



PLANPROGRAM E6 SKOGHEIM – FOSSUM

Vedtatt i formannskapet 14.09.2020, 2020/891-28

Reguleringsendring av en del av
E6 Ulsberg – Vindåsliene (planid: 2018001)

PlanID: 5027_2020001

REVISJONSOVERSIKT

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
1	03.07.2020	Utvidet plangrense	Marte Mangerud	Marthe Fjellheim	Jan Olav Sivertsen
2	17.09.2020	Endret etter kommentar fra formannskapet	Marte Mangerud	Marthe Fjellheim	Jan Olav Sivertsen

Kontaktpersoner til planarbeidet:

Nye Veier v/Arild Mathisen, tlf. 47752696

Nye Veier v/Jan Olav Sivertsen, tlf. 91546871

Vedtatt planprogram 14.09.2020, sak 2020/891-28

Informasjon om planarbeidet kan ses ved å gå inn på følgende hjemmesider:

Nye Veier AS: www.nyeveier.no

Midtre Gauldal kommune: www.midtre.gauldal.kommune.no

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 Kristiansand
Tlf.: +47 479 72 727
www.nyeveier.no
Organisasjonsnummer: 915 488 099

Innholdsfortegnelse

1.	Bakgrunn for planarbeidet	5
1.1	Bakgrunn og formål	5
1.2	Hensikten med planarbeidet.....	5
1.3	Krav om konsekvensutredning.....	5
1.4	Planprogram	5
2.	Planområdet.....	7
2.1	Plangrensen	7
	Vedtatte reguleringsplaner	7
2.2	Planlagt endring av veg og trafikkmønster	8
2.3	Massedeponi	10
3.	Overordnede rammer.....	11
3.1	Nasjonale planer og retningslinjer	11
3.2	Regionale planer og føringer	11
3.3	Kommunale planer og føringer.....	11
4.	Utredningsteama.....	12
4.1	Konsekvensutredninger.....	12
4.1.1	Landskapsbilde	12
4.1.2	Kulturminner og kulturmiljø	13
4.1.3	Friluftsliv/by- og bygdeliv.....	13
4.1.4	Naturmangfold	14
4.1.5	Naturressurser	15
4.1.6	Vannmiljø.....	15
4.2	Fagrapporter.....	16
4.2.1	Trafikkanalyse	16
4.2.2	Støy	16
4.2.3	Luftforurensning.....	16
4.3	Prissatte konsekvenser.....	16
4.4	Sammenstilling av utredningstema og utreningsmetodikk.....	17
4.5	Risiko- og sårbarhetsanalyse	17
5.	Metode	18
6.	Planprogram og medvirkning.....	20
6.1	Planprosess	20

6.2 Medvirkning.....	20
6.3 Forslag til framdriftsplan.....	20
6.4 Leveranse.....	21

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1 Bakgrunn og formål

Reguleringsplanen gjelder en omregulering av en delstrekning langs E6 Ulsberg – Vindåsliene (planid: 2018001). Strekingen er vest for den regulerte traseen, sør for Soknedal. Vedtatt regulering er en tunell lengst nord for strekingen, som nå legges i dagen og gjelder en strekning på ca. 3 km. Reguleringsplanen skal danne grunnlaget for bygging av ny 4-felts E6 på strekingen.

Prosjektet E6 Ulsberg-Vindåsliene er en av fire strekninger i Nye Veiers portefølje for Ulsberg–Melhus S. Strekingene omfatter kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Viktige deler av reguleringsarbeidet er allerede utført, men for om mulig å komme høyere opp på Nye Veiers prioriteringsliste må prosjektet optimaliseres og samfunnsnyttene styrkes.

Følgende framdrift er skissert for delstrekningen Ulsberg–Vindåsliene:

Byggestart: 2020

Fullført: 2023

1.2 Hensikten med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E6. Den bygde vegen skal sikre at fremtidig vegtrafikk, omgivelser og miljø langs hele strekingen ivaretas på best mulig måte. Den skal gi bedre fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet for alle kjøretøy, bl.a. ved:

- Å redusere ulykkesrisiko på E6 mellom Ulsberg og Vindåsliene.
- Redusere reisetiden og bedre forutsigbarheten for langdistansetransporter.
- Legge til rette for overføring av lokal trafikk fra E6 til lokalvegssystem.
- Legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling og forutsigbar arealbruk.

