v.

Tiltakene i dette konseptet kan kombineres med konseptene 1 til 4 for utforming av hovedveg.

Kostnaden er beregnet til 900 mill kroner for 6 kryssingsspor. I tillegg kommer tiltak på stasjoner, planoverganger, signalsystem, strømforsyning og oppgradering av spor med tanke på akseltrykk. Ny strømforsyning vil koste i størrelsesorden 400 mill. kr.

Disse tiltakene er tilstrekkelige for å oppnå nødvendig kapasitet og pålitelighet for godstransporten mellom Oppland grense og Trondheim. For å kunne øke kapasiteten på godstransport mellom Oslo og Trondheim er det imidlertid behov for omfattende tiltak også sør for Oppland grense, jfr. tiltak i Jernbaneverkets optimaliserte alternativ.

Finansiering med bompenger
Ut fra dagens finansieringssystem for riksvegutbygging, må det regnes med at deler av E6-utbyggingen må finansieres med bompenger. Følgende generelle vurderinger er lagt til grunn:

- Ved å benytte flere, automatiske bomstasjoner med relativt lav takst, fordeleles belastningen på flest mulig og det kan lettere aksepteres flere bomstasjoner på strekningen.
- Bomstasjoner er plassert mellom Trondheim og Ulsberg der trafikkmengdene og investeringsbehovene er størst.
- Bomstasjonene er i størst mulig grad plassert ved kommunegrensene, men også noen innenfor kommunene.
- Gjennomsnittlig avstand mellom bomstasjonene er ca 20 km sør for Støren, noe tettere nord for Støren.
- Det er lagt til grunn 25 kroner for lett bil for bomstasjonene sør for Støren og 20 kroner lenger nord der de ligger tettere. Det er forutsatt dobbeltakst for tunge kjøretøyer
- Det er forutsatt 15 års innkrevingstid for alle bomstasjonene.

Drøfting og anbefaling i utredningen.
For denne utredningen er 2040 valgt som planhorisont. Mye vil være i endring før den tid, og etterpå. En planhorisont er nødvendig for å kunne konkretisere forslag og løsninger i en sammenheng, men for en så ”stor” problemstilling som veg og jernbane på en 150 km lang strekning mellom Nord-Norge/Trøndelag og Norge/Europa sør for Dovre, vil det være behov for kontinuerlige endringer og utvikling både før og etter 2040.
Sett i en slik sammenheng er ”langsiktig nytte” og ”fleksibilitet” to viktige stikkord. I langsiktig nytte ligger et perspektiv om at investeringer som gjøres i dag skal kunne bidra til samfunnsnytte ut over planhorisonten. Fleksibilitet er perspektivet om at investeringer skal kunne være nyttige også for andre behov enn de som er kjente i dag, eller i alle fall ikke legge unødige hindringer i vegen for å løse disse behovene når de oppstår.

- ***Konsept 5 Jernbane***

Dette konseptet kombinert med konsept 0 for veg. Den trafikkanalysen som er gjort viser at jernbane kan doble sin persontrafikk med det ruteopplegget som er lagt til grunn. Men effekten for vegtrafikken er minimal. Reduksjon i biltrafikk blir på ca 2 %. Med årlig trafikkvekst på 1-2 % tilsvarer dette en utsettelse av investeringer på 1-2 år hvis bare trafikk og behovet for kapasitet legges til grunn.
Reduksjon i ulykkeskostnad på veg blir ca 4 mill. kr. Pr. år eller nåverdi på ca 60 mill. kroner.
Økte toglengder til 600 meter vil redusere antall vogntog på strekningen Oslo-Trondheim med ca 15 pr. døgn. Totalt antall vogntog på rv 3 ved Hedmark grenser er ca 310 per døgn.
Jernbanekonseptet er derfor vurdert uavhengig av de konseptene som gjelder veg.

- ***Konsept 1-4 Utvikling av veg***

Av vegkonseptene gir konsept 1 beregningsmessig mest nytte i forhold til kalkulert kostnad.
Dette konseptet er imidlertid dårligst med tanke på å nå samfunnsmålet og effektmålene som gjelder for veg. Der er konseptene 2, 3 og 4 bedre, med 4 som det beste.
Når konseptene vurderes opp mot hverandre, øker kostnaden betydelig i forhold til nytte ved å gå fra konsept 1 til 2 og videre til konsept 3 og 4.
Selv om konsept 1 gir best beregnet samfunnsøkonomisk nytte, gir det lav måloppnåelse og innebærer en vegstandard som er under det vegnormalene for nye veger tilsier for disse trafikkmengdene. I et langsiktig perspektiv kan det være riktig å arbeide mot et mål om en veg med høy framkommelighet og trafikksikkerhetsstandard i tråd med konsept 4 på hele strekningen, men de ulike strekningenes bidrag til samfunnsøkonomisk lønnsomhet varierer mye, og usikkerhet i forhold til trafikkvekst er relativt stor. For den nordre delen av strekningen (særlig Ulsberg – Trondheim) vil trafikkmengdene i perioden tilsi at vegstandarden bør utvikles til den standard vegnormalene tilsier for nye veger. På den søndre delen av strekningen er imidlertid trafikkmengden lavere og selv om vegstandarden ikke er i henhold til vegnormalene for ny veg, er dagens vegstandard rimelig god.

Med bakgrunn i analysen av konseptene, og de enkelte strekningene innenfor hvert konsept, er det anbefalt et kombinasjonskonsept som består av elementer fra alle de fire analyserte konseptene. Dette konseptet er videre kalt kombinasjonskonseptet.

- ***Anbefaling av konsept***

<u>Anbefalt konsept for veg</u>
Anbefalingen er basert på et mulig fremtidsbilde for korridoren i 2040, og bygger på at strekningen har stor grad av fleksibilitet for gradvis utvikling til den framtidige situasjonen. Det er betydelig usikkerhet til en del forutsetninger i analysene, og der man uten problemer kan avvente det langsiktige konseptvalget, er det valgt å gjøre det.
Det mest prekære investeringsbehovet for å nærme seg effektmålene er nord for Ulsberg, hvor trafikkmengdene er høye og vegstandarden lav. I tillegg er det her strekningene med best samfunnsøkonomisk lønnsomhet finnes.

En konseptvalgutredning skal i utgangspunktet ikke baseres på historiske bevilgningsnivåer, men det kan være grunn til å anta at et anbefalt konsept bør innrettes ulikt, avhengig av størrelsen på framtidige bevilgninger. Dersom måloppnåelse innenfor tidshorisonten 2025 legges til grunn, vil det for eksempel på noen strekninger være behov for midlertidige tiltak på kort sikt, dersom den langsiktige løsningen ligger svært mange år fram i tid.

En anbefaling knyttet til 2040 som planhorisont, bør derfor i tillegg til måloppnåelse og de samfunnsøkonomiske vurderingene også ses i sammenheng med en realistisk forventning av investeringsmidler.

Gjennomgang av delstrekninger

Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg gir et relativt beskjedent bidrag til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Trafikkmengdene er lave, men strekningen har stor andel tunge kjøretøy og deler av strekningen framstår som en flaskehals i forhold til transportruten gjennom Østerdalen. Av hensyn til mål for framkommelighet og ulykker, bør strekningen bygges ut til en enhetlig standard med 8,5 meters vegbredde som i konsept 2, men med fleksibel realisering. Ny veg forbi Innset blir det største enkeltprosjektet.
Oppland grense – Engan har på mesteparten av strekningen en vegstandard i samsvar med vegnormalene, med unntak av noen få partier. Ny veg på strekningen gir høye kostnader og lav nytte. En utbedring i samsvar med konsept 1 anbefales og anses tilstrekkelig i overskuelig framtid.
Engan - Oppdal - Ulsberg er en lang strekning, hvor en ny framtidig veg i konsept 3 eller 4 er aktuelt å legge øst for jernbanen helt fra Engan i Drivdalen til Ulsberg. En slik løsning kan bygges ut etappevis i parseller på 10 – 15 km. Vegen kan også utvikles langs dagens veg. Uansett trase vil man kunne få konflikter med verneverdig natur og/eller jordbruk. En kommunedelplan for strekningen for å fastsette trase og vegstandard må utarbeides når det er aktuelt med ny veg. Innenfor utredningshorisonten anbefales imidlertid å utbedre vegen i henhold til konsept 1. Omlegging i Oppdal sentrum inngår i referansealternativet, og vil bli gjennomført uavhengig av konseptvalget.
Ulsberg - Vindalsliene er en lang parsell hvor også vegløsning gjennom eller forbi Berkåk inngår. På denne strekningen er trafikkmengdene høyere enn sør for Ulsberg, og ny veg med midtrekkverk anbefales som i konsept 3 og 4. Strekningen kan naturlig deles i flere etapper.
Ny veg forbi Berkåk sentrum og ny Skauma bru er en etappe som bør prioriteres høyt på strekningen, da det gir god innkorting og reisetidsgevinst.
Vindalsliene – Korporals bru ligger inne med bevilgning i 2012, og skal i utgangspunktet ikke gjøres til gjenstand for konseptuell drøfting i henhold til mandat. Det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen som er basert på en vegutforming som er for smal til å kunne gi midtrekkverk. Trafikkmengden vil i utredningsperioden bli så høy at vegnormalene tilsier midtrekkverk, og det beste er å bygge vegen til framtidig standard med midtrekkverk med en gang. Å bygge etter godkjent plan for senere å bygge om til bedre standard er en samfunnsøkonomisk dårlig løsning. Det kan imidlertid tenkes at man med mindre justeringer av godkjent plan kan legge til rette for en framtidig utviding av vegen til standard etter konsept 3 og 4 uten store merkostnader verken på kort eller lang sikt. En slik løsning bør vurderes.
Korporals bru – Håggå. På strekningen er det i dag en relativt god veg, delvis avkjørselsfri og med fartsgrense 90 km/time. Konsept 3 og 4 innebærer utvidelse til 12,5 meter og midtrekkverk mellom Korporals bru og kryss med fv 30, og to nye felt mellom kryss fv 30 og Håggå. Det er betydelige kostnader ved å utvide vegen på strekningen og bidraget til samfunnsøkonomisk nytte er lav. Dette anbefales derfor gjennomført først når hensynet til kapasitet eller ulykkessituasjonen tilsier det.
Det bør imidlertid sikres plangrunnlag for planlagt standard.
For **Håggå - Skjerdingstad** er man i sluttfasen av en planprosess som skal konkludere med trasévalg. Den samfunnsøkonomiske beregningen baseres på en trase med god samfunnsøkonomi. Det vurderes også andre traseer som vil gi dårligere lønnsomhet. Uansett er dette en strekning med betydelig behov for bedre framkommelighet og trafikksikkerhet og bygging av ny firefelts veg anbefales. For delstrekningen Håggå – Hovin har dagens tofelts veg rimelig god standard og kan avvente til samtidig gjennomføring med strekningen Korporals bru - Håggå.
For **Skjerdingstad – Jaktøya** er det nylig bygd delvis firefelts veg og delvis tofelts veg med midtrekkverk. Med utvidelse til fire felts veg på hele strekningen vil det gi mulighet til 100 km fartsgrense over en 8,5 km lang strekning. Dette gir god trafikantnytte med relativt liten investering. Men dagens sikkerhetssituasjon på strekningen er meget god. Kapasiteten er også god foreløpig, men her vil dette endres over tid og strekningen vil framstå som en flaskehals i det strekningen lenger sør blir bygds ut til fire felt. Strekningen bør ikke utvides før kapasiteten begynner å bli et problem, men den bør planlegges for fire felt.

Mulig prioritert rekkefølge skissert i KVU med tanke på realisering:

1. **E6 Vindalsliene – Korporals bru konseptkombinasjon 3 og 4 - kostnad: 660 mill.kr.**
2. **E6 Håggå – Skjerdingstad (delstrekning Hovin – Skjerdingsstad) konseptkombinasjon1,2,3 og 4 – kostnad: 2 300 mill.kr.**
3. **E6 Ulsberg – Vindalsliene (delstrekning omlegging Berkåk) konseptkombinasjon 3 og 4 – kostnad: 1 000 mill.kr.**
4. **Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg (delstrekning omlegging Innset) konsept 2 – kostnad: 200 mill.kr.**
5. **E6 Skjerdingstad – Jaktøya konseptkombinasjon 2,3 og 4 – kostnad: 250 mill.kr.**
6. **E6 Oppdal – Ulsberg konsept 1 - kostnad: 260 mill.kr.**
7. **E6 Engan – Oppdal konsept 1 – kostnad 190 mill.kr.**
8. **E6 Oppland grense – Engan konsept 1 – kostnad: 220 mill.kr.**
9. **E6 Ulsberg – Vindalsliene (resten) kombinasjonskonsept 2,3 og 4 – kostnad: 2 600 mill.kr.**
10. **Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg (resten) konsept 2 - kostnad: 460 mill.kr.**
11. **E6 Håggå – Skjerdingstad (delstrekning Håggå – Hovin) kombinasjonskonsept 2,3 og 4 – kostnad: 390 mill. kr.**
12. **E6 Korporals bru – Håggå - kostnad: 4 270 mill. kr.**

Total kostnad kombinasjonsalternativet: 10,8 mrd. kr

Forslaget til prioritering er basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mulighet til måloppnåelse og en utbyggingsrekkefølge som gir lengst mulig sammenhengende strekninger med færrest mulig standardbrudd.
Strekningene er relativt lange, så de kan være sammensatt av gode og mindre gode prosjekt.
Det gjelder f.eks. Ulsberg - Vindalsliene (resten) på prioritet 9. Det er grunn til å regne med at ulike deler av denne strekningen kan ha relativt ulik samfunnsøkonomisk lønnsomhet og kan deles inn i hensiktsmessige parseller.
Et sannsynlig bidrag fra bompengeinntekter kan ligge i størrelsesorden 4 mrd kroner. Bompenger kan således finansiere i underkant av 50 % av kombinasjonskonseptet.

Konsept 5 Jernbane.
Jernbanekonseptet kan utvikles uavhengig av vegkonseptene. På enkelte strekninger der jernbanen vurderer traséomlegginger, kan det bli behov for koordinering med vegtraseer som ligger i konsept 4. Det prioriterte kryssingssporet på Lundamo, kan være aktuelt å se i sammenheng med ny vegtrasé mellom Håggå og Skjerdingstad.
I konsept 5 ligger det inne investeringer i kryssingsspor for å oppnå lengre toglengde for godstog og større kapasitet for framføring av tog. Det gir klare gevinster å benytte lengre godstog, men dette er gevinster som først kan realiseres når hele systemet, i praksis mellom Trondheim/Bodø og Oslo, er tilpasset en slik løsning. Dermed må den samfunnsøkonomiske nytten vurderes i en slik sammenheng. De tiltakene med tanke på kryssingsspor og andre tiltak som ligger i konseptet, anbefales gjennomført fortløpende etter behov med tanke på kapasitet og punktlighet. Utbedring av skinnegang og trasé med tanke på hastighetsøkning til f. eks. 200 km/time, bør utredes nærmere.

Vurdering

E6 Trondheim-Oppland grense er viktig del av en nasjonal transportkorridor og er Midt-Norges viktigste hovedveg, sammen med Rv 3 Ulsberg-Hedmark. Disse vegene har i dag en standard på disse strekningene som er særmerkt ved store standardsprang, vegbredde og kurvatur som ikke på noen måte er tilpasset dagens og fremtidens transport og gir betydelige hindringer for utvikling i tettstedene vegene går gjennom. Store deler av dagens hovedveinett er dermed ikke tilpasset kravene til trafikksikkerhet og fremkommelighet og er betydelig hemmende for næringslivet i hele Trøndelag, og tilsvarende for den nasjonale/internasjonale transporten nord-sør.