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

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

1.3 Krav om konsekvensutredning

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

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

Etter vår vurdering faller tiltaket inn under tiltak som alltid skal konsekvensutredes med planprogram, jf. §6. Endelig avgjørelse tas av Midtre Gauldal kommune.

1.4 Planprogram

Planprogrammet gir en innføring i formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, eventuelle alternativer og utredningsbehov. Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeid. Planprogrammet skal fastsettes vedtas av Midtre

Gauldal kommune med eventuelle endringer som følge av innkomne merknader. Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Rambøll Norge AS er engasjert for å utarbeide planforslaget.

Planprogrammet vil legge føringer for hvordan planarbeidet skal gjennomføres, og er første mulighet til å påvirke det endelige resultatet. Saksgangen for reguleringsplanen følger plan- og bygningsloven, forskrift om konsekvensutredninger og tilhørende veiledningsmateriale. Etter at planprogrammet er lagt ut til offentlig ettersyn, skal planprogrammet fastsettes av de politiske utvalgene som er gitt myndighet i plansaker i Midtre Gauldal kommune. Etter fastsetting av planprogrammet kan arbeidet med selve planforslaget starte opp. Planforslaget skal bestå av blant annet en teknisk detaljplan, plankart med tilhørende planbeskrivelse, konsekvensutredning, planbestemmelser, ev. også romlig plan i 3D. I arbeidet med planforslaget vil ulike innspill bli vurdert, og utredningene som er definert i planprogrammet vil bli gjennomført. Når planforslaget er klart, skal det legges ut til offentlig ettersyn hos offentlige myndigheter, grunneiere, lag og foreninger og andre interessenter. Innkomne merknader til planforslaget skal vurderes i planarbeidet før planen endelig vedtas av kommunestyret.

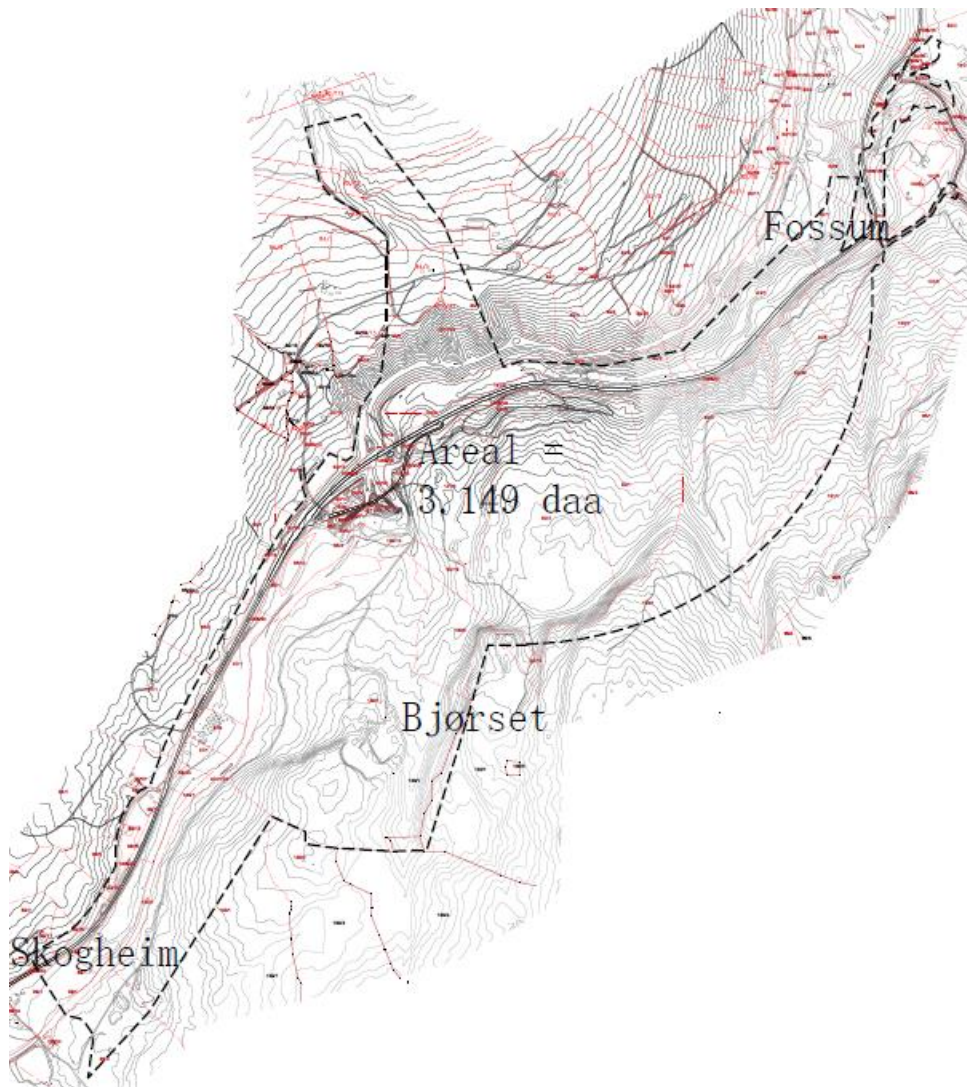
Endring i planprogrammet

Etter planprogrammet ble sendt på høring 15.05.2020 er det avdekket et område som egner seg bedre som deponi område, Bjørkli. Statens vegvesen har allerede begynt å deponere i området og skal totalt sett deponere 400.000 m³ masser. Området ligger rett øst for Solberg steinbrudd. Deler av området lå utenfor plangrensen, som er bakgrunnen for utvidet plangrense.

2. PLANOMRÅDET

2.1 Plangrensen

Planområdet omfattet 2.907 daa, etter utvidet plangrense omfatter planområdet et areal på 3.149 daa. Reguleringsendringen i seg selv er omtrent 3 km veg, men det er ønsket fra kommunen å inkludere dagens E6 samt regulert E6 i planen. I tillegg er område for deponi inkludert, samt sideveier som kan berøres.