At andelen store kjøretøy er svært høy, med 13-15% i byområdet og 15-30% på strekningene sør for Melhus, gjør sammen med den gjennomgående dårlige vegstandarden, til at transport på strekningen er en stor belastning for både yrkessjåfører og annen trafikk. Fylkesrådmannen vil også peke på ulykkessituasjonen; strekningen har en beregnet ulykkeskostnad på 290 mill kr/år, og dette er over tre ganger høyere enn gjennomsnittet for landets riks- og fylkesveger. Alt dette sammenfaller med at nasjonale behov ikke er ivaretatt på strekningen, slik det framgår av KVU.
I forhold til regionale behov er fylkesrådmannen opptatt av at regionforstørring skal ivaretas gjennom bedre kollektivtrafikk, at både jernbane og buss ivaretas for å tilrettelegge rask og regelmessig kollektivtransport. Vi er derfor også opptatt av forbedringer på jernbane for å redusere reisetid og ha tilstrekkelig kapasitet for høyere frekvens på intercitytrafikk sør for Trondheim. Det er et viktig poeng at strekningen nord for Trondheim til Steinkjer kan bli elektrifisert om få år. Dette vil gi mulighet for gjennomgående intercityløsning med nytt elektrisk materiell som betjener både nord- og sørsiden av Trondheim. Vi understreker at forbedringer for kollektivtrafikken for å tilrettelegge regionforstørring ikke løser de tunge nasjonale behovene for E6, derfor må strekningen forbedres i samsvar med samfunnsmålet som KVUen bygger på.
Fylkesrådmannen merker seg at strekningen Garli-Hovin har størst potensial for øking av kjørehastighet for tog. Dette er vesentlig for pendlere i pendlingsomlandet Oppdal-Trondheim og har betydning for jernbanens konkurransekraft Oslo-Trondheim.

Konseptvalgutredningen er en vurdering av ulike konsept for fremtidig transportløsning i transportkorridoren Trondheim-Oppland grense/Hedmark grense og samsvarer med tilsvarende konseptvalgutredning sør for fylkesgrensene i transportkorridoren Trondheim-Oslo. Utredningen er således et beslutningsunderlag for valg av standard/kapasitet i korridoren og med hvilke transportelementer som skal bidra til standard/kapasitetshevingen. KVUen er således ikke en detaljert linjevalgsutredning. Kostnadsanslagenes usikkerhet må ses i lys av dette.
Arbeidet med detaljering av linjevalgene gjennom kommuneplanleggingen og reguleringsplanleggingen er en komplisert prosess som vil kreve betydelig innsats og tempo i tiden fremover.
Dette vil kreve innsats først og fremst både fra kommunene på strekningen og Statens vegvesen for å sikre kontinuerlig fremdrift.
Plansituasjonen på strekningen er kort fortalt følgende:

- Reguleringsplaner Oppdal sentrum og Vindalsliene-Korporals bru foreligger (reguleringsplanene i Soknedal må justeres i tråd med krav om økt vegbredde i forbindelse med midtdeler). I statsbudsjettet for 2012 er det bevilget 10 mill.kr. til arbeidet med prosjektering/byggeplanlegging for strekningen Vindalsliene-Korporals bru.
- Kommunedelplan Håggå-Skjerdingstad i Melhus forutsettes vedtatt i Melhus kommunestyre før sommeren 2012 etter en omfattende plan- og høringsprosess.
- Arbeidet med kommunedelplan på strekningen Ulsberg-Vindalsliene i Rennebu og Midtre Gauldal kommuner er i oppstartsfasen og forutsetter høyt gjennomføringstempo.
- For strekningen Skjerdingstad-Jaktøya er det ikke forutsatt endringer i trace og dermed bør det være tilstrekkelig med endringer i gjeldende reguleringsplaner.
- Øvrig kommune- og detaljplanarbeid på E6/Rv3 vil starte opp i løpet av 2-3 år.

Arbeidet med konseptvalgutredningen vil i første omgang bli fulgt opp av en førstegangs kvalitetssikring(KS1). Fylkeskommunen har sammen med Statens vegvesen og gjennom styringsgruppen «Trondheimsveien» iverksatt arbeidet med en bompengesøknad basert på de anbefalte løsningene i KVU. Bompengesøknaden er basert på tidligere prinsippvedtak i kommunene og fylkestinget og vil legge til legge til grunn et innkrevingssystem som er mest mulig rettferdig og som skal sikre en sammenhengende utbygging av hele prosjektet. Det vil også bli lagt vekt på et system med parallellinnkreving.
Bompengesøknaden basert på det anbefalte konseptet i KVU, forutsettes oversendt Samferdselsdepartementet i løpet av året etter behandling i kommunestyrene og i fylkestinget.
Rådmannen vil komme tilbake til finansieringsopplegget under behandling av bompengesøknaden.

Konseptvalgutredningen er for en del basert på intensjoner og vedtak i gjeldende Nasjonal transportplan 2010-19 (NTP) både regionalt og i Stortinget. Dette gjelder særlig Oppdal sentrum og Vindalsliene-Korporals bru, som begge var foreslått utbygd/startet opp i første del av perioden. Som nevnt over, bevilget Stortinget 10 mill.kr. for arbeidet med prosjektering/byggeplanlegging i 2012 med sikte på oppstart i 2013. Rådmannen finner det naturlig å peke på de forslag som fremkommer fra etaten i forslag til NTP 2014-23, hvor det først er ved +45% (i forhold til planteknisk ramme) at Vindalsliene-Korporals bru ligger inne med midler til oppstart i 2014. Dersom planteknisk ramme legges til grunn for de neste 10 årene, vil det bli en «anleggspause» i Soknedalen på 5 år etter at detaljplanleggingen er gjennomført. Dette er ikke i tråd med tidligere forutsetninger. Opprustingen i Soknedal oppfattes som et nødvendig initialprosjekt for hele E6-sørutbyggingen, og en utsettelse til 2018 vil få alvorlige konsekvenser for både den regionale utviklingen i fylket og for nødvendige arealavklaringer i kommunene på strekningen.

Den våte vinteren hittil i 2012 har tydelig vist hvor sårbar dagens nasjonale infrastruktur er bl.a. gjennom Soknedalen. Forholdene har tidvis resultert i at landet er delt i to når det gjelder landverts transport med de ulemper og økte kostnader det medfører. Behovet for en betydelig opprusting på strekningen nødvendiggjør økt handlingstempo og best mulig samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket. Rådmannen ser derfor ingen grunn til at iverksettingen av nødvendige tiltak i Soknedalen skal utsettes. Oppstartsmidler må synliggjøres i statsbudsjettet for 2013, slik som forutsatt i NTP 2010-19.

Rådmannens tilråding

Saksdokumenter forelå som nevnt i saksinnledningen.

Oppdal kommune mener etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

Oppdal kommune slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg, datert januar 2012 og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

Oppdal kommune slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av det totale transportkonseptet.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 11.04.2012

Behandling

Høyre v/ Eli Dahle foreslo følgende:

I tillegg til rådmannens forslag vil kommunestyret spesielt henvise til følgende brev til Samferdselsdepartementet datert 15.12 2011:

”UTBYGGING AV E-6 FORBI (GJENNOM) OPPDAL SENTRUM.

I Oppdal er det sterk uenighet om den E-6-trase gjennom Oppdal sentrum som ble regulert i 2001/02. Løsningen som ble valgt den gangen, ble påtvunget av Vegdirektoratet. Opplysningene fra Ola Røtvei (tidl. Stortingsmann og nå ordfører) den gangen var at den eneste sjanse til å oppnå omlegging av E-6-traseen var å akseptere Vegdirektoratets krav om trase. Jeg var den gangen leder i bygningsrådet i Oppdal. Det var utvilsomt disse opplysningene om Vegdirektoratets ultimatum for en løsning som fikk bygningsrådet og kommunestyret til å samtykke i endring av E-6-traseen gjennom sentrum. Jeg fant denne endringen med 3 tettliggende rundkjøringer i plan inne i sentrumsområdet meget betenkelig. Den tidligere regulerte løsningen med en omforent trase i tunnel under sentrum fra kommuneplanen i 1987, hadde sterk tilslutning både fra et bredt faglig miljø i Vegvesenet, hos fylkesmann og fylkeskommunen, og i befolkningen.

Jeg er nå blitt kjent med forberedende dokumenter for en såkalt Konseptvalgutredning KVU for E-6-traseen fra Melhus til Oppland grense. Og da øynet jeg håp om at det ville bli en ny vurdering av de nevnte dumhetene vi medvirket til i 2001/02. Ved nærmere lesning av en rapport fra det forberedende ”verkstedsarbeidet” ble jeg meget betenkt over følgende opplysninger som var inntatt i rapporten:

”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 konseptuel 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”.
For det første er Oppdal sentrum holdt utenfor utredningen. Dernest er det i departementets direktiv omtalt ”trase **forbi**(uth. av meg) Oppdal sentrum”. Denne traseen som unntas utredning går **midt gjennom et utbygd sentrum**.
Den regulerte traseen fra 2002 er aldri vurdert slik det er forutsatt for KVU-opplegget. Verken miljø- eller sikkerhetsforhold er særskilt vurdert i forhold til den løsning som nå er unntatt for den pågående utredning. Heller ikke er gode, og langt mer forsvarlige alternative løsninger **forbi sentrum**, vurdert opp mot løsningen **gjennom** sentrum. En alternativ løsning tett inntil jernbanen på sørsiden (industriområdet) fortoner seg som en langt bedre løsning miljømessig, sikkerhetsmessig og ikke minst kostnadsmessig, etter som den unngår alle vanskene med en ny trase gjennom et allerede utbygd sentrum.
Det har oppstått sterk strid om valget av E-6-trase. Selv om de fleste formelle forhold må anses å være i orden for gjennomføring i den regulerte traseen, er mangelen på forsvarlige vurderinger fremtredende. Det er liten tvil om at mangelfull åpenhet og manglende vilje til å vurdere åpenbare alternativer, kommer til å fremstå som en skandaløs belastning for Oppdalssamfunnet i overskuelig tid.
På denne bakgrunn ber jeg om at departementet sørger for å gi pålegg om at disse vurderingene blir foretatt også for Oppdal sentrum straks. Det er tid til det, og det vil verken bety nevneverdige forsinkelser eller kostnader.”

Vedtak

E. Dahles forslag falt med 6 stemmer. (Mindretall: H,Frp,SV,V v/Trygve Sande)

Rådmannens tilråding ble enst. vedtatt.

Vedtaket blir som følger:

Oppdal kommune mener etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

Oppdal kommune slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg, datert januar 2012 og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

Oppdal kommune slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av det totale transportkonseptet.

13. 04. 2012

Høringspart 2

Rennebu
et godt sted å være!

Statens vegvesen
Reg. dato: 13 APR 2012
Saksnr 2010/176305 Dok.nr.: -20
Arkivnr: 322

Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Saksbehandler: Audhild Bjerke
Direktetelefon: 72 42 81 63
Direkte e-post: audhild@plankontoret.net

Vår ref.	Deres ref.	Dato
12/385-4-ABJ/Q12		11.04.2012

MELDING OM POLITISK VEDTAK - HØRING AV KONSEPTVALGUTREDNING

Formannskapet behandlet i møte 10.04.2012 sak 31/12. Følgende vedtak ble fattet:

Formannskapet i Rennebu vedtar følgende uttalelse til høringen av konseptvalgutredningen for E6 Oppland grense – Jaktøya, Rv3 Hedmark grense – Ulsberg:

Formannskapet i Rennebu viser til oppstart av kommunedelplan for E6 Ulsberg – Berkåk - Løklia - Støren og Rv3 Hedmark grense - Ulsberg. Rennebu kommunestyre har gjennom behandling av forslag til planprogram, vedtatt å foreslå utredning av trasealternativer og vegstandard som i hovedsak samsvarer med anbefalt konsept i KVU, med unntak av at det gjennom Berkåk og Innset sentrum kan bli aktuelt å vurdere en lavere dimensjoneringsklasse/veistandard.

Det endelige trasevalget for E6 og Rv3 vil måtte avgjøres gjennom denne kommunedelplanprosessen.

Med vennlig hilsen
Rennebu kommune

Audhild Bjerke
planlegger

Høringspart 3

Høringspart 3

Prestvik Hilde Marie

Fra:	Myckland Henning <HenningM@nsb.no>
Sendt:	23. april 2012 13:42
Til:	Firmapost-Midt
Kopi:	Aschehoug Kenneth; Nilsen Børge; Nordbotten Asle; Skolmli Anne
Emne:	12/1456-1 - Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya - offentlig ettersyn

KVU for E6 Oppland grense – Jaktøya

Vi viser til oversendt KVU for korridoren E6 Oppland grense / Rv3 Hedmark grense – Ulsberg - Jaktøya.

Konseptvalgutredningen beskriver i hovedsak ulike konsepter for utbygging av E6. I tillegg beskrives tiltak på Dovrebanen, som også utgjør en viktig transportåre for gjennomgangstrafikken.

Det foreligger klare politiske målsettinger om å tilrettelegge for en større andel av transportarbeidet på bane fremfor vei, både av personer og gods. I utgangspunktet tilsier det konseptpakker av vei- og jernbanetiltak som bidrar til å oppfylle denne målsettingen.

De beskrevne konsepter for veiutbygging beskriver ulike utbyggingstrinn for økt fremføringshastighet og kapasitet på veinettet. I denne sammenheng blir Jernbaneverkets "optimaliserte konsept" (konsept 5) - koordinert med tiltak sør for Oppland grense - et minimumskonsept.

I et langsiktig perspektiv kan det være vanskelig fullt ut å beregne effektene av ulike utbyggingskonsepter, både isolert og i forhold til hverandre. Det samme gjelder verdsetting av ulike komponenter, som for eksempel nedbygging av dyrket mark i forhold til sparte tidskostnader, slik vi i dag velger å definere disse.

Med vennlig hilsen

HENNING MYCKLAND
NSB
Rådgiver, NSB Plan
henningm@nsb.no

nsb.no

T (+47) 93 84 56 03

Høringspart 4

Saksprotokoll

Utvalg:	Formannskapet
Møtedato:	24.04.2012
Sak:	76/12
Tittel:	**Saksprotokoll: Høring - konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense - Ulsberg**
Resultat:	Behandlet
Arkivsak:	12/13934

VEDTAK:

1. Trondheim kommune slutter seg til hovedprioriteringene i konseptvalgutredningens anbefalte kombinasjonsalternativ. Formannskapet mener at standard på eksisterende ny vei sør for Melhus (bred tofelts vei med forbikjøringsfelt og midtdeler) legges til grunn også for strekningen Skjerdingstad – Støren.
   Også andre kostnadsbesparende tiltak må vurderes i det foreslåtte kombinasjonskonseptet.

2) NTP 2014-23 må innrettes i forhold til at dette er en sammenhengende investeringspakke med felles bompengeinnkreving. Dette forutsetter at de statlige bevilgningene til hele pakken forseres.

3) Mulighetsrommet for hastighetsøkende infrastrukturtiltak på jernbanen må utredes snarest, inklusive funksjonelt dobbeltspor Marienborg - Trondheim S. Tiltak for å få både gods og persontrafikk over på bane er viktig i henhold til nasjonale miljø- og klimamål.

Behandling:
Geir Waage (Ap) foreslo pva Ap, SV, SP, slik tillegg til innstillingas pkt 1
Formannskapet mener at standard på eksiterende ny vei sør for Melhus (bred tofelts vei med forbikjøringsfelt og midtdeler) legges til grunn også for strekningen Skjerdingstad – Støren.
Også andre kostnadsbesparende tiltak må vurderes i det foreslåtte kombinasjonskonseptet.

Kristian Dahlberg Hauge (FrP) foreslo slikt alternativ til innstillingas pkt 2.
NTP 2014-23 må innrettes i forhold til dette prosjektet som en sammenhengende investerings- og prosjektpakke.

Dette forutsetter en statlig fullfinansiering av prosjektet. Trondheim kommune fastslår at

det ikke skal aksepteres bompengefinansiering på strekningen.

Votering.

1. Innstillinga pkt 1 ble enstemmig vedtatt
2. Waages tilleggsforslag ble vedtatt mot to stemmer (FrP, PP)
3. Ved alternativ votering mellom innstillingas pkt 2 og Dahlberg Hauges forslag, ble innstillinga vedtatt med 9 stemmer (4Ap, SP, SV, 3H), mot to stemmer (FrP, PP) avgitt for Dahlberg Hauges forslag
4. Innstillinga pkt 3 ble enstemmig vedtatt

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

02 05. 2012

2010/176305 - 23
Ark. 322

Høringspart 5

MIDTRE GAULDAL KOMMUNE

Statens vegvesen - Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Melding om vedtak

Deres ref:	**Vår ref**	**Dato**
	2012/ 710-5	25.04.2012

Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya - Høringsuttalelse

Vi viser til konseptvalgutredning for E6 Oppdal grense-Jaktøya, som er ute på høring.

Utvalg for næring, plan og miljø har behandlet spørsmålet i møte 23.04.12 i sak 31/ 12. Midtre Gauldal kommune gir uttalelse i saken om at man slutter seg til Konseptvalgutredningen, men peker samtidig på nødvendigheten av et parallelt veisystem for saktegående trafikk. Videre ber vi om spesifiseringer rundt bompengeløsninger.