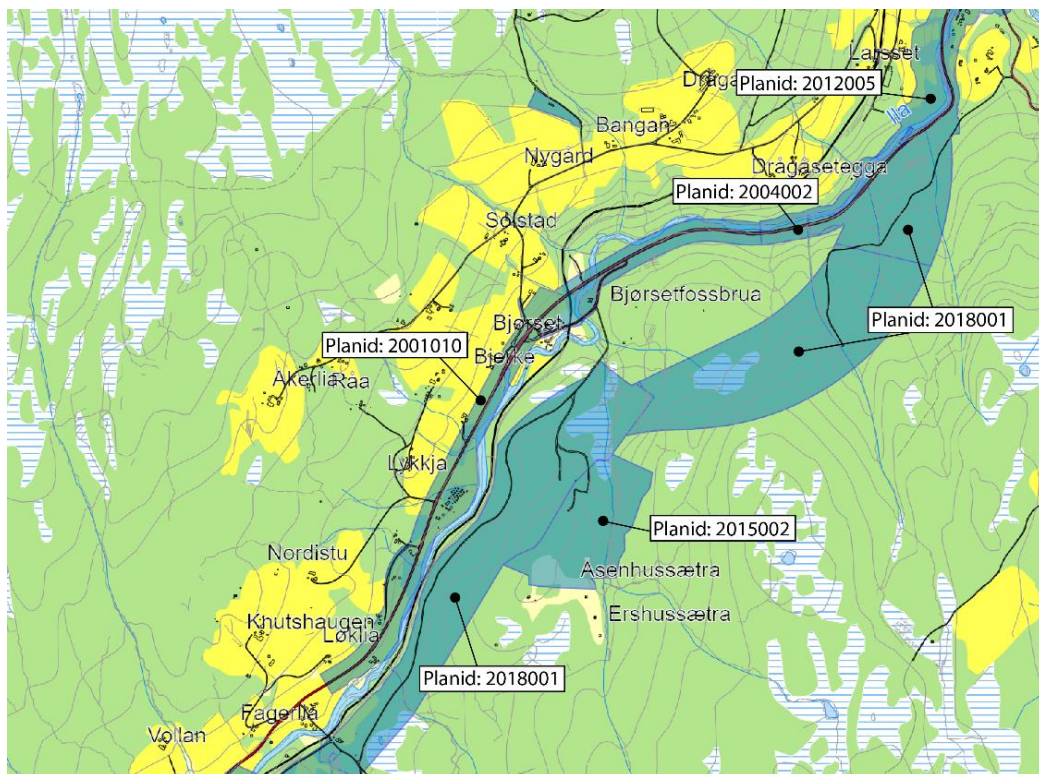


Figur 1 Varslet plangrense

Vedtatte reguleringsplaner

Planarbeidet vil direkte eller indirekte berøre følgende reguleringsplaner:

- Solberg steinbrudd og deponi, planid: 2015002
- Reguleringsplan E6 parsell Vindalsliene – Fossum, planid: 2004002
- Reguleringsendring E6 Kvislbakken – Vindalsliene, planid: 2001010
- Reguleringsplan E6 Vindalsliene – Korporals bru, planid: 2012005
- E6 Ulsberg – Vindåsliene, østlig trase, planid: 2018001

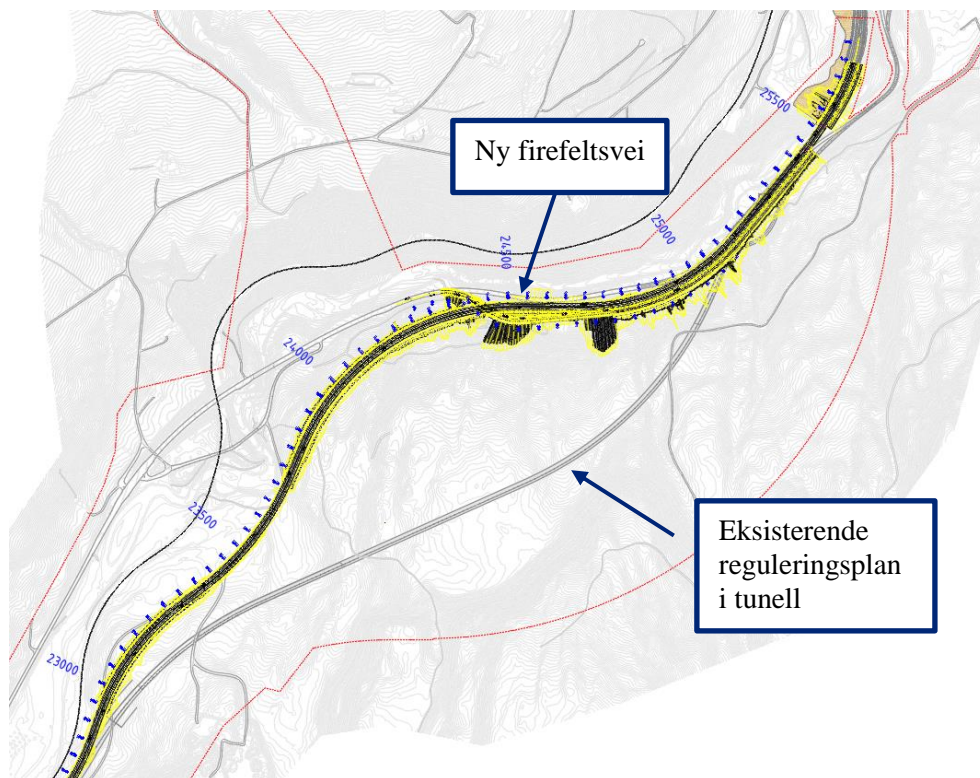


Figur 2 Sammenstilling av reguleringsplaner som berøres av planen

2.2 Planlagt endring av veg og trafikkmønster

Regulert trase er omtrent 3 km ettløps tunell med tre felt og en fartsgrense på 80 km/t. Endret regulering er firefeltsvei i dagen med en fartsgrense på 90-100 km/t. Endret trase tilfredsstiller bedre fremtidig trafikkvekst i området, samt øker trafiksikkerheten. Ny trase legger til rette for mer gjenbruk av eksisterende E6, resterende vil bli omgjort til lokalvei. Maksimal stigningsgrad på ny trase vil være 6 %.

Tilkomstveien til Solberg steinbrudd og deponi berøres av ny vei og må legges om. Andre lokalvegen og skogsbilveger i området beholdes i størst mulig grad som i dag. Der hvor det er behov for å krysse E6 tilrettelegges det for over- eller underganger, også for viltovergang.

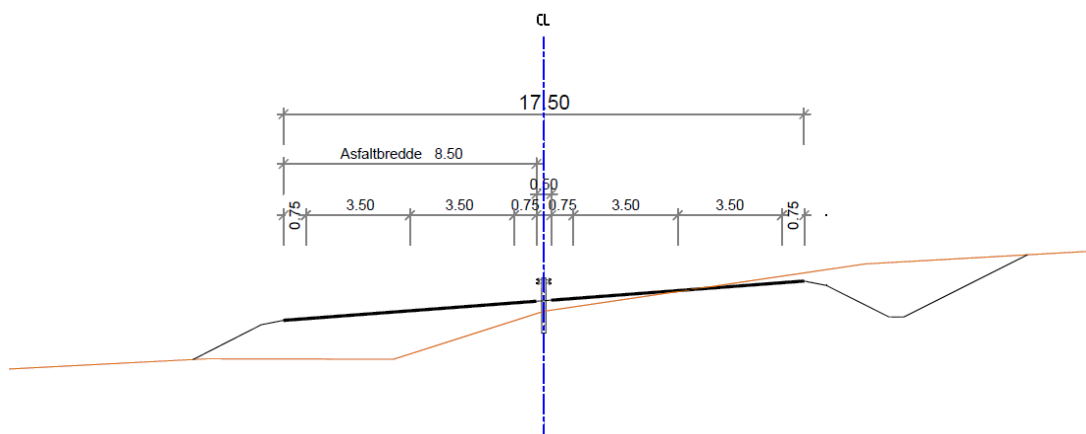


Figur 3 Forholdet mellom ny E6 i dagen og regulert E6 i tunnel

Veistandard

Nye Veier legger til grunn dimensjoneringsklasse H5 med fysisk midtdele og gjennomgående forbikjøringsfelt i begge retninger. Dette tilsvarer fire-felts vei med veibredde 17,5 meter. Denne standarden samsvarer med tilstøtende parsell i Soknedal som er under bygging av Statens vegvesen.