NPMutvalgets vedtak følger vedlagt.

Med hilsen

Øyvind Aundal
Øyvind Aundal
fagleder plan og byggesak

Postadresse	Telefon	Telefaks	Bank	Org.nr
7290 STØREN	72 40 30 00	72 40 30 01	6402 05 02272	970187715
E-post: postmottak@midtre-gauldal.kommune.no			www.midtre-gauldal.kommune.no	

MIDTRE GAULDAL KOMMUNE

Saksframlegg

Arkivnr. Q12	Saksnr. 2012/710-2	
Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for næring, plan og miljø	31/12	23.04.2012

Saksbehandler: Helge Grenne

Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya. Høringsuttalelse

Dokumenter i saken:

1	I	Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense - Jaktøya - offentlig ettersyn	Statens vegvesen - Region midt
2	S	Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense - Jaktøya. Høringsuttalelse	

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Konseptvalgutredningen med tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside. Denne kan lastes ned på siden
http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e6opplandgrjaktoyen

Saksopplysninger

Saksutredningen er basert på et samarbeid mellom berørte kommuner og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Arbeidet med betydelig oppgradering av den nasjonale transportkorridoren E6 sør/Rv3 har pågått i svært mange år. Flere fylkesting har gjennom årene i tilknytning til det nasjonale transportplanarbeidet vært svært tydelige på at investeringer i denne korridoren må prioriteres. Oppgraderingen har til nå vært preget av partielle utbedringer, som hver for seg har bedret fremkommelighet og trafikksikkerhet på de strekninger hvor investeringene er iverksatt, for eksempel Melhus sentrum, men som har forsterket inntrykket av svært variabel standard.

Stortinget vedtok NTP 2010-19 i juni 2009. I vedtaket heter det bl.a. at flertallet er kjent med at kommunene langs E6 og rv 3 mellom Oppland/Hedmark grense og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 på denne strekningen. Flertallet er også positiv til et slikt initiativ som betrakter utbyggingen som èn samlet utbygging. Statens eventuelle andel i et slikt bompengeopplegg vil utgjøre den statlige finansieringen av de prosjekter som ligger inne i NTP 2010-2019. Flertallet ber departementet om å bidra til at en eventuell bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 gjennomføres på en slik måte at prosjekter som ligger inne i 2010-13 (Oppdal sentrum og Korporals bru - Vindalsliene), ikke får forsinket oppstart.

Dette vedtaket samsvarte svært godt med de regionale og lokale politiske vedtakene og ambisjonene for raskest mulig utbygging av hovedveinettet sør for Trondheim.

Vedtaket i Stortinget innebar at arbeidet med planavklaring og finansieringsløsning innenfor rammen av en helhetlig og sammenhengende utbygging måtte intensiveres.

Strekningen sørover fra Trondheim til Jaktøysletta omfattes av Miljøpakke Trondheim. Det synes naturlig at utviklingsprosjektet tar utgangspunkt i strekningen fra Jaktøysletta til Oppland/Hedmark grense.

Sammendrag av konseptvalgutredningen.

Overordnet samfunnsmål:

I 2040 har transportkorridoren E6/rv.3 mellom Trondheim grense og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods.

Konsepter som inngår i alternativsanalysen

Konsept 0 Dagens situasjon
Referansekonseptet er dagens veg, men med ny veg gjennom Oppdal sentrum i henhold til godkjente
planer. Dette prosjektet har fått bevilget midler til prosjektering og grunnerverv.
Innenfor planområdet vil dagens jernbane ligge til grunn. Det er imidlertid en del prosjekt utenfor planområdet som vil gi positive virkninger med tanke på kapasitet og dermed også punktlighet, jfr. arbeid på Brattøra terminal og nytt kryssingsspor på Dovre.
Det forutsettes i 0-alternativet at årlig vedlikehold opprettholder den standard vegen har ved sammenligningstidspunktet. Det vil ofte ikke være tilfelle i praksis. Resultatet vil derfor ofte være at
det akkumuleres et vedlikeholdsetterslep som før eller siden må tas igjen.
Konseptene konkretiserer alternative løsninger som kan benyttes for å oppnå mål fra målkapitlet og tilfredsstille prosjektutløsende behov fra behovskapitlet. Det er prinsippene for løsninger som skal beskrives og etterpå inngår i alternativanalysen. Det er viktig å få fram stor bredde i mulige løsninger.

Konsept 1 Utbedringer av dagens veg
Hovedgrepet i konseptet er utbedring av dagens veg, men med ny veg på følgende strekninger:
- Vindalsliene - Korporals bru, ca 8,5 km i to felt.
- Ombygging Håggå - Hovin i to felt, 6 km.
- Hovin - Skjerdingstad, 16,5 km i fire felt.

For strekningen Vindalsliene – Korporals bru på 8,5 km legges til grunn utbygging i hht. godkjent reguleringsplan. Eksisterende veg legges utenom Soknedal sentrum. Dette prosjektet er prioritert i handlingsprogram for 2010-2019 med oppstart i 2012. Det er i bestillingen fra Samferdselsdepartementet lagt vekt på at prosjektet ikke skal gjennom en konseptuel vurdering. Det innebærer at utbygging av prosjektet forutsettes i alle konsept, med unntak av jernbanekonseptet.
På andre strekninger forutsettes utbedring av veg på de delparseller der man antar å få størst forbedring i avstandskostnader og ulykkesnivå sett i forhold til investert kapital. Følgende tiltak er de mest aktuelle:

- Tilpasse sideterrenget alle steder.
- Fjerne kurver som er uvanlig skarpe for strekningen.
- Minste vegbredde på 7,5 meter.
- Forbikjøringsstrekninger med midtrekkverk der det er mulig.
- Skifte bruer som har kort restlevetid.
- Skifte vegfundament som har kort restlevetid.

Konseptet har en beregnet kostnad på **4,3 mrd kroner.**

Konsept 2 Veg med redusert vegnormalstandard
Konseptet innebærer utbygging av veg med stort sett lavere standard enn det dagens vegnormaler tilsier for ny veg med trafikkmengder i prognoseåret 2040. Det mangler f. eks. midtrekkverk på strekningen Ulsberg - Håggå bru.

For strekningen Vindalsliene – Korporals bru på 8,5 km legges til grunn utbygging i henhold til godkjent reguleringsplan. Strekningen Håggå bru – Skjerdingstad baseres på ca 22,6 km ny veg med fire felt. Eksisterende vegtrasé forutsettes benyttet på hele korridoren med unntak av forbi Berkåk der en kortere trasé øst for Berkåk legges til grunn. 5,8 km veg i ny trasé. I tillegg vil vegen bygges utenom Soknedal sentrum, som for konsept 1. Der det er krav til avkjørselsfrihet må det bygges lokale veger, delvis på to sider.
Breddeutviding av eksisterende veg og noe kurveutretting vil i praksis medføre bygging av ny veg over en strekning på ca 91 km i tillegg til 22,6 km ny veg som ligger i konsept 1.
Konseptet forutsetter 10,4 km med forbikjøringsfelt mellom Ulsberg og Håggå bru samt 41 km med ny lokalveg for å få avkjørselsfrihet nord for Engan på E6.

Konseptet har en beregnet kostnad på **12,8 mrd kroner.**

Konsept 3 Veg med midtrekkverk Ulsberg - Trondheim
Konseptet tar utgangspunkt i gjeldende vegnormaler for ny veg med midtrekkverk på hele strekningen mellom Ulsberg og Trondheim. Det innebærer minste vegbredde på 12,5 meter på denne delen.
For Soknedalen innebærer dette at utbygging Vindalsliene – Korporals bru enten ikke kan skje etter gjeldende reguleringsplan, eller at vegen må bygges om på et senere tidspunkt for å realisere midtrekkverk.
Kostnadsanslaget baseres på at vegen bygges med midtdeler med en gang.
Vegen legges øst for Berkåk i samme trasé som i konsept 2.

Fra Engan i Drivdalen til Ulsberg bygges vegen i ny trasé forbi Oppdal. Det innbærer at eksisterende veg på strekningen kan fungere som lokalveg. Den nye vegen bygges med 10 meter vegbredde med god linjeføring.
Fra Hedmark grense til Ulsberg bygges vegen i ny trasé over en strekning på 5 km forbi Innset.

Konseptet har en beregnet kostnad på **16,8 mrd kroner.**

Konsept 4. Veg med midtrekkverk.
Konseptet tar utgangspunkt i konsept 2, men med midtrekkverk på E6 på hele strekningen Engan i Drivdalen – Trondheim. Den samme standarden forutsettes på strekningen Hedmark grense - Ulsberg. Det innebærer minste vegbredde på minst 12,5 meter og utbygd lokalvegnett med gjennomgående mulighet for sykkel nord for Engan. Sør for Engan forutsettes bred vegskulder som løsning for sykkel.
Mellom kryss med rv 30 på Støren og Håggå bru legges til grunn veg i fire felt slik at det blir sammenhengende 4-felts veg mellom Trondheim og hovedkrysset på Støren der rv 30 tar av til Røros.
Fra Engan i Drivdalen til Ulsberg bygges vegen i ny trasé forbi Oppdal. Det innbærer at eksisterende veg på strekningen kan fungere som lokalveg. Den nye vegen bygges med 12,5 meter vegbredde, men med linjeføring som vil tilfredsstille kravene til fartsgrense på 90-100 km/time.
På to-felts veg med midtrekkverk, blir fartsgrensen 90 km/time.
Fra Hedmark grense til Ulsberg bygges vegen i ny trasé over en strekning på 5 km forbi Innset.

Konseptet har en beregnet kostnad på **18,7 mrd kroner.**

Konsept 5 Jernbane.
I Jernbaneverkets optimaliserte konsept for 2040 legges det til grunn en kapasitet som tillater 8 persontogpar og 14 godstogpar per døgn mellom Oslo og Trondheim. Stasjonene mellom Støren og Trondheim får 16 lokaltogpar per døgn. Støren blir også betjent av fjerntogene.
Jernbaneverket har konkretisert følgende tiltak i korridoren som må/bør gjennomføres for å oppnå økt sikkerhet og avviklingskapasitet:
- Kryssingsspor for 600 m toglengde på Melhus som prioritet 1 og Lundamo som prioritet 2.
- Kryssingsspor lengre enn 600 meter på Ler, Ulsberg, Oppdal og Kongsvoll når behovet for kapasitet tilsier det.
- Sikring av planoverganger i hht nasjonale prioriteringer.
- Oppgradering av strømforsyning og signalsystem m.v.

Tiltakene i dette konseptet kan kombineres med konseptene 1 til 4 for utforming av hovedveg.

Kostnaden er beregnet til 900 mill kroner for 6 kryssingsspor. I tillegg kommer tiltak på stasjoner, planoverganger, signalsystem, strømforsyning og oppgradering av spor med tanke på akseltrykk. Ny strømforsyning vil koste i størrelsesorden 400 mill. kr.

Disse tiltakene er tilstrekkelige for å oppnå nødvendig kapasitet og pålitelighet for godstransporten mellom Oppland grense og Trondheim. For å kunne øke kapasiteten på godstransport mellom Oslo og Trondheim er det imidlertid behov for omfattende tiltak også sør for Oppland grense, jfr. tiltak i Jernbaneverkets optimaliserte alternativ.

Finansiering med bompenger
Ut fra dagens finansieringssystem for riksvegutbygging, må det regnes med at deler av E6-utbyggingen må finansieres med bompenger. Følgende generelle vurderinger er lagt til grunn:
- Ved å benytte flere, automatiske bomstasjoner med relativt lav takst, fordeleles belastningen på flest mulig og det kan lettere aksepteres flere bomstasjoner på strekningen.

• Bomstasjoner er plassert mellom Trondheim og Ulsberg der trafikkmengdene og investeringsbehovene er størst.
• Bomstasjonene er i størst mulig grad plassert ved kommunegrensene, men også noen innenfor kommunene.
• Gjennomsnittlig avstand mellom bomstasjonene er ca 20 km sør for Støren, noe tettere nord for Støren.
• Det er lagt til grunn 25 kroner for lett bil for bomstasjonene sør for Støren og 20 kroner lenger nord der de ligger tettere. Det er forutsatt dobbeltakst for tunge kjøretøyer
• Det er forutsatt 15 års innkrevingstid for alle bomstasjonene.

Drøfting og anbefaling i utredningen.
For denne utredningen er 2040 valgt som planhorisont. Mye vil være i endring før den tid, og etterpå. En planhorisont er nødvendig for å kunne konkretisere forslag og løsninger i en sammenheng, men for en så "stor" problemstilling som veg og jernbane på en 150 km lang strekning mellom Nord-Norge/Trøndelag og Norge/Europa sør for Dovre, vil det være behov for kontinuerlige endringer og utvikling både før og etter 2040.
Sett i en slik sammenheng er "langsiktig nytte" og "fleksibilitet" to viktige stikkord. I langsiktig nytte ligger et perspektiv om at investeringer som gjøres i dag skal kunne bidra til samfunnsnytte ut over planhorisonten. Fleksibilitet er perspektivet om at investeringer skal kunne være nyttige også for andre behov enn de som er kjente i dag, eller i alle fall ikke legge unødige hindringer i vegen for å løse disse behovene når de oppstår.

- ***Konsept 5 Jernbane***

Dette konseptet kombinert med konsept 0 for veg. Den trafikkanalysen som er gjort viser at jernbane kan doble sin persontrafikk med det ruteopplegget som er lagt til grunn. Men effekten for vegtrafikken er minimal. Reduksjon i biltrafikk blir på ca 2 %. Med årlig trafikkvekst på 1-2 % tilsvarer dette en utsettelse av investeringer på 1-2 år hvis bare trafikk og behovet for kapasitet legges til grunn. Reduksjon i ulykkeskostnad på veg blir ca 4 mill. kr. Pr. år eller nåverdi på ca 60 mill. kroner.
Økte toglengder til 600 meter vil redusere antall vogntog på strekningen Oslo-Trondheim med ca 15 pr. døgn. Totalt antall vogntog på rv 3 ved Hedmark grenser er ca 310 per døgn.
Jernbanekonseptet er derfor vurdert uavhengig av de konseptene som gjelder veg.

- ***Konsept 1-4 Utvikling av veg***

Av vegkonseptene gir konsept 1 beregningsmessig mest nytte i forhold til kalkulert kostnad. Dette konseptet er imidlertid dårligst med tanke på å nå samfunnsmålet og effektmålene som gjelder for veg. Der er konseptene 2, 3 og 4 bedre, med 4 som det beste.
Når konseptene vurderes opp mot hverandre, øker kostnaden betydelig i forhold til nytte ved å gå fra konsept 1 til 2 og videre til konsept 3 og 4.
Selv om konsept 1 gir best beregnet samfunnsøkonomisk nytte, gir det lav måloppnåelse og innebærer en vegstandard som er under det vegnormalene for nye veger tilsier for disse trafikkmengdene. I et langsiktig perspektiv kan det være riktig å arbeide mot et mål om en veg med høy framkommelighet og trafikksikkerhetsstandard i tråd med konsept 4 på hele strekningen, men de ulike strekningenes bidrag til samfunnsøkonomisk lønnsomhet varierer mye, og usikkerhet i forhold til trafikkvekst er relativt stor.
For den nordre delen av strekningen (særlig Ulsberg – Trondheim) vil trafikkmengdene i perioden tilsi at vegstandarden bør utvikles til den standard vegnormalene tilsier for nye veger. På den søndre delen av strekningen er imidlertid trafikkmengden lavere og selv om vegstandarden ikke er i henhold til vegnormalene for ny veg, er dagens vegstandard rimelig god.

Med bakgrunn i analysen av konseptene, og de enkelte strekningene innenfor hvert konsept, er det anbefalt et kombinasjonskonsept som består av elementer fra alle de fire analyserte konseptene. Dette konseptet er videre kalt kombinasjonskonseptet.

- ***Anbefaling av konsept***

Anbefalt konsept for veg
Anbefalingen er basert på et mulig fremtidsbilde for korridoren i 2040, og bygger på at strekningen har stor grad av fleksibilitet for gradvis utvikling til den framtidige situasjonen. Det er betydelig usikkerhet til en del forutsetninger i analysene, og der man uten problemer kan avvente det langsiktige konseptvalget, er det valgt å gjøre det.
Det mest prekære investeringsbehovet for å nærme seg effektmålene er nord for Ulsberg, hvor trafikkmengdene er høye og vegstandarden lav. I tillegg er det her strekningene med best samfunnsøkonomisk lønnsomhet finnes.