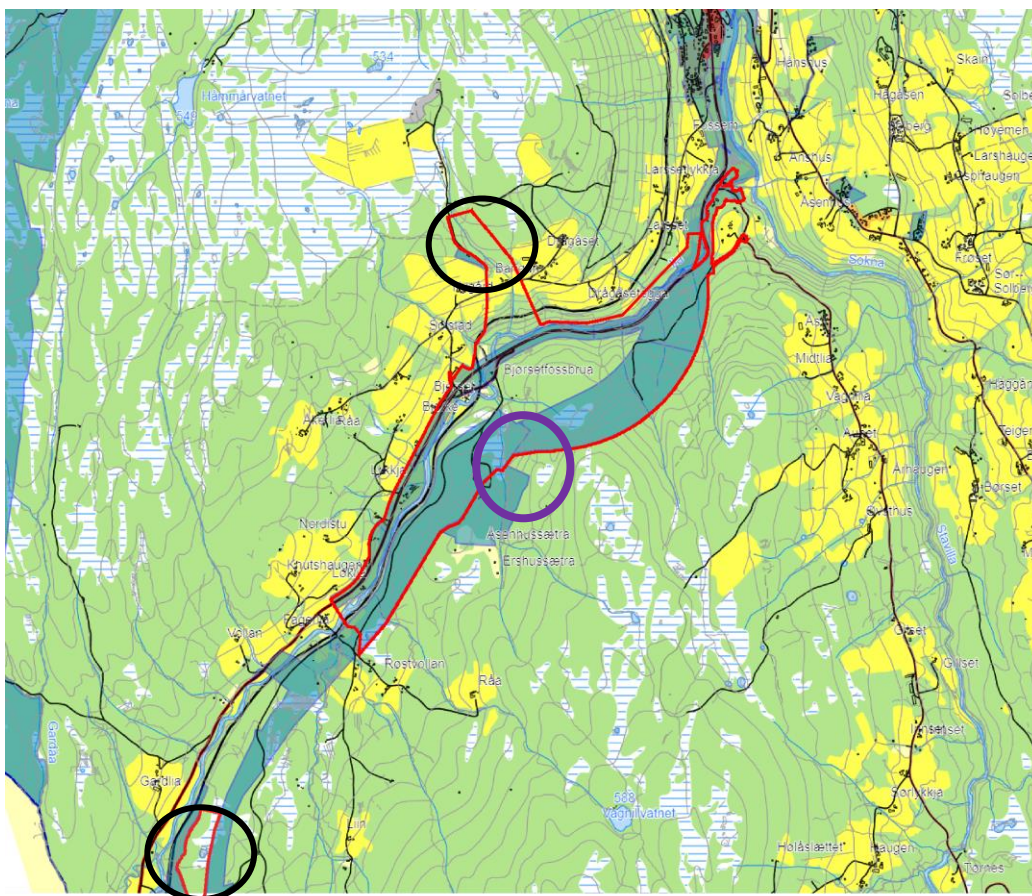
Kurvatur og siktforhold forutsettes tilpasset dimensjoneringsklasse H5+ som angitt i Nye Veiers høringsuttalelse til Statens vegvesens «Høring – fartsgrense på motorveger og standarder på veger med trafikkmengder mellom ÅDT 6000-20000». Fartsgrensen vil være 90 eller 100 km/t. Veien er avkjørselsfri, og det er ikke lagt opp til kryss på strekningen. Det vil blir gjort en nærmere vurdering av behovet for belysning langs E6.



Figur 3 Tverrprofil H5 med vegbredde 17,5

2.3 Massedeponi

Endret E6 løp til dagen medfører masseoverskudd og det vil derfor bli behov for store areal til massedeponi. Overskuddsmassen fra utbygging av E6 i området medfører opp mot 1.200.000 m³ masser. Dagens helning på deponerte masser innenfor deponiområdet på Bjørset har bratt helning som er tiltenkt utjevnet oppover bekkedalen. Bekken heves, men holdes i dagen. Planbeskrivelsen vil konkretisere mengdene som skal deponeres med en modell av slutføring. De tidligere tiltenkte deponiområde skulle avsluttes som dyrkamark, det er lite hensiktsmessig i dette området. Det skal diskuteres med grunneiere hva som er ønskelig for området, evt. juletreproduksjon eller lignende. Dette utredes i konsekvensutredningen for naturressurser. Trafikkanalysen tar også med belastningen av trafikk til områdene under anleggsfasen, og fagrapport for støy tar med belastningen for området rundt.



Figur 4 Tidligere tiltenkt deponiområder i svart, nytt område for deponi i lilla

3. OVERORDNEDE RAMMER

Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer. Nedenfor følger de mest sentrale føringene for dette arbeidet.

3.1 Nasjonale planer og retningslinjer

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV)
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Nasjonale mål om jordvern
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter plan- og bygningsloven, Versjon II 2016
- Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023)
- T-1497/2011 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)

3.2 Regionale planer og føringer

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

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

3.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal kommune 2020-2031 er underrevisjon, derfor er gjeldende arealdel er kommuneplanens arealdel 2010-2022 som ble vedtatt 26.04.2010. Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2030 ble vedtatt i 2015.

Kommunedelplan (KDP) E6 Ulsberg – Berkåk – Løkli med konsekvensutredning ble vedtatt 19.9.2013 i Rennebu kommune og 18.11.2013 i Midtre Gauldal kommune, og er utarbeidet med bakgrunn i planprogram som ble fastsatt av Rennebu og Midtre Gauldal kommunestyre. Kommunedelplanen ble utarbeidet for ett hovedalternativ og tre sekundære alternativer som ble konsekvensutredet. Utredningen konkluderte med at hovedalternativet med E6 i tunnel via Berkåk sentrum er det beste alternativet for framtidig linje for E6, se figur 3.

4. UTREDNINGSTEAMA

4.1 Konsekvensutredninger

4.1.1 Landskapsbilde

Problemstilling

Landskapsbildet langs denne parsellen av E6 vil bli sterkt endret som følge av tiltakene som er planlagt i reguleringsplanen. Nå skal både ny E6 og lokalvegen ligge i dagsonen langs elva, noe som blant annet vil medføre nye store skjæringer og fyllinger i det trange elverommet. Konsekvensutredningen vil vurdere omfanget av nye landskapspåvirkninger og sammenholde disse mot dagens landskapsbilde på strekningen. Verdien av dagens landskapsbilde vil bli vurdert, og danner grunnlag for konsekvensvurderingen. Både nær- og fjernvirkninger fra ulike standpunkter vil bli vurdert, og det vil bli laget terrengmodell/fotomontasjer som illustrerer landskapsinngrepene (endringene).

Grunnlagsdokumenter og kilder

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

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

Metode/rapport

Metodikken som benyttes er i samsvar med Håndbok V712. For temaet Landskapsbilde er denne metodikken grovt sett som følger:

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

I dette prosjektet foreslår vi at det lages terrengmodell som genereres ut fra oppdatert kartfil (sosi-format), og hvor det nye tiltaket legges inn. Terrengmodellen kan etterpå bearbeides i egnet illustrasjonsprogram (Photoshop e.l.). Hvis ønskelig kan en også lage fotomontasjer ved å velge samme standpunkt for innsyn i terrengmodell som fotos tatt på stedet, og sette disse sammen.

Ved tiltak hvor det foreligger flere alternativer for lokalisering og/eller utforming av tiltaket, vil påvirkningen av disse bli vurdert hver for seg, og slutt satt sammen i en sammenlignende matrise. Det utarbeides så en konsekvensvifte for hvert alternativ, slik at en kan få synliggjort hvilket alternativ som gir minst negativ konsekvens for temaet landskapsbilde. Dette vil også bli utdypet i en oppsummerende tekst.

4.1.2 Kulturminner og kulturmiljø

Problemstilling

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

Utredningsbehov

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

Metode

Kulturarv skal beskrives, verdisettes, omfanget av tiltaket og konsekvens skal vurderes i samsvar med For dette temaet vil metodikken være den samme som for landskapsbilde, men viktigste datakilde vil her være Riksantikvarens register over automatisk fredede kulturminner (Askeladden). Videre vil SEFRAK-registeret bli benyttet for å påvise og vurdere verdien av bebyggelse fra før år 1900. Fylkeskommunens kulturavdeling vil bli kontaktet for mer utdypende og detaljert lokal kunnskap om kulturminner og kulturmiljøer i tiltaksområdet, samt hvor en kan forvente at en vil støte på nye funn ved evt. avdekkinger/utgravinger i forkant av gjennomføring av tiltak. Nyere kulturminner (bl.a. tekniske kulturminner) vil også bli kartlagt og vurdert. Evt. samiske kulturminner vil bli utredet. Resultater fra evt. undersøkelser i sjø/vann må tas med i en totalvurdering av området.

I vårt arbeid inngår ikke arkeologiske undersøkelser. Slike undersøkelser vil evt. måtte rekvireres hos fylkeskommunen eller annet arkeologmiljø dersom det avdekkes/registreres nye funn i tiltaksområdet, eller at en gjennom arbeidet finner ut at sannsynligheten for nye funn er stor.

4.1.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Problemstilling

Fagtemaet skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet vil i denne utredningen omfatte friluftsområder, utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige, idrettsanlegg, nett for tursykling og forbindelseslinjer for myke trafikkanter som ikke dekkes av trafikkrapporten.