En konseptvalgutredning skal i utgangspunktet ikke baseres på historiske bevilgningsnivåer, men det kan være grunn til å anta at et anbefalt konsept bør innrettes ulikt, avhengig av størrelsen på framtidige bevilgninger. Dersom måloppnåelse innenfor tidshorisonten 2025 legges til grunn, vil det for eksempel på noen strekninger være behov for midlertidige tiltak på kort sikt, dersom den langsiktige løsningen ligger svært mange år fram i tid.

En anbefaling knyttet til 2040 som planhorisont, bør derfor i tillegg til måloppnåelse og de samfunnsøkonomiske vurderingene også ses i sammenheng med en realistisk forventning av investeringsmidler.

Gjennomgang av delstrekninger
Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg gir et relativt beskjedent bidrag til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Trafikkmengdene er lave, men strekningen har stor andel tunge kjøretøy og deler av strekningen framstår som en flaskehals i forhold til transportruten gjennom Østerdalen. Av hensyn til mål for framkommelighet og ulykker, bør strekningen bygges ut til en enhetlig standard med 8,5 meters vegbredde som i konsept 2, men med fleksibel realisering. Ny veg forbi Innset blir det største enkeltprosjektet.
Oppland grense – Engan har på mesteparten av strekningen en vegstandard i samsvar med vegnormalene, med unntak av noen få partier. Ny veg på strekningen gir høye kostnader og lav nytte. En utbedring i samsvar med konsept 1 anbefales og anses tilstrekkelig i overskuelig framtid.
Engan - Oppdal - Ulsberg er en lang strekning, hvor en ny framtidig veg i konsept 3 eller 4 er aktuelt å legge øst for jernbanen helt fra Engan i Drivdalen til Ulsberg. En slik løsning kan bygges ut etappevis i parseller på 10 – 15 km. Vegen kan også utvikles langs dagens veg. Uansett trase vil man kunne få konflikter med verneverdig natur og/eller jordbruk. En kommunedelplan for strekningen for å fastsette trase og vegstandard må utarbeides når det er aktuelt med ny veg. Innenfor utredningshorisonten anbefales imidlertid å utbedre vegen i henhold til konsept 1. Omlegging i Oppdal sentrum inngår i referansealternativet, og vil bli gjennomført uavhengig av konseptvalget.
Ulsberg - Vindalsliene er en lang parsell hvor også vegløsning gjennom eller forbi Berkåk inngår. På denne strekningen er trafikkmengdene høyere enn sør for Ulsberg, og ny veg med midtrekkverk anbefales som i konsept 3 og 4. Strekningen kan naturlig deles i flere etapper. Ny veg forbi Berkåk sentrum og ny Skauma bru er en etappe som bør prioriteres høyt på strekningen, da det gir god innkorting og reisetidsgevinst.
Vindalsliene – Korporals bru ligger inne med bevilgning i 2012, og skal i utgangspunktet ikke gjøres til gjenstand for konseptuell drøfting i henhold til mandat. Det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen som er basert på en vegutforming som er for smal til å kunne gi

midtrekkverk. Trafikkmengden vil i utredningsperioden bli så høy at vegnormalene tilsier midtrekkverk, og det beste er å bygge vegen til framtidig standard med midtrekkverk med en gang. Å bygge etter godkjent plan for senere å bygge om til bedre standard er en samfunnsøkonomisk dårlig løsning. Det kan imidlertid tenkes at man med mindre justeringer av godkjent plan kan legge til rette for en framtidig utviding av vegen til standard etter konsept 3 og 4 uten store merkostnader verken på kort eller lang sikt. En slik løsning bør vurderes.

Korporals bru – Håggå. På strekningen er det i dag en relativt god veg, delvis avkjørselsfri og med fartsgrense 90 km/time. Konsept 3 og 4 innebærer utvidelse til 12,5 meter og midtrekkverk mellom Korporals bru og kryss med fv 30, og to nye felt mellom kryss fv 30 og Håggå. Det er betydelige kostnader ved å utvide vegen på strekningen og bidraget til samfunnsøkonomisk nytte er lav. Dette anbefales derfor gjennomført først når hensynet til kapasitet eller ulykkessituasjonen tilsier det.

Det bør imidlertid sikres plangrunnlag for planlagt standard.

For **Håggå - Skjerdingstad** er man i sluttfasen av en planprosess som skal konkludere med trasévalg. Den samfunnsøkonomiske beregningen baseres på en trase med god samfunnsøkonomi. Det vurderes også andre traseer som vil gi dårligere lønnsomhet. Uansett er dette en strekning med betydelig behov for bedre framkommelighet og trafikksikkerhet og bygging av ny firefelts veg anbefales. For delstrekningen Håggå – Hovin har dagens tofelts veg rimelig god standard og kan avvente til samtidig gjennomføring med strekningen Korporals bru - Håggå.

For **Skjerdingstad – Jaktøya** er det nylig bygd delvis firefelts veg og delvis tofelts veg med midtrekkverk. Med utvidelse til fire felts veg på hele strekningen vil det gi mulighet til 100 km fartsgrense over en 8,5 km lang strekning. Dette gir god trafikantnytte med relativt liten investering. Men dagens sikkerhetssituasjon på strekningen er meget god. Kapasiteten er også god foreløpig, men her vil dette endres over tid og strekningen vil framstå som en flaskehals i det strekningen lenger sør blir bygds ut til fire felt. Strekningen bør ikke utvides før kapasiteten begynner å bli et problem, men den bør planlegges for fire felt.

Mulig prioritert rekkefølge skissert i KVU med tanke på realisering:

1. **E6 Vindalsliene – Korporals bru konseptkombinasjon 3 og 4 - kostnad: 660 mill.kr.**
2. **E6 Håggå – Skjerdingstad (delstrekning Hovin – Skjerdingsstad) konseptkombinasjon1,2,3 og 4 – kostnad: 2 300 mill.kr.**
3. **E6 Ulsberg – Vindalsliene (delstrekning omlegging Berkåk) konseptkombinasjon 3 og 4 – kostnad: 1 000 mill.kr.**
4. **Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg (delstrekning omlegging Innset) konsept 2 – kostnad: 200 mill.kr.**
5. **E6 Skjerdingstad – Jaktøya konseptkombinasjon 2,3 og 4 – kostnad: 250 mill.kr.**
6. **E6 Oppdal – Ulsberg konsept 1 - kostnad: 260 mill.kr.**
7. **E6 Engan – Oppdal konsept 1 – kostnad 190 mill.kr.**
8. **E6 Oppland grense – Engan konsept 1 – kostnad: 220 mill.kr.**
9. **E6 Ulsberg – Vindalsliene (resten) kombinasjonskonsept 2,3 og 4 – kostnad: 2 600 mill.kr.**
10. **Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg (resten) konsept 2 - kostnad: 460 mill.kr.**
11. **E6 Håggå – Skjerdingstad (delstrekning Håggå – Hovin) kombinasjonskonsept 2,3 og 4 – kostnad: 390 mill. kr.**
12. **E6 Korporals bru – Håggå - kostnad: 4 270 mill. kr.**

Total kostnad kombinasjonsalternativet: 10,8 mrd. kr

Forslaget til prioritering er basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mulighet til måloppnåelse og en utbyggingsrekkefølge som gir lengst mulig sammenhengende strekninger med færrest mulig standardbrudd.
Strekningene er relativt lange, så de kan være sammensatt av gode og mindre gode prosjekt. Det gjelder f.eks. Ulsberg - Vindalsliene (resten) på prioritet 9. Det er grunn til å regne med at ulike deler av denne strekningen kan ha relativt ulik samfunnsøkonomisk lønnsomhet og kan deles inn i hensiktsmessige parseller.
Et sannsynlig bidrag fra bompengeinntekter kan ligge i størrelsesorden 4 mrd kroner. Bompenger kan således finansiere i underkant av 50 % av kombinasjonskonseptet.

Konsept 5 Jernbane.
Jernbanekonseptet kan utvikles uavhengig av vegkonseptene. På enkelte strekninger der jernbanen vurderer traséomlegginger, kan det bli behov for koordinering med vegtraseer som ligger i konsept 4. Det prioriterte kryssingssporet på Lundamo, kan være aktuelt å se i sammenheng med ny vegtrasé mellom Håggå og Skjerdingstad.
I konsept 5 ligger det inne investeringer i kryssingsspor for å oppnå lengre toglengde for godstog og større kapasitet for framføring av tog. Det gir klare gevinster å benytte lengre godstog, men dette er gevinster som først kan realiseres når hele systemet, i praksis mellom Trondheim/Bodø og Oslo, er tilpasset en slik løsning. Dermed må den samfunnsøkonomiske nytten vurderes i en slik sammenheng.
De tiltakene med tanke på kryssingsspor og andre tiltak som ligger i konseptet, anbefales gjennomført fortløpende etter behov med tanke på kapasitet og punktlighet. Utbedring av skinnegang og trasé med tanke på hastighetsøkning til f. eks. 200 km/time, bør utredes nærmere.

Vurdering

E6 Trondheim-Oppland grense er viktig del av en nasjonal transportkorridor og er Midt-Norges viktigste hovedveg, sammen med Rv 3 Ulsberg-Hedmark. Disse vegene har i dag en standard på disse strekningene som er særmerkt ved store standardsprang, vegbredde og kurvatur som ikke på noen måte er tilpasset dagens og fremtidens transport og gir betydelige hindringer for utvikling i tettstedene vegene går gjennom. Store deler av dagens hovedveinett er dermed ikke tilpasset kravene til trafikksikkerhet og fremkommelighet og er betydelig hemmende for næringslivet i hele Trøndelag, og tilsvarende for den nasjonale/internasjonale transporten nord-sør.
At andelen store kjøretøy er svært høy, med 13-15% i byområdet og 15-30% på strekningene sør for Melhus, gjør sammen med den gjennomgående dårlige vegstandarden, til at transport på strekningen er en stor belastning for både yrkessjåfører og annen trafikk. Fylkesrådmannen vil også peke på ulykkessituasjonen; strekningen har en beregnet ulykkeskostnad på 290 mill kr/år, og dette er over tre ganger høyere enn gjennomsnittet for landets riks- og fylkesveger. Alt dette sammenfaller med at nasjonale behov ikke er ivaretatt på strekningen, slik det framgår av KVU.
I forhold til regionale behov er fylkesrådmannen opptatt av at regionforstørring skal ivaretas gjennom bedre kollektivtrafikk, at både jernbane og buss ivaretas for å tilrettelegge rask og regelmessig kollektivtransport. Vi er derfor også opptatt av forbedringer på jernbane for å redusere reisetid og ha tilstrekkelig kapasitet for høyere frekvens på intercitytrafikk sør for Trondheim. Det er et viktig poeng at strekningen nord for Trondheim til Steinkjer kan bli elektrifisert om få år. Dette vil gi mulighet for gjennomgående intercityløsning med nytt elektrisk materiell som betjener både nord- og sørsiden av Trondheim. Vi understreker at forbedringer for kollektivtrafikken for å tilrettelegge regionforstørring ikke løser de tunge nasjonale behovene for E6, derfor må strekningen forbedres i samsvar med samfunnsmålet som KVUen bygger på.

Fylkesrådmannen merker seg at strekningen Garli-Hovin har størst potensial for øking av kjørehastighet for tog. Dette er vesentlig for pendlere i pendlingsomlandet Oppdal-Trondheim og har betydning for jernbanens konkurransekraft Oslo-Trondheim.

Konseptvalgutredningen er en vurdering av ulike konsept for fremtidig transportløsning i transportkorridoren Trondheim-Oppland grense/Hedmark grense og samsvarer med tilsvarende konseptvalgutredning sør for fylkesgrensene i transportkorridoren Trondheim-Oslo. Utredningen er således et beslutningsunderlag for valg av standard/kapasitet i korridoren og med hvilke transportelementer som skal bidra til standard/kapasitetshevingen. KVUen er således ikke en detaljert linjevalgsutredning. Kostnadsanslagenes usikkerhet må ses i lys av dette.
Arbeidet med detaljering av linjevalgene gjennom kommuneplanleggingen og reguleringsplanleggingen er en komplisert prosess som vil kreve betydelig innsats og tempo i tiden fremover.
Dette vil kreve innsats først og fremst både fra kommunene på strekningen og Statens vegvesen for å sikre kontinuerlig fremdrift.
Plansituasjonen på strekningen er kort fortalt følgende:

- Reguleringsplaner Oppdal sentrum og Vindalsliene-Korporals bru foreligger (reguleringsplanene i Soknedal må justeres i tråd med krav om økt vegbredde i forbindelse med midtdeler). I statsbudsjettet for 2012 er det bevilget 10 mill.kr. til arbeidet med prosjektering/byggeplanlegging for strekningen Vindalsliene-Korporals bru.
- Kommunedelplan Håggå-Skjerdingstad i Melhus forutsettes vedtatt i Melhus kommunestyre før sommeren 2012 etter en omfattende plan- og høringsprosess.
- Arbeidet med kommunedelplan på strekningen Ulsberg-Vindalsliene i Rennebu og Midtre Gauldal kommuner er i oppstartsfasen og forutsetter høyt gjennomføringstempo.
- For strekningen Skjerdingstad-Jaktøya er det ikke forutsatt endringer i trace og dermed bør det være tilstrekkelig med endringer i gjeldende reguleringsplaner.
- Øvrig kommune- og detaljplanarbeid på E6/Rv3 vil starte opp i løpet av 2-3 år.

Arbeidet med konseptvalgutredningen vil i første omgang bli fulgt opp av en førstegangs kvalitetssikring(KS1). Fylkeskommunen har sammen med Statens vegvesen og gjennom styringsgruppen «Trondheimsveien» iverksatt arbeidet med en bompengesøknad basert på de anbefalte løsningene i KVU. Bompengesøknaden er basert på tidligere prinsippvedtak i kommunene og fylkestinget og vil legge til legge til grunn et innkrevingssystem som er mest mulig rettferdig og som skal sikre en sammenhengende utbygging av hele prosjektet. Det vil også bli lagt vekt på et system med parallellinnkreving.
Bompengesøknaden basert på det anbefalte konseptet i KVU, forutsettes oversendt Samferdselsdepartementet i løpet av året etter behandling i kommunestyrene og i fylkestinget. Rådmannen vil komme tilbake til finansieringsopplegget under behandling av bompengesøknaden.

Konseptvalgutredningen er for en del basert på intensjoner og vedtak i gjeldende Nasjonal transportplan 2010-19 (NTP) både regionalt og i Stortinget. Dette gjelder særlig Oppdal sentrum og Vindalsliene-Korporals bru, som begge var foreslått utbygd/startet opp i første del av perioden. Som nevnt over, bevilget Stortinget 10 mill.kr. for arbeidet med prosjektering/byggeplanlegging i 2012 med sikte på oppstart i 2013. Opprustingen i Soknedal oppfattes som et nødvendig initialprosjekt for hele E6-sørutbyggingen, og en utsettelse til 2018 vil få alvorlige konsekvenser for både den regionale utviklingen i fylket og for nødvendige arealavklaringer i kommunene på strekningen.

Den våte vinteren hittil i 2012 har tydelig vist hvor sårbar dagens nasjonale infrastruktur er bl.a. gjennom Soknedalen. Forholdene har tidvis resultert i at landet er delt i to når det gjelder landverts transport med de ulemper og økte kostnader det medfører. Behovet for en betydelig

opprusting på strekningen nødvendiggjør økt handlingstempo og best mulig samarbeid mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket. Rådmannen ser derfor ingen grunn til at iverksettingen av nødvendige tiltak i Soknedalen skal utsettes. Oppstartsmidler må synliggjøres i statsbudsjettet for 2013, slik som forutsatt i NTP 2010-19.

KVUen skisserer ulike konsept for å nå det overordnete samfunnsmålet om at *"I 2040 har transportkorridoren E6/RV3 mellom Trondheim og Hedmark/Oppland grense et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods"*. Det må ikke glemmes at det i dette bildet også vil være viktig å ta vare på mer lokale behov, for eksempel landbrukets behov for intern transport. Dette transportbehovet løses i dag gjennom en kombinasjon bruk av lokalveger i tillegg til bruk av dagens E6.

Rådmannens tilråding

Midtre Gauldal kommune mener etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

Midtre Gauldal kommune slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg, datert januar 2012 og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

Midtre Gauldal kommune slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av det totale transportkonseptet.

Midtre Gauldal kommune vil peke på nødvendigheten av at det samtidig med ny E6 etableres et parallelt veisystem for saktegående trafikk.

Saksprotokoll i Utvalg for næring, plan og miljø - 23.04.2012

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Lars Rise foreslo følgende tilleggsvedtak:

> "Utvalget vil ha tilføyet og vurdert punktet "mulig" under bomstasjoner/finansiering. Her bes det om å få spesifisert antall bomstasjoner, punktkostnader og eventuelle rabattsystemer for strekningen i sin helhet."

Tilleggsvedtaket enstemmig vedtatt.

Vedtak

Midtre Gauldal kommune mener etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

Midtre Gauldal kommune slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg, datert januar 2012 og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

Midtre Gauldal kommune slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av det totale transportkonseptet.

Midtre Gauldal kommune vil peke på nødvendigheten av at det samtidig med ny E6 etableres et parallelt veisystem for saktegående trafikk.

Utvalget vil ha tilføyet og vurdert punktet "mulig" under bomstasjoner/finansiering. Her bes det om å få spesifisert antall bomstasjoner, punktkostnader og eventuelle rabattsystemer for strekningen i sin helhet.

Høringspart 6

MELHUS kommune

Seksjon utvikling	Vår dato	Vår referanse	Arkivkode
Saksbehandler: Egil Johannes Hauge	25.04.2012	12/1586-5	N01 &13
Tlf.: 72858024			

Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Statens vegvesen
Reg. dato: 27 APR 2012
Saks nr. 2010/017 Dok.nr. 6305-24
Arkivnr.: 322

MELDING OM POLITISK VEDTAK - KONSEPTVALGUTREDNING(KVU)FOR OPPLAND GRENSE-JAKTØYA - HØRINGSUTTALELSE

Formannskapet har i møte 24.04.2012, sak 59/12, fattet følgende vedtak:

Melhus kommune vedtar følgende uttalelse for konseptvalgutredning for Oppland grense - Jaktøya

Uttalelse KVU E6 Oppland grense- Jaktøyen, Rv3 Hedmark grense Ulsberg.

KVUen omfatter strekningen fra Jaktøyen og sørover. Melhus kommune presiserer at den sammenhengende vegstrekningen også omfatter E6 Jaktøyen-Tonstad. Denne strekningen løses gjennom Miljøpakken i Trondheim kommune. Melhus kommune har i sitt samferdselspolitiske fundament forutsatt minimum en mrd. kr i statlig medfinansiering til E6 Jaktøyen-Tonstad.
Vi vil framheve at E6 Trondheim- Oppland grense er blant Norges viktigste veger og utvilsomt Midt-Norges mest betydningsfulle hovedveg. Strekningen har i dag en standard som er sterkt hemmende for næringslivet i hele Midt-Norge og Nord-Norge. Tilsvarende er E6/rv3 like viktig for Sør-Norsk og utenlandsk næringsliv som har leveranser mot Midt-Norge/Nord-Norge.

Melhus kommune ønsker en større andel gods over på bane på denne strekningen, snarlig realisering av logistikknutepunkt i Melhus kommune er en forutsetning. Imidlertid viser prognosene at selv med en tre-dobling av gods på bane så vil gods på veg uansett vokse betydelig framover. Den svært store andelen store kjøretøy: 13-15% i byområdene og 15-30% på strekningene sør for Melhus, gjør sammen med den dårlige vegstandarden at transport på strekningen er en stor belastning for både yrkessjåfører og annen trafikk.

Strekningen er ulykkesbelastet, med en ulykkeskostnad på 190 mill kr/år, vesentlig høyere enn gjennomsnittet for landets riks- og fylkesveger. Beregninger viser at ulykkeskostnadene ble redusert med 90% etter at det ble bygd ny veg forbi Melhus. De nasjonale behovene er ikke ivaretatt på strekningen, dette framgår utvetydig i KVUen.

Melhus kommune er opptatt av at regionforstørring skal ivaretas med bedre kollektivtrafikk, med tilrettelegging for rask og regelmessig transport med jernbane og buss. Forbedringer på jernbanen for å redusere reisetid og å øke kapasitet/frekvens for intercitytrafikk på strekningen er viktig.

Trondheim-Steinkjer bør bli elektrifisert om få år. Dette gir mulighet for gjennomgående intercityløsning nord/sør for Trondheim med nye el-tog. KVUen angir at strekningen Garli-Hovin har størst potensial for økt kjørehastighet for tog. Redusert reisetid vil være vesentlig både for jernbanens konkurransekraft Oslo-Trondheim og for pendlere i omlandet Oppdal-Trondheim. Det er ikke er tatt opp i KVUen at det mangler funksjonelt dobbeltspor på strekningen Trondheim S-Marienborg, noe som forlenger reisetid for alle tog fra sør til Trondheim S. KVUen konkluderer med at jernbanesatsing (konsept 5) kan sees på uavhengig av veg. Vi slutter oss til dette.

Forbedringer for jernbanen løser ikke de tunge nasjonale behovene for nyttetransport på E6/Rv3. Bakgrunnen for samfunnsmålet karakteriseres slik: "Så lenge det finnes folk på begge sider av Dovre vil korridoren være en av de viktigste i Norge." Selve ordlyden på samfunnsmålet burde vært like konkret.

Effektmålene angir forbedringer for avstandsulemper, reisetid og ulykkesreduksjon. For denne nasjonalt overordnede strekningen vil vi hevde at det må legges vesentlig mer vekt på måloppnåelse enn de teoretiske og mangelfulle/diskutable beregningene om samfunnsnytte.

Ut over jernbanekonseptet og 0-konsept er det presentert følgende vegkonsept:
Konsept 1: Utbedring av dagens veg, kostnad 4,3 mrd kr
Konsept 2: Veg med redusert vegstandard, kostnad 12,8 mrd kr
Konsept 3: Veg med midtrekkverk Ulsberg-Trondheim, kostnad 16,8 mrd kr
Konsept 4: Veg med midtrekkverk, 18,7 mrd kr

KVUen konkluderer med en kombinasjon av konseptene med følgende rekkefølge på utbyggingsparseller:

1. E6 Vindalsliene-Korporals bru: Konsept 3 - kostnad: 660 mill.kr. (2-feltsveg med midtdeler)
2. E6 Håggå-Skjerdingstad (4-feltsveg inkl tunneler) kostnad: 3 500 mill.kr.
3. E6 Ulsberg-Vindalsliene (del Berkåk): Konsept 3 - kostnad: 1 000 mill.kr. (Omlegging 6 km 2-feltsveg med midtdeler)
4. Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg (del Innset): Konsept 2 - kostnad: 200 mill.kr. (Ny 2-feltsveg)
5. E6 Skjerdingstad-Jaktøya: Konsept 2 - kostnad: 250 mill.kr. (4-feltsveg)
6. E6 Oppdal-Ulsberg: Konsept 1 - kostnad: 260 mill.kr. (Utbedring eksisterende veg, ny veg Oppdal sentrum ligger i 0-alternativet)
7. E6 Engan-Oppdal: Konsept 1 - Kostnad: 190 mill.kr. (Utbedring eksisterende veg)
8. E6 Oppland grense-Engan: Konsept 1 - Kostnad 220 mill.kr. (Utbedring eksisterende veg)
9. E6 Ulsberg-Vindalsliene (resten): Konsept 2 - Kostnad: 2 600 mill.kr. (2-feltsveg med midtdeler)
10. Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg (resten): Konsept 2 - 460 mill.kr. (Ny 2-feltsveg)
11. E6 Korporals bru-Håggå: Konsept 4 - Kostnad 2 270 mill.kr. (4-felt Håggå-rv 30, resten 2-feltsveg med midtdeler)

Total kostnad for kombinasjonsalternativet er ca. 12 000 mill.kr.

Melhus kommune slutter seg til prioriteringene i KVUens kombinasjonsalternativ, og anser det angitte investeringsnivået som samfunnsmessig riktig, sett i sammenheng med angitt modell for bomfinansiering.

På Ulsberg møtes de to hovedvegene fra sør og trafikktallet nordover blir samlet vesentlig høyere, og med stor tungtrafikkandel. At kombinasjonsalternativet har dette som utgangspunkt og forutsetter midtrekkverk fra Ulsberg og nordover er et viktig minimumskrav.

KVUen må fastholde intensjoner og vedtak i gjeldende NTP 2010-19. Soknedal (Vindalsliene-Korporals bru) var inne i handlingsprogram 2010-2013 med forutsatt anleggsstart i 2013, i NTP-forslagets plantekniske ramme kommer prosjektet først etter 2018. Dette må endres slik at iverksetting starter umiddelbart etter planavklaring i år.

Opprustingen i Soknedal er et nødvendig initialprosjekt for hele E6-sørutbyggingen.
KVUen og NTP bygger på et kostnadsnivå for ny E6 gjennom Melhus (Håggå-Skjæringsstad) som forutsetter at vegvesenets anbefalte trasé legges til grunn. Melhus kommune tar ikke stilling til trasévalg, men vil påpeke at eventuelt gjennomslag for en sterkere vektlegging av jordvern kan medføre høyere kostnader, og at dette i så fall må ivaretas i statlig finansiering av dette viktige veganlegget. Også her vil vi påpeke at satsingen
i NTP er uakseptabelt svak. Prosjektet er bare inne i NTP etter 2018 dersom investeringsrammen økes med 45%. E6 Melhus må prioriteres opp i NTP.

Anbefalingen av konsept kan i noen grad se ut til å innebære parsellvis satsing på strekningen. Vi har forståelse for en slik tilnærming, men vi vil presisere at Melhus kommunes samferdselspolitiske fundament peker på at dette må sees på som et sammenhengende helhetlig prosjekt framfor flikking på flaskehalser. Opplegget for bompenger som er skissert i KVU-en har også dette som utgangspunkt.

Det vises også til flertallsuttalelse i NTP 2010-19 med støtte til sammenhengende utbygging av strekningen. NTP 2014-23 må innrettes bedre i forhold til at dette er en sammenhengende investeringspakke med felles bompengeinnkreving som må bygges kostnadseffektivt/ kontinuerlig. Dette forutsetter at de statlige bevilgningene til hele pakken forseres.

KVUen beskriver at jernbanesatsing vil kunne doble passasjertall på tog fra sør. Ut fra dette er det mangelfullt at det ikke er utredet investeringsnivå for hastighetsøkende infrastrukturtiltak på jernbanen. Mulighetsrommet for slike forbedringer må utredes snarest, inklusive funksjonelt dobbeltspor Marienborg- Trondheim S. Tiltak for å få både gods og persontrafikk over på bane er viktig i henhold til nasjonale miljø- og klimamål.

Med hilsen

Tove Hellem

Tove Hellem
rådgiver

02. 05. 2012

Høringspart 7

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Postboks 4710 Sluppen, 7468 Trondheim
Sentralbord: 73 19 90 00
Besøksadresse: E. C. Dahls g. 10

Saksbehandler	Innvalgstelefon	Vår dato	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
Grete Bakken Hoem	**73 19 91 55**	**26.04.2012**	**2011/4066-420.0**
Enhet for kommunerettet samordning		Deres dato	Deres ref.
		29.02.2012	**2010/176305-018**

Statens Vegvesen

Reg. dato: 3 MAI 2012

Saksnr 2010/176305-29 Dok.nr.:

Arkivnr 322

Statens Vegvesen - Region Midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Uttalelse - konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense – Jaktøya og rv 3 Hedmark grense – Ulsberg.

Generelt

Fylkesmannen har mottatt ovennevnte sak til uttalelse. – Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er i henhold til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 å tilby *et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling*. Det vises til viktigheten av økt satsning på kollektivtransport og reduksjon av privatbilbruk.

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet, jf. ett av fire hovedmål i NTP. Regjeringens kollektivstrategi, sykkelstrategi og godstransportstrategi er viktige elementer for å nå miljømålene i transportpolitikken.

Disse punktene framheves også i *St.meld.21 om norsk klimapolitikk (2011-2012)* – foreløpig utgave. Meldingen påpeker bl.a. at for å redusere utslippene fra transportsektoren, skal det tilrettelegges for kollektivtransport og at mer gods skal over på sjø/bane. Videre at jernbanens rolle i transportsystemet skal styrkes og at investeringene i jernbanen, særlig rundt de store byene, skal økes.

Det går også frem i NTP 2010-2019 at hensynet til biologisk mangfold og jordvern står sentralt i regjeringens arbeid med å utvikle transportsystemet og det kreves at det skal følges en svært restriktiv linje i omdisponeringen av dyrket jord i transportpolitikken.

Utgangspunkt for konseptvalgutredningen

Utgangspunktet for utredningen er ønske om utvikling av transportkorridoren mellom Trondheim og Østlandet. Det er samferdselsdepartementet som har fastsatt mandatet for arbeidet. – E6, rv.3 og Dovrebanen mellom Trondheim og fylkesgrense til Hedmark og Oppland er en viktig transportkorridor mellom Trøndelag/ Nord-Norge og Østlandet/ utlandet.

Behov og mål for konseptvalget

Under punket *behovsvurdering – prosjektutsløsende behov/viktige behov* framgår mål om å redusere avstandskostnader ved bruk av veg og bane, bedre trafikksikkerheten på veg og dessuten bidra til å ivareta miljøforpliktelsene.

Prioritering og valg av konsept
Utredningen viser betydelig behov for investeringer i både veg og jernbane. – Jernbanestrekningen Trondheim – Oslo er nasjonalt viktig, konsept 5 (jernbanekonseptet) i KVU´en bør derfor få stor betydning. For å få full effekt av de foreslåtte tiltakene i konsept 5, er det imidlertid nødvendig med tilsvarende forbedringer på jernbanen også utenfor planområdet.

Det framgår av KVU´en at en satsing på jernbane vil kunne medføre en dobling av passasjertallet på tog. Av *Jernbaneverkets strategi (november 2007)* framgår det at det legges det opp til en tredobling av godstransport på bane innen 2040. Her bør det kunne vurderes en enda sterkere satsing, ut fra at en slik tredobling fortsatt vil føre til en økning av godstransport på veg. – Ut fra dette bør aktuelle infrastrukturtiltak på jernbanestrekningen som effektiviserer transport av gods og personer, inngå i vurderingen og tiltak på jernbanen bør prioriteres høyt.

Fylkesmannen har ingen vesentlige merknader til anbefalt konsept når det gjelder veg. Det bemerkes imidlertid at KVU´en for strekningen gjennom Melhus, legger til grunn at alt. 1 i *kommunedelplan for E6 Haga bru – Jaktøien* blir valgt. Planprosessen for denne strekningen er ikke sluttført, og Melhus kommune har foreløpig lagt til grunn en dyrere løsning for å oppnå mindre tap av dyrka jord samt bedre ivaretakelse av verdiene langs Gaula. Fylkesmannen støtter i hovedsak Melhus kommune. – Også på andre deler av strekningen som KVU´en omfatter, vil det bli betydelige utfordringer mht jordvern. Ut fra nasjonal jordvernpolitikk og nasjonale klimamål forutsetter Fylkesmannen at det søkes løsninger som minimerer forbruket av dyrka mark. Dette må følges opp i det videre planarbeidet. Vi vil her peke på det positive arbeidet som allerede er nedlagt i regionen for bærekraftige løsninger, bl.a. i arbeidet med *miljøpakken for Trondheim, fylkeskommunens kollektivtrafikksatsing og arealpolitikken i IKAP.*

Konklusjon:
Fylkesmannen mener det bør velges et konsept med satsing på utbedring av jernbanen på strekningen. Dette for å nå både nasjonale og regionale miljømål. Satsingen på veg bør løse de utfordringene som dagens vegstandard og den svært høye andelen store kjøretøy medfører (tilsvarer 15-30 % på strekningene sør for Melhus). Det forventes også fortsatt økning av godstransport på veg. Strekningen er allerede svært ulykkesbelastet og høyere enn gjennomsnittet for landets riks- og fylkesveger.

Med hilsen

Jørn Krog
fylkesmann

Alf-Petter Tenfjord (e.f.)
direktør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi:
Sør-Trøndelag fylkeskommune PB 2350 Sluppen 7004 TRONDHEIM

Høringspart 8

NAF Norges Automobil-Forbund
www.naf.no

Medlem av:

Statens Vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 Molde

Vår dato:
2012-04-30

Vår ref:

Deres dato:

Deres ref:

Høringsuttalelse til KVU Oppland grense - Jaktøya

Norges Automobil-Forbund (NAF) vil med dette gi uttalelse til konseptvalgutredningen for E6 Oppland grense – Jaktøya/ rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg, og gjøre rede for vårt anbefalte konsept for videre planlegging og utbygging av strekningen. Vi vil ikke uttale oss spesifikt om konsept 5, Jernbane, da dette konseptet kan kombineres med alle foreslåtte konsept for veiutbyggingen. NAF legger til grunn at jernbanen ivaretas på en fullgod måte i det videre arbeidet.

NAF representerer 518.000 medlemmer på landsbasis og 30.000 medlemmer i området som berøres av den fremlagte KVUen.

For NAF er trafikksikkerhet det aller viktigste, og et løft i veistandarden vil ha positiv effekt på dette. NAF mener at utbedringer må gjøres ut fra prinsipper om «tilgivende vei»: At veinettet er utformet slik at det tar høyde for normale menneskelige feilhandlinger. Det vil igjen si at
- det fysiske veimiljøet må hjelpe trafikantene til å gjøre de riktige vurderingene slik at en ulykke unngås (forebyggende)
- ved en feilvurdering som fører til ulykke, så skal veimiljøet være utformet slik at skadene minimeres (skadereduserende)

Dette innebærer møtefrie veier, rent sideterreng, adskillelse harde og myke trafikanter, kryssløsninger som er lette å lese, fysiske installasjoner som ettergir ved kollisjon, gode siktforhold osv. NAF ber om at slike hensyn vil tillegges stor vekt i valg av konsept og i den videre planleggingen.

Et godt riksveinett er av stor nasjonal verdi og nytte. Hvordan strekningen Oppland grense – Jaktøya utvikles vil ha betydning for næringsliv og andre trafikanter også utover de fire kommunene som berøres direkte av veien. NAF mener at statlig regulering av det videre planarbeidet må vurderes og at strekningen prosjektfinansieres. Dette for å legge grunnlag for en helhetlig, forutsigbar og effektiv prosess og utbygging.

Videre må riksveiene bestrebe seg på å være effektive transportårer med jevn standard og jevn hastighet. Det er et uttalt mål at både tids- og avstandskostnader skal reduseres. Dersom riksveiene legges innom tettsteder er det en fare for at riksveien mister sin funksjon som effektiv nasjonal hovedferdselsåre. NAF vil derfor at det skal legges vekt på gode tilførselsveier for tettstedene heller enn å legge riksveien gjennom disse.

Postadresse: Pb. 6682 Etterstad NO-0609 Oslo
Gateadresse: Østensjøveien 14 Oslo
Telefon: 08 505
Telefaks: 22 33 13 72
Bankkonto: Drift: 5005.06.20600 IBAN: NO81 5005 0620 600 Medlem: 5005.06.20007 IBAN: NO87 5005 0620 007
Bankadresse: Den norske Bank ASA Pb. 1171 Sentrum NO-0107 Oslo
Swiftadresse: DNBANOKK
Foretaksnr.: NO 944 383 832 MVA

Høringspart 9

SÁMEDIGGI SAMETINGET

Ávjovárgeaidnu 50
9730 Kárášjohka/Karasjok
Teelefovne +47 78 47 40 00
Teelefaakse +47 78 47 40 90
samediggi@samediggi.no
www.samediggi.no
NO 974 760 347

Statens vegvesen
Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Statens vegvesen
Reg. dato: 27 APR 2012
Saks nr: 2010/176305-25 Dok.nr:
Arkivnr.: 322

AAMHTSREERIJE /SAKSBEHANDLER	DIJ VUESIEHT./DERES REF.	MIJ VUESIEHT./VÅR REF.	BIEJJIE /DATO
Rune Floor, +47 78 47 40 26 rune.floor@samediggi.no	2010/176305-018	12/1531 - 2	25.04.2012

Uttalelse - Offentlig ettersyn - Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense-Ulsberg

Vi viser til brev datert 29.02.2012 vedrørende konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense – Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg.

1. Generelt

Et viktig hensyn som skal ivaretas i planlegging etter den nye plan- og bygningslovens plandel er å *sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutvikling og samfunnsliv* (jf. § 3-1). Denne bestemmelsen utfyller lovens formålsparagraf for plansystem spesielt. Bestemmelsen er derfor også av betydning ved tolkning av lovens øvrige bestemmelser.

Sametinget er i loven pålagt plikten i å bistå i planleggingen når den berører saker av betydning for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv (jf. § 3-2). Sametingets plikt til å delta i planleggingen innebærer også en rett etter loven til å kunne reise innsigelse til arealplaner og bringe regionale planer inn for departementet dersom saker av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse ikke er tilstrekkelig ivaretatt (jf. §§ 5-4 og 8-4).

Sametinget har utarbeidet en planveileder til bruk i kommunalt og regionalt planarbeid. Denne planveilederen; *"Sametingets planveileder sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv for planlegging etter plan- og bygningslovens plandel"* ble vedtatt av Sametingets plenum i juni 2010. Veilederen finnes på våre hjemmesider www.sametinget.no -> Dokumenter -> Veiledere og retningslinjer.

2. Kommentarer til konseptvalgutredningen

Under kapittel *9.3 Ikke prissatte virkninger* kommenteres det at det er vanskelig å skille de forskjellige konseptene fra hverandre med tanke på konflikter i forhold til kulturminner. I KVUen er ikke samiske kulturminner nevnt. Sametinget anser potensialet for nye funn av hittil ukjente automatisk fredete samiske kulturminner å være tilstede i områdene som berøres av alle de

forskjellige konseptene. Det største potensialet antas å være i området fra Støren og videre til Oppland grense og på Rv. 3 fra Ulsberg til Hedmark grense. Disse områdene har ikke blitt systematisk registrerte med tanke på samiske kulturminner, og det er derfor sannsynlig at det finnes fornminner som ikke er registrerte i sentrale registre.

Sametinget vil også minne om at samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet i henhold til § 4 annet ledd i Lov om kulturminner.

Heelsegh / Med hilsen

Rune Floor
raerije/rådgiver

Dag Lantz

Kopiija / Kopi til:
Sør-Trøndelag fylkeskommune Enhet for regional utvikling 7004 TRONDHEIM

Når man først går til det skrittet å utbedre en riksvei, må denne bygges for fremtiden. Vi vet at det vil ta mange år før alle delparsellene på KVU-strekningen er ferdig og vi har en fullgod vei gjennom området.

Vi vet også at det er svakheter ved prognose- og analyseverktøyene, og at spesielt trafikkutviklingen ofte viser seg sterkere enn hva prognosene har forutsagt. NAF vil at valg av konsept tar høyde for dette slik at E6 bygges med slik standard at den kan imøtekomme økonomisk utvikling og befolkningsvekst langt utover de 25 årene som man regner som «veiens levetid». Videre ber vi om at både fagetat, bevilgende myndigheter og vedtaksmyndigheter erkjenner at den samfunnsøkonomiske nytten av riksveiinvesteringer ofte er underestimert som følge av at ikke alle variabler er med i analysen.

På dette grunnlag mener NAF at **konsept 4** må velges som grunnlag for den videre planleggingen.

Til slutt ber NAF om at rekkefølgen for utbygging av delparsellene gjøres slik at effekten av kortere reisetid og ulykkereduksjon blir frigitt så tidlig som mulig. Vi vil igjen påpeke at en form for prosjektfinansiering av strekningen kan bidra til en sammenhengende og effektiv utbygging slik at samfunnsnytten blir realisert så tidlig som mulig. Dagens finansieringsløsninger sikrer ikke nødvendig langsiktighet og forutsigbarhet for samferdselsinvesteringer.

NAF takker for muligheten til å uttale seg, og ønsker lykke til med det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Line Lillebø Osfoss
Politisk rådgiver
NAF

Bente-Irene Finseth
Styreleder
NAF avd. Sør-Trøndelag

Høringspart 10

Statens vegvesen, Region midt
Fylkeshuset

6404 Molde.

KVU E6 Oppland grense-Jaktøyen.

Jeg synes konseptutvalgutredningen gir et korrekt bilde av samferdsels-situasjonen på strekningen som er utredet. Jeg er enig i det kombinasjonsalternativet som er foreslått i utredningen til fremtidig veistandard. Jeg har vært bekymret for at standard skulle settes for lavt på ny E6, og at behovet for standardheving ville være aktuelt om kort tid. Jeg mener det i dag er korrekt å planlegge med midtdeler på strekningen Ulsberg-Støren, og at forslaget er fremtidsrettet. Hvis ikke jernbaneverket foretar investeringer og øker kapasiteten på Dovrebanen, tror jeg prognosene for vogntog og varetransport er for lav på E6- og Rv.3- strekningen i fremtiden.

Jeg kjenner området fra Berkåk og nordover mot Løklia best. Grunnen til at jeg har vært opptatt av E6 løsning i mange år er at jeg driver med melkeproduksjon, og gården ligger like ved dagens E6 ved Ilbro ca. 7 km fra Berkåk sentrum. Jeg driver i dag arealene på 3 bruk som alle har arealene like ved E6 på en distanse på ca.5 km. Dette fører til mye transport, og jeg har fått med meg endringene i trafikkbilde siden først på –80-tallet. I dag vil jeg si at trafikken er så stor på E6 i mitt område at det nesten er uforsvarlig og kjøre traktor etter E6. Trafikken forventer ikke slike hindringer på E6 i dag, og daglig er jeg oppe i nesten ulykker på grunn av forbikjøringer og utolmodighet fra veifarende.

KVU utredningen anbefaler en ny trasè øst for jernbanen forbi Berkåk og nordover. Jeg har hevdet at dette er den fremtidige trasè i mange år. Det er få hindringer på østsiden i forhold til å bygge ny vei og sidevei etter dagens trasè . Når det gjelder dyrka areal som vil gå tapt på østsiden er det hovedsakelig ved Rønningen. Rønningen vil imidlertid spare en del areal ved at dagens E6 kan være som den er som sidevei. Hvor ny E6 eventuelt skal krysse jernbanen kan sikkert diskuteres. Den kan gå på østsiden helt bort til Bjørset. Da kan en unngå kryssing av jernbanen. Det vil være rimeligere å krysse jernbane med en sidevei for å få til en av/-innpåkjøring på E6. I anleggsperioden vil en unngå trafikk ved å bygge på østsiden av jernbanen, og …. når ny vei er bygd, kan dagens E6 brukes som sidevei/lokalvei.

Bygging etter eksisterende trasè mener jeg er uaktuelt. Dalen er forholdsvis trang, og ny vei og sidevei vil ødelegge mye av boforhold og dyrka areal nord

for Berkåk. På noen plasser vil inngrep i elva Ila også være nødvendig. Den hører til Gaula vassdraget og er vernet. Jeg mener også det er en dårlig løsning og ha sidevei like ved ny E6. Det gir en uoversiktelig trafikksituasjon, og det vil bli behov for mange under/overganger på hovedvei. Alternativer på vestsiden av dagens E6, mener jeg også er uaktuell. Terrenget på den siden er mye dårligere egnet for veibygging. Det vil bli bygging i hellende terreng i det meste av strekningen Berkåk- Løklia. «Svingen» på E6 vil bli større enn i dag, og høyde/stigning vil være det samme som på østsiden.

Det er godt kjent at lokalpolitikerne i Rennebu ikke er enig i at E6 flyttes ut av sentrum av Berkåk. De setter salg av drivstoff og pølser som første prioritet og glemmer hovedmålet ved å bygge ny vei. E6 er ikke egnet som lokalvei med den trafikk som er i dag, og slettes ikke i fremtiden. Det hevdes at det ikke er i sentrum ulykkene skjer. Det skjer ulykker i sentrum også, men de er ikke alvorlige på grunn av at farten er lav. 50 km/t på hele veistrekningen og ulykkene hadde selvsagt vært færre, men det er neppe særlig aktuelt. Å ordne en lavere standard gjennom Berkåk mener jeg er en dårlig løsning. Dette er en kortsiktig løsning. Standard vil måtte endres etter kort tid. I dag er det mange, antakelig et flertall av innbyggerne i Rennebu som ser at det vil være fornuftig å bygge E6 utenom sentrum. Så får vi håpe at politikerne kommer etter!

Ønsker partene lykke til med arbeidet for å få en ny og fremtidsrettet E6. Til beste for alle veifarende, både av hensyn til sikkerhet og miljø. Så får en håpe at ny vei ikke ødelegger lokalsamfunn, men heller bidrar til en positiv utvikling.

Mvh.

Per Arne Lium.

Ilbro,Berkåk. 30/4 2012

Høringspart 11

Trondheimsregionen

Uttalelse til konseptvalgsutredning (KVU) E6 Oppland grense-Jaktøyen, Rv3 Hedmark grense Ulsberg. Vedtatt i Trondheimsregionen-regionrådet 27.04.2012 sak TR 14/12

KVUen omfatter strekningen fra Jaktøyen og sørover. Den sammenhengende vegstrekningen omfatter også E6 Jaktøyen-Tonstad som løses i Miljøpakken i Trondheim kommune. Trondheimsregionen har i sitt samferdselspolitiske fundament forutsatt minimum en mrd. kr i statlig medfinansiering til E6 Jaktøyen-Tonstad.

E6 Trondheim-Oppland grense er blant Norges viktigste veger og er utvilsomt Midt-Norges mest betydningsfulle hovedveg. Dagens standard er sterkt hemmende for næringslivet i hele Midt-Norge og Nord-Norge. E6/rv3 er like viktig for Sør-Norsk og utenlandsk næringsliv som har leveranser mot Midt-Norge/Nord-Norge.

Trondheimsregionen ønsker en større andel gods over på bane på denne strekningen. Imidlertid viser prognosene at selv med en tre-dobling av gods på bane så vil gods på veg likevel vokse betydelig. Dagens vegstandard og den svært høye andelen store kjøretøy (13-15 % i byområdene og 15-30 % på strekningene sør for Melhus) gir store belastninger for både yrkessjåfører og annen trafikk. Strekningen er ulykkesbelastet, med en ulykkeskostnad på 190 mill kr/år, vesentlig høyere enn gjennomsnittet for landets riks- og fylkesveger. Nasjonale behov for fremkommelighet, næringsutvikling og trafikksikkerhet er ikke ivaretatt.

Trondheimsregionen er opptatt av at regionforstørring skal ivaretas med bedre kollektivtrafikk, både jernbane og buss. Forkortet reisetid på jernbanen og økt kapasitet/frekvens for intercitytrafikk på er viktig. Trondheim-Steinkjer bør bli elektrifisert om få år. Dette gir mulighet for gjennomgående intercityløsning nord/sør for Trondheim med nye raskere el-tog. KVUen angir at strekningen Garli-Hovin har størst potensial for økt kjørehastighet for tog. Det er ikke tatt opp at manglende funksjonelt dobbeltspor på strekningen Marienborg- Trondheim S forlenger reisetid for alle tog fra sør til Trondheim. Redusert reisetid vil være vesentlig både for jernbanens konkurransekraft Oslo-Trondheim og for pendlere i omlandet.

Bakgrunnen for samfunnsmålet karakteriseres slik: ”Så lenge det finnes folk på begge sider av Dovre vil korridoren være en av de viktigste i Norge.” Selve ordlyden på samfunnsmålet burde vært like konkret. Effektmålene angir viktige forbedringer for avstandsulemper, reisetid og ulykkesreduksjon.

KVUen konkluderer med at jernbanesatsing (konsept 5) kan sees på uavhengig av veg. Vi slutter oss til dette. Forbedringer for jernbanen løser ikke de tunge nasjonale behovene for nyttetransport på E6/Rv3.

Ut over jernbanekonseptet og 0-konsept er det presentert følgende vegkonsept:
Konsept 1: Utbedring av dagens veg, kostnad 4,3 mrd kr
Konsept 2: Veg med redusert vegstandard, kostnad 12,8 mrd kr
Konsept 3: Veg med midtrekkverk Ulsberg-Trondheim, kostnad 16,8 mrd kr
Konsept 4: Veg med midtrekkverk, 18,7 mrd kr

KVUen konkluderer med en kombinasjon av konseptene med følgende rekkefølge på utbyggingsparseller:

1. E6 Vindalsliene-Korporals bru: Konsept 3 - kostnad: 660 mill.kr. *(2-feltsveg med midtdeler)*
2. E6 Håggå-Skjerdingstad (delstrekning Hovin-Skjerdingsstad): Konsept 1 - kostnad: 2 300 mill.kr. *(4-feltsveg)*
3. E6 Ulsberg-Vindalsliene (del Berkåk): Konsept 3 - kostnad: 1 000 mill.kr. *(Omlegging 6 km 2-feltsveg med midtdeler)*
4. Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg (del Innset): Konsept 2 - kostnad: 200 mill.kr. *(Ny 2-feltsveg)*
5. E6 Skjerdingstad-Jaktøya: Konsept 2 - kostnad: 250 mill.kr. *(4-feltsveg)*
6. E6 Oppdal-Ulsberg: Konsept 1 - kostnad: 260 mill.kr. *(Utbedring eksisterende veg, ny veg Oppdal sentrum ligger i 0-alternativet)*

7. E6 Engan-Oppdal: Konsept 1 - Kostnad: 190 mill.kr. *(Utbedring eksisterende veg)*
8. E6 Oppland grense-Engan: Konsept 1 - Kostnad 220 mill.kr. *(Utbedring eksisterende veg)*
9. E6 Ulsberg-Vindalsliene (resten): Konsept 2 - Kostnad: 2 600 mill.kr. *(2-feltsveg med midtdeler)*
10. Rv 3 Hedmark grense-Ulsberg (resten): Konsept 2 - 460 mill.kr. *(Ny 2-feltsveg)*
11. E6 Håggå-Skjerdingstad (Håggå-Hovin): Konsept 2 - Kostnad: 390 mill.kr. *(4-feltsveg)*
12. E6 Korporals bru-Håggå: Konsept 4 - Kostnad 2 270 mill.kr.
    (4-felt Håggå-rv 30, resten 2-feltsveg med midtdeler)

Total kostnad for kombinasjonsalternativet er 10 800 mill.kr.

Konklusjon:
Trondheimsregionen slutter seg til hovedprioriteringene i KVUens kombinasjonsalternativ, og anser det angitte investeringsnivået og modellen for bomfinansiering som samfunnsmessig nødvendig.

KVUen må fastholde intensjoner og vedtak i gjeldende NTP 2010-19. Soknedal (Vindalsliene-Korporals bru) var inne i handlingsprogram 2010-2013. I NTP-forslagets plantekniske ramme kommer prosjektet først etter 2018. Dette må endres slik at iverksetting starter umiddelbart etter planavklaring i år.

KVUen og NTP bygger på at vegvesenets anbefalte trasé legges til grunn for ny E6 gjennom Melhus (Håggå-Skjæringsstad, pkt 2 og 11). Trondheimsregionen tar ikke stilling til trasévalg eller konkret vegstandard, men vil påpeke at klare signaler i tilknytning til kommunedelplan/KU som er utarbeidet og nå ligger ute til høring peker mot en løsning som på grunn av sterkere vektlegging av jordvern medfører høyere kostnader. Dette må i så fall ivaretas i statlig finansiering. Også for Melhus vil vi påpeke at satsingen i NTP-forslaget er uakseptabelt svak. Prosjektet er bare inne i NTP etter 2018 dersom investeringsrammen økes med 45 %. E6 Melhus må prioriteres opp i NTP.

NTP 2014-23 må innrettes ut fra at dette er en sammenhengende investeringspakke med felles bompengeinnkreving som skal bygges kostnadseffektivt/kontinuerlig. Dette forutsetter at de statlige bevilgningene til hele pakken forseres.

For å realisere mest mulig av kombinasjonskonseptet raskest mulig må standardkrav og kostnadsbesparende tiltak vurderes i videre konkret planarbeid for hele strekningen. At kombinasjonsalternativet forutsetter midtrekkverk fra Ulsberg og nordover er et nødvendig utgangspunkt.

KVUen beskriver at jernbanesatsing vil kunne doble passasjertall på tog fra sør. Det er mangelfullt at hastighetsøkende infrastrukturtiltak på jernbanen ikke er kostnadsregnet. Mulighetsrommet for slike forbedringer må utredes snarest, inklusive funksjonelt dobbeltspor Marienborg-Trondheim S. Tiltak for å få både gods og persontrafikk over på bane er viktig i henhold til nasjonale miljø- og klimamål.

Høringspart 13

Jernbaneverket

Besøksadresse:
Oslovegen 105,
Trondheim

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Statens vegvesen Region midt
Fylkeshuset
6404 MOLDE

Henvendelse til: Raymond Siiri
Tlf.: 91672588
Faks:
E-post: Raymond.Siiri@jbv.no

Dato: 02.05.2012
Saksref.: 201202857-2
Deres ref.: 2010/176305-018
Vedlegg:

Høringsmerknad til Konseptvalgutredning E6/jernbane Oppland grense - Jaktøya

Viser til deres brev av 29.02.2012. I arbeidet med KVU Oppland grense - Jaktøya har Jernbaneverket vært representert i prosjektgruppen og styringsgruppen.

Jernbaneverkets verktøy i denne prosessen har vært egen parallell utredning "Strekningsvis utviklingsplan Dovre- og Rørosbanen", referanselitteratur nr. 24. Samtidig er også "høyhastighetsutredningen" ferdigstilt i februar 2012. Disse utredningene går rett inn i denne KVU'ens planområde.

Vedrørende planområde som gjenspeiles i prosjektnavnet, er den snever og dermed noe problematiske i forhold til å kunne håndtere jernbanens utfordringer sett i en systemsammenheng. Jernbanestrekningen gjennom planområdet håndterer flere markedsområder som samsvarer med dagens togprodukter som er følgende:

- Fjerntog person Oslo-Trondheim
- Godstog Alnabru-Trondheim
- Røros-Støren-Trondheim
- I framtiden er nye ruter Trondheim- Melhus/Støren aktuelle

Planområdet til KVU'en faller mellom disse markedsområdene. Jernbaneverkets strekningsvise utviklingsplan analyserer blant annet bruk av Rørosbanen som hovedbane for framføring av kombitogene. Et annet alternativ som er analysert er full satsning på Dovrebanen gjennom en innkortet reisetid til 5 timer Trondheim-Oslo. Dette betinger store tiltak på den ene eller andre banestrekningene. Det ble drøftet i prosjektet før Rørosbanen ble utelatt fra planområdet til KVU'en. "Spillmulighetene" for vurdering av alternative jernbanekonsept er dermed begrenset. Det medfører også at det er problematisk å gjøre en nyttekostnadsanalyse av jernbanetiltak i planområdet. Mange effekter avhenger av tiltak utenfor planområdet. Dette påpekes i KVU'en.

Jernbaneverket mener det er mer aktuell at jernbanens "framtid" vurderes i helhetlige korridorutredninger med helhetlige systemområder (inkl. marked). Den strekningsvise utviklingsplanen brukes av Jernbaneverket som innspill til NTP for både 2040- og 2023 perspektivet. Det er nå på gang oppdatering av utviklingsplanen som vil bidra mer fokusert

inn mot arbeidet med NTP handlingsprogram. Der vil også drifts- og vedlikeholdsbehov komme tydeligere fram.

Jernbaneverket ønsker videre å påpeke at utfordringene knyttet til drift- og vedlikehold inkludert risiko og sårbarhet knyttet spesielt til klima er mangelfullt behandlet. På tross at temaet var sentral på det innledende verksted. Det er heller ikke utført Risiko- og sårbarhetsanalyse, og ikke en prosess for usikkerhetsanalyse (omtale i kap.10.4).

På s.18 i KVU vises statistikk for punktlighet i 2011, med svak tendens som vedvarer i 2012. Det nevnes at kapasitet er årsak, men årsakene kan i høyeste grad også knyttes til de klimatiske forhold og følgekonsekvensene av dette (ikke bare ren kryssingskapasitet).

S.23 og s.29 inneholder beskrivelser av sikkerhet, og peker på viktigheten av å fjerne planoverganger. Dette er riktig. En ROS analyse tidlig i prosessen ville kunne ha gitt nyanser knyttet til nevnte ras- og klimatiske risikoforhold. Robusthet og pålitelighet er kjerne behov for godstransport på jernbane. Kapittel 3.4 s.35-36 beskriver også pålitelighet og sikkerhet.
Altså; sårbarhet og pålitelighet synes underkommunisert i prosjektutløsende behov, behov og mål. Den siste tidens hendelser med langvarig stenging av jernbanen etter ras i Soknedal illustrerer dette.

Mulighetsstudiene vurderer tiltak på s.49 knyttet til "4-trinnsmetodikk". Dette er vurdering av å gjøre utbedringer i dagens system til modernisering og større investeringer. Behovsanalysen beskrives rene kapasitetsmessige behov og mål. Konsept 5 bringer fram tiltakene forlengede kryssingsspor på Dovrebanen. Dette samsvarer med utviklingsplanene og Jernbaneverkets egen godsstrategi. Men disse tiltakene omtales ikke under "trinn 3" som skal angi forbedringer i eksisterende infrastruktur (s.49).

På litt lengere sikt vil et togprodukt Melhus-Trondheim supplere et voksende marked sør for Trondheim som kan ende opp i tiltaket dobbeltspor. Melhus sentrum som det største markedet er imidlertid rett nord for KVU'ens planområde.

S.42 omtaler viktige behov også knyttet til miljøforhold:

- Kan det være riktigere å plassere miljøtemaene under "overordnede krav"? De plasseres jo senere under krav. Men fremkommer de av strekningens egentlige behov eller er det kun nasjonale overordnede føringer som bringer disse fram?

S.59 med beskrivelse av konsept 5:

- Denne KVU har ikke som eget konseptalternativ alternativet med 5-timer reisetid Trondheim-Oslo (beskrevet i Strekningsvis utviklingsplan). Dette skyldes store strukturelle investeringsbehov utenfor denne KVU planområde, blant annet dobbeltspor til Lillehammer. Dette er greit nok i forhold til det begrensede planområdet.
- Satsningsnivået for konsept 5 legges på utvikling av godskapasitet og er i samråd med Jernbaneverket. Behovet for de opplistede kryssingsspor kan imidlertid gjelde mye tidligere, kanskje allerede i dag, sett i forhold til formuleringen "når det blir behov". Dette knyttes til et behov for økt "tilbakestillingsevne". Dette betyr at når en forsinkelse først oppstår, vil forsinkelsen øke ytterligere pga. veldig lang avstand mellom lange nok kryssingsspor. Togene må vente lenge på møtende tog. Kortere avstand mellom kryssingsporene vil gi raskere togframføring totalt sett.
- Tiltak for rassikring mangler / er ikke beskrevet.

S.62 med evaluering av mål:

- I drøftingen av måloppnåelse/evaluering kan det synes som et misforhold mellom mål for persontrafikken (20 % raskere persontog) og tiltak i konsept 5? Nås iallfall ikke.

Kap. 11 anbefaling:
Det gjennomføres en god analyse for å komme fram til anbefaling for et kombinert alternativ for veg. Det tillates kombinasjoner mellom konsept/nivå og strekninger.

Anbefalte tiltak på jernbane er i større grad et resultat av informasjon fra strekningsvis utviklingsplan, og med unntak av klima/ras som beskrevet tidligere i brevet.
For eksempel ville et tiltak i form av tunnel parallelt med Drivdalen /Soknedalen kunne oppfylle flere mål – en kunne ha øket både hastighet, kapasitet og sikkerhet (knyttet til ras). Tiltaket ville gitt økt pålitelighet og redusert sårbarhet på strekningen. Dette forholdet nevnes delvis i KVU'ens nest siste avsnitt – der det står at jernbane med hastighet 200 km/t bør utredes nærmere.

Den siste tids hendelser med stengt Dovrebanen har også lagt press på Rørosbanen. I april 2012 har det gått det 5 ekstra container godstog på Rørosbanen (og ingen på Dovrebanen nord for Dombås). Dette har presset Rørosbanens kapasiteten maksimalt. Det blir tydelig at Rørosbanen må ha tiltak for å kunne bidra i avvikssituasjoner. Eksempler på tiltaksbehov er fjernstyring Støren-Røros og flere lange nok kryssingsspor samme strekning. Sør for Røros er det tilsvarende behov (unntatt fjernstyring). Elektrifisering er også viktig på litt lengre sikt, men vil levere virkninger knyttet til hastighet (bl.a. forbedret akselerasjon) og mer effektiv materiellturnering for operatøren. Tiltakene som nevnes er utenfor KVU's planområde, men nevnes det for å illustrere systemsammenhengene som gjelder for jernbane i den viktige transportkorridoren mellom Trøndelag og østlandet.

Siste avsnitt nevner to konkrete steder (Lundamo og Melhus) hvor kryssingsspor bør forlenges. Dette er riktig, men flere kryssingsstasjoner må forlenges. En konkret prioritering utarbeides inneværende år som grunnlag til arbeidet med NTP handlingsprogram.

Med hilsen

Anne Skolmli
Regional plan- og utviklingsdirektør, Nord

Raymond Siiri
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Høringspart 13

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

SAKSPROTOKOLL

Høring - Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense - Jaktøya -

Arkivsak-dok.	201012063
Saksbehandler	Endre Rudolfsen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen	11.04.2012	36/12
2 Fylkestinget	25.04.2012	35/12

INNSTILLING

1. Sør-Trøndelag fylkesting mener at samfunnsmålet som ligger til grunn for konseptutviklingen kunne vært mer offensivt, og at etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

2. Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning, og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

3. Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av nye transportkonsept knyttet til fullstendig elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen.

Fylkestinget har behandlet saken i møte 25.04.2012 sak 35/12

Protokoll

Forslag fremmet av Ronny Kjelsberg (Rødt)
Alternativ til innstillinga:

Fylkestinget etterlyser en mye mer offensiv satsing på jernbane, og vil heller gå inn for en utbedring av eksisterende vei, samtidig som man gjør en kraftig utbedring av jernbanenettet slik at det kan inngå som en del av en framtidig høyhastighetsbane.

Forslag fremmet av Lill Harriet Sandaune (FrP) på vegne av FrP
Sør-Trøndelag fylkeskommune slutter seg til konsept 4 Veg med midtrekkverk. Konseptet innebærer utbygging i henhold til gjeldende vegnormaler, midtrekkverk på strekningen nord for Oppdal, og enkelte strekninger med høyere standard. Det forutsettes at prosjektet skal gjennomføres med full statlig finansiering.

KREATIVE TRØNDELAG

Forslag fremmet av Torhild Aarbergsbotten (H) på vegne av H
Tillegg til innstillingen:

4. Sør-Trøndelag fylkesting ser det som svært viktig at E6 Oppdal grense – Jaktøya, bygges ut i et helhetlig løp og med livsløpskontrakt.

Votering
Det ble foretatt punktvis votering over komitéens innstilling
Punkt 1: Innstillingen fikk 36 stemmer og ble vedtatt, mot 1 stemme (Rødt)
Punkt 2: Innstillingen fikk 33 stemmer og ble vedtatt, mot 4 stemmer (FrP, Rødt)
Forslag fremmet av Lill Harriet Sandaune fikk 3 stemmer (FrP) og falt
Punkt 3: Innstillingen fikk 36 stemmer og ble vedtatt, mot 1 stemme (Rødt)

Forslag fremmet av Ronny Kjelsberg fikk 1 stemme (Rødt) og falt
Forslag fremmet av Torhild Aarbergsbotten fikk 14 stemmer (H, FrP, V) og falt

Vedtak

1. Sør-Trøndelag fylkesting mener at samfunnsmålet som ligger til grunn for konseptutviklingen kunne vært mer offensivt, og at etableringen av et effektivt og trafikksikkert transportsystem for personer og gods, som er betydelig bedre enn dagens system, må synliggjøres i den kommende Nasjonale transportplan 2014-23.

2. Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg til det valgte kombinasjonskonsept for vegutbygging E6/Rv3 slik det fremgår av Konseptvalgutredning, og anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging og gjennomføring.

3. Sør-Trøndelag fylkesting slutter seg også til konklusjonene hva angår konsept 5 Jernbane, og forutsetter at dette inngår i en samlet vurdering av nye transportkonsept knyttet til fullstendig elektrifisering av Trønderbanen/Meråkerbanen

Høringspart 14

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON *CONFEDERATION OF NORWEGIAN ENTERPRISE*

Postadresse *Postal Address*
Olav Tryggvasons gate 24
NO-7011 Trondheim
Norway

Adresse *Address*
Olav Tryggvasons gate 24
Trondheim
Norway

Org.nr. *Org.no.*
NO 955 600 436 MVA

Telefon *Telephone*
+47 73 87 10 00

E-post *E-mail*
nho.trondelag@nho.no
Internett *Internet*
www.nho.no/trondelag

firmapost-midt@vegvesen.no 26.06.2012

Høringsbrev på Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Oppland grense-Jaktøya

Takk for muligheten til å gi innspill på KVU for E6 Oppland grense – Jaktøya.

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) prioriterer strekningen E6 Oppland-grense – Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg, på topp når det gjelder riksveistrekninger i Trøndelag, som må inn i kommende Nasjonale transportplan.

Regionforstørring

NHO Trøndelag er svært opptatt av tiltak som kan forstørre arbeidsmarkedsregioner i Trøndelag. Trondheim er det største markedet og vi mener vi må legge til rette for at det er mulig å forflytte seg mellom Trondheim og de større stedene utenfor Trondheim på maksimalt en time. Vi snakker da om en passersirkel som inkluderer for eksempel Steinkjer, Røros og Oppdal.

Klima

NHO arbeider for å sikre transportkorridorer som ivaretar fremtidens klimakrav. Transportløsninger som bidrar til økte klimagassutslipp vil gi svekket konkurranseevne for trøndersk næringsliv.

I KVUen er det nevnt en mulig konflikt mellom behovet for effektiv veg og behovet for reduserte klimagassutslipp. Tanken er her at bedre veg og redusert avstandskostnad vil gi økt trafikk. Dette er ikke nødvendigvis riktig.

En god veistandard vil for eksempel føre til at lastebiltrafikken kan holde en jevnere hastighet. Dette vil i seg selv gi både lavere drivstofforbruk og mindre CO2-utslipp. Fremtidens biler og fremtidens alternative former for drivstoff/ energibærere vil lettere kunne tas i bruk om infrastrukturen ligger til rette for dette, hvilket betyr vei som krever mest mulig effektiv bruk av drivstoff/ energibærere.

Innfasing av modulvogntog er ett eksempel på en løsning som er god med tanke på fremtidens klimakrav. Flere modulvogntog på veiene vil bedre utnyttelsen av kapasiteten på veinettet. Bruk av modulvogntog krever imidlertid ekstra fokus på veistandard og spesielt på kurvatur og stigning.

Jernbanen

For å få en overføring av gods fra vei til bane er det avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på jernbane. NHOs medlemmer blant godstransportørene har knapt opplevd verre år for jernbanen enn fjorårets og årets. For at transportørene skal kunne velge jernbane må infrastrukturen legge til rette for pålitelige transportløsninger. I denne sammenheng er en oppgradering av den viktige transportstrekningen, Dovrebanen en nødvendighet. Det er viktig å finne nødvendige midler til utvidelser av krysningsspor og andre tiltak som øker punktlighet og kapasitet.

Krav til veg

Næringslivet kan ikke godta at våre riksveier har lavere standard enn vegnormalstandard. Nybygging og utbedring av vegnettet må ha en standard som tilfredsstiller kravene til brukerne om 30-40 år.

Å unnlate å bygge veg som tilfredsstiller det vi vet blir fremtidens krav er sløsing med offentlige midler. En slik strategi vil kreve ombygginger og utbedringer før det skulle være nødvendig.

NHO Trøndelag forutsetter minimum sammenhengende 80 km/t på alle riksveistrekninger, 90 km/t mellom Støren og Steinkjer, samt midtdeler fra Støren til Ulsberg.

E6 går i dag gjennom mange tettsteder og har i tillegg lange strekninger med mange avkjørsler. Dette gir ulemper med tanke på fremkommelighet, sikkerhet og miljø. For å få minimum 80 km/t på strekningen må man i all ny bygging legge som prinsipp at alle tettstedspasseringer skal skje i 80 km/t. Vegen må da enten legges utenfor sentrum, eller gjennom sentrum med av/ påkjøringer i toplanskryss.

Prosjektfinansiering

NHO anbefaler at 10 prosent av total anbefalt ramme til investering de neste 10 år settes av til egne prosjekter. Vi har valgt ut 11 nasjonale prosjekter som vi mener er så viktige at de bør bli finansiert i sin helhet ved start. E6 fra Oppland grense til Jaktøyen, inkl rv 3 er ett av disse prosjektene.

Med prosjektfinansiering mener vi at en vegstrekning bygges ut samlet over en lengre strekning, og at myndighetene setter av de nødvendige økonomiske midlene, selv om dette går over flere år.

Fordelen med prosjektfinansiering er forutsigbarhet, raskere gjennomføring, mer igjen for pengene, tidligere realisering av nytte og bedre kapasitetsutnyttelse. Det finnes mange ulike former for prosjektfinansiering; OPS, flerårig budsjettering, statsaksjeselskapsformen med mulighet til å legge ut statsobligasjoner.

NHO anbefaler bruk av livsløpsentrepriser. Dette vil bidra til at utbyggingsløsningene ivaretar hensyn til kvalitet og kostnader i driftsfasen.

Det er viktig å fokusere på hva OPS kan være, nemlig et offentlig-privat samarbeid om utbygging og ikke nødvendigvis privat finansiering. Orkdalsveien ble for eksempel bygget av Skanska, 28 km

i Midt-Norge, bygget på 2 år 4 måneder, 60 % av normal byggetid. Skanska eier og driver den i 25 år og kvaliteten er bedre som følge av at Skanska optimaliserer i et livsløpsperspektiv.

Nyttekostnadsanalyser

En viktig del av beslutningsgrunnlaget for om et prosjekt skal gjennomføres eller ikke, er nyttekostnadsanalysen. KVUen viser at, uansett valg av konsept, så får vi negativ samfunnsnytte. Minst minus får vi om vi gjør minst med veien. Analysene gir ett bilde av virkeligheten som NHO Trøndelag har vanskelig med å kjenne seg igjen i.

NHO mener det er behov for å forbedre elementer i dagens metodikk for nyttekostnadsanalysen. Dette gjelder både endringer i beregningsforutsetinger som ligger inne i dagens metodikk, og elementer som i dag ikke fanges opp (mernytte). NHO anbefaler følgende endringer i beregningsforutsetningene som i dag ligger inne i NKA i samferdselssektoren:

- Kalkulasjonsrenten må endres fra 4,5 til 4,0 prosent.
- Det må vurderes en ytterligere reduksjon av kalkulasjonsrenten på lang sikt.
- Restverdiene må beregnes som nåverdi av nytte og kostnader etter utløpet av beregningsperioden.
- Nytte og kostnader som verdsettes basert på betalingsvillighet må realprisjusteres med 1,5 prosent per år.

I tillegg til våre forslag til endringer i de faktorene som ligger inne i nyttekostnadsanalysen, mener vi også at en rekke virkninger som ikke inngår i dagens verktøy, må med. De viktigste virkningene som ikke inngår, og som i noen prosjekter kan gi reelle samfunnsøkonomiske virkninger, er:

- Produktivitetsvirkninger, gjennom blant annet større arbeidsmarkeder, tilgang til flere leverandører og utveksling av kompetanse.
- Økt arbeidskrafttilbud
- Økt produksjon i imperfekte markeder.
- Opsjonsverdier av kollektive transporttilbud.

Vi har en mistanke om at mernytten knyttet til de tre første virkningene vil være positiv for utregningene knyttet til KVU for E6 Oppland grense-Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense-Ulsberg. Det finnes eksempler på studier som viser at mernytten knyttet til produktivitet kan være betydelig, spesielt gjelder dette i og i nærheten av byområder.

Se nærmere om våre forslag til endringer i SamferdselsLøftet, Næringslivets transportplan 2014-2023. SamferdselsLøftet kan lastes ned her: http://www.nho.no/transport-og-kommunikasjon/samferdselsloeftet-article24224-92.html

Lang planleggingstid

I dag tar det i snitt 8-10 år å planlegge et prosjekt. Det er for lang tid. Dette må gjøres mer effektiv og raskere bl.a. med økt bruk av statlig plan for å få fortgang i planene for store og viktige prosjekter av nasjonal betydning.

Den aktuelle veistrekningen (Trondheimsveien) har allerede tatt lang tid å utrede. Første prinsippvedtak om prosjektfinansiert utbygging ble gjort for seks år siden. Det er viktig at de berørte kommunene raskt gjør de avklaringer som er nødvendige. Om nødvendig må statlig plan benyttes.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at NHO, sammen med flere andre organisasjoner, støtter og står bak eget høringsbrev fra Vegforum Trøndelag.

Vennlig hilsen
NHO Trøndelag

regiondirektør i NHO Trøndelag

Høringspart 15

Vegforum Trøndelag

- vi skal samle næringslivet og politikerne om felles samferdselsprioriteringer for Trøndelag

Til
Statens vegvesen Region midt
firmapost-midt@vegvesen.no

28.06.2012

Høringsuttalelse KVU Oppland grense-Jaktøya - Rv.3 Hedmark grense - Ulsberg

Takk for muligheten til å gi innspill på KVU for E6 Oppland grense – Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg.

Vegforum Trøndelag er et forum bestående av nærings- og arbeidslivs-organisasjoner, ulike vegprosjekter og andre organisasjoner med fokus på veg- og vegbrukere i Trøndelag. Vårt mål er blant annet å øke de økonomiske rammene for veg i Nord- og Sør-Trøndelag.

Vegforum Trøndelag prioriterer strekningen E6 Oppland-grense – Jaktøya og Rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg, på topp når det gjelder riksveistrekninger i Trøndelag, som må inn i kommende Nasjonale transportplan.

Kontaktinformasjon - Vegforum Trøndelags arbeidsutvalg - sekretariat:
Leder Merethe Storødegård, NHO: e-post: merethe.storodegard@nho.no – telefon: 952 22 842
Nestleder Øyvind Bergset, MEF: e-post: oyvind.bergset@mef.no – telefon: 908 29 990
Roar Melum, NLF: e-post: rm@lastebil.no - telefon: 930 06 591
Trygve Bragstad, NiT: e-post: trygve.bragstad@trondheim-chamber.no - telefon: 934 94 044
Bente-Irene Finseth, NAF: e-post: be-irfin@online.no
Christiane Solheim, LO: christiane.solheim@lo.no
Ingveig Holand Wahl, NHO: epost: ingveig.wahl@nho.no – telefon: 97166891

Stiftet 09.03.2005 - Organisasjonsnummer: 993 519 278

Klima

Vegforum Trøndelag arbeider for å sikre transportkorridorer som ivaretar fremtidens klimakrav. Transportløsninger som bidrar til økte klimagassutslipp vil gi svekket konkurranseevne for trøndersk næringsliv.

I KVUen er det nevnt en mulig konflikt mellom behovet for effektiv veg og behovet for reduserte klimagassutslipp. Tanken er her at bedre veg og redusert avstandskostnad vil gi økt trafikk. Dette er ikke nødvendigvis riktig.

En god veistandard vil for eksempel føre til at lastebiltrafikken kan holde en jevnere hastighet. Dette vil i seg selv gi både lavere drivstofforbruk og mindre CO2-utslipp. Fremtidens biler og fremtidens alternative former for drivstoff/ energibærere vil lettere kunne tas i bruk om infrastrukturen ligger til rette for dette, hvilket betyr vei som krever mest mulig effektiv bruk av drivstoff/ energibærere.

Innfasing av modulvogntog er ett eksempel på en løsning som er god med tanke på fremtidens klimakrav. Flere modulvogntog på veiene vil bedre utnyttelsen av kapasiteten på veinettet. Bruk av modulvogntog krever imidlertid ekstra fokus på veistandard og spesielt på kurvatur og stigning.

Krav til veg

Næringslivet kan ikke godta at våre riksveier har lavere standard enn vegnormalstandard. Nybygging og utbedring av vegnettet må ha en standard som tilfredsstiller kravene til brukerne om 30-40 år.

Å unnlate å bygge veg som tilfredsstiller det vi vet blir fremtidens krav er sløsing med offentlige midler. En slik strategi vil kreve ombygginger og utbedringer før det skulle være nødvendig.

Vegforum Trøndelag forutsetter minimum sammenhengende 80 km/t på alle riksveistrekninger, 90 km/t mellom Støren og Steinkjer, samt midtdeler fra Støren til Ulsberg.

E6 går i dag gjennom mange tettsteder og har i tillegg lange strekninger med mange avkjørsler. Dette gir ulemper med tanke på fremkommelighet, sikkerhet og miljø. For å få minimum 80 km/t på strekningen må man i all ny bygging legge som prinsipp at alle tettstedspasseringer skal skje i 80 km/t. Vegen må da enten legges utenfor sentrum, eller gjennom sentrum med av/ påkjøringer i toplanskryss.

Prosjektfinansiering

Vegforum Trøndelag anbefaler at E6 fra Oppland grense til Jaktøyen, inkl rv 3 er blir prosjektfinansiert. Med prosjektfinansiering mener vi at en vegstrekning bygges ut samlet over en lengre strekning, og at myndighetene setter av de nødvendige økonomiske midlene, selv om dette går over flere år.

Fordelen med prosjektfinansiering er forutsigbarhet, raskere gjennomføring, mer igjen for pengene, tidligere realisering av nytte og bedre kapasitetsutnyttelse. Det finnes mange ulike former for prosjektfinansiering; OPS, flerårig budsjettering, statsaksjeselskapsformen med mulighet til å legge ut statsobligasjoner.

Lang planleggingstid

I dag tar det i snitt 8-10 år å planlegge et prosjekt. Det er for lang tid. Vegforum Trøndelag mener planfasen bør effektiviseres vesentlig, bl.a. med økt bruk av statlig regulering, utvidet bruk av eksterne konsulenter i planleggingen, bedre samordning mellom ulike planprosesser og styrking av bestillerkompetansen i transportetatene.

Den aktuelle veistrekningen (Trondheimsveien) har allerede tatt lang tid å utrede. Første prinsippvedtak om prosjektfinansiert utbygging ble gjort for seks år siden. Det er viktig at de berørte kommunene raskt gjør de avklaringer som er nødvendige. Om nødvendig må statlig plan benyttes.

Bomsystemet og statlige bevilgninger

Generelt må det også være et minimumskrav til regjeringen at bevilgningene til samferdsel i Trøndelag reflekterer vår andel av befolkningen. Trøndelag har i dag 8,7 prosent av befolkningen og 6,7 prosent av riksvegbevilgningene. Hadde vi fått 8,7 prosent av veibevilgningene (målt neste fem år) i Nasjonal transportplan ville det medført 317 millioner mer pr år til landsdelen, noe som tilsvarer en økning på 30 %.

Vegforum Trøndelag er prinsipielt mot bomløsninger, men registrerer at det i dag er regjeringens politikk at det skal være et innslag av bompenger i veiprosjekter og bypakker. Vegforum Trøndelag mener det er viktig at ett nytt system for bom oppfattes som rettferdig.

Med vennlig hilsen
Vegforum Trøndelag

Merethe Storødegård
leder

Høringspart 16

YRKESTRAFIKKFORBUNDET
www.ytf.no

REGION TRØNDELAG

KVU E-6 Oppland grense – Jaktøya

Beklager at vi ikke har sendt noe før nå. Vi i YTF Region Trøndelag har ikke så mye å komme med i forbindelse med KVU-rapporten.
Det vi har hatt som en av våre kjepphester, synes vi ikke har kommet tilstrekkelig frem i rapporten, nemlig at det blir planlagt skikkelige hvileplasser når det bygges nye veier.

I rapportens pkt 3.4 Brukerbehov kunne dette med hvileplasser vært nevnt under tema sikkerhet. Uthvilte sjåfører er tryggere i trafikken enn trette sjåfører.

I rapportens pkt 3.5 Tabell 8. I rubrikken for Lastebileiere og lastebilsjåfører…….
Et klart behov er tilstrekkelig antall hvileplasser som er store nok og har fasiliteter som WC og dusj. En ide er å lage slike som en finner på Oppdalsporten der det i tillegg til nevnte fasiliteter er mulig å få tanket både bil å sjåfør. Ved å utnytte det slik blir slike hvileplasser billigere for veiutbyggeren i og med at andre er med på å bygge ut hvileplassen.

Til slutt synes vi det er en god rapport og den kan bli bedre dersom overnevnte kommer med. Dog er det trist at ikke slike prosjekt kan gjennomføres uten at bilisten skal svi med bompenger.

For YTF Region Trøndelag

Hans Peter Sørgjerd

Statens vegvesen

Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Fylkeshuset
6404 MOLDE
Tlf: (+47) 81544040
firmapost-midt@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162