Utredningsbehov

Temaet er tidligere utredet i forbindelse med gjeldende reguleringsplan. Dagens E6 går på strekningen åpent i elvelandskapet langs Ila. Godkjent reguleringsplan baserer seg på tunnel-løsning. Endringen nå er at en ca. 4 km lan strekning legges i dagen på østsiden av elva. Det er denne som skal utredes nå. Foreliggende databaser viser ingen spesielle friluftsområder på strekningen. Friluftsliv, by- og bygdsliv vil imidlertid være relevant i forhold til nærturer, hverdagslivet og bruk av særlige områder, så som elva for fiske eller utsiktspunkter i terreng og bruk av stisystem området

Metode

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

4.1.4 Naturmangfold

Utredningsbehov

- Beskrivelse av foreliggende lokaliteter med verdisetting
- Oppsummering av foreliggende registreringer av rødlistede arter og arter av nasjonal forvaltningsinteresse
- Beskrivelse av lokaliteter med fremmedarter, spesielt med fokus på høyeste risikokategorier
- Vurdere store landskapsøkologiske sammenhenger og barrierevirkning for vilt. Registreringer for vår- og høsttrekk må oppdateres/utredes.
- Supplering av mangler i kunnskapsgrunnlaget med tilleggsbefaringer på temaer hvor det ansees som nødvendig

Metode

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

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

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

Grunnlag og rapporter:

- Vurdering av konstruksjoner: Statens vegvesen N200
- Viltvurderinger: Statens vegvesen håndbok V134
- Naturtypekartlegging: DN håndbok 13 / Naturtyper i Norge (NiN)
- Supplerende befaringer
- Nettsidene naturbase.no og artskart.no
- KU-data fra tidligere utredninger
- Skjøtselsplaner
- Databaser for alderklasser i skog
- Foreliggende Miljøregistreringer i skog (MiS)
- Flyfoto/ortofoto og eventuelt dronebilder
- Vann-Nett for beskrivelse av vannforekomster
- Databaser med berggrunnsinformasjon (NGU)

Sentrale kontakter

- Fylkesmannen i Trøndelag
- Trøndelag fylkeskommune
- Kommunens fagavdelinger

- Lokale viltlag og fiskeforeninger
- Forum for natur og friluftsliv Trøndelag (paraplyorganisasjon)
- Organisasjoner med fagkunnskap (botanikk, zoologi etc)

4.1.5 Naturressurser

Problemstilling

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

Utredningsbehov

Det skal vurderes muligheter for å etablere erstatningsareal for dyrka mark som går tapt. Utredningen skal beskrive eventuelle konsekvenser av berøring med grunnvannsbrønner, grus-, pukk- og mineralforekomster eller overflatevann av ressursmessig betydning i planområdet. Det benyttes offentlig tilgjengelige databaser til kartleggingen. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

Tema og delområder som sammenfaller og er utredet i Detaljregulering for E6 Ulsberg – Vindåsliene – Konsekvensutredning for naturressurser vil kunne tas inn i konsekvensutredningen.

Metode

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

4.1.6 Vannmiljø

Problemstilling

Vassdraget nord for Berkåk, dvs. Buvatnet, Bjørbekken, Ila og Sokna med sidebekker tilhører det verna Gaulavassdraget, en nasjonal lakseelv. Det planlagte alternativet for trase betyr risiko for påvirkninger av Gaula.

Utredningsbehov

Det ble ikke gjennomført feltregistreringer med hensyn på naturmangfold i forbindelse med kommunedelplanen fra 2013. Det ble heller ikke gjennomført systematiske registreringer i det aktuelle området i forbindelse med gjeldende reguleringsplan for E6. Vurderingene i disse dokumentene er derfor stort sett basert på informasjon som forelå fra før. Kunnskapsgrunnlaget vurderes derfor å være for dårlig, og det skal gjennomføres feltregistreringer langs hele den strekning som er formål for reguleringsendring, samt andre arealer som vil bli berørt i forbindelse med tiltaket. I tillegg vil det bli innhentet informasjon fra grunneiere og andre lokale ressurspersoner, frivillige organisasjoner, myndigheter m.fl.

Det skal i tillegg gjennomføres risikovurdering for alle drikkevannsbrønner og vannverk som berøres.

Metode

Det vil bli gjennomført en feltbefaring og basisovervåkning av kryssende bekker og andre vannforekomster i forhold til biologiske verdier samt fiskevandring og risiko for skadelig avrenning. Brukte metoder vil være:

1. Vannprøvetaking: Norsk Standard NS-EN ISO 5667-14:2016
2. Bunnfauna: Norsk Standard NS EN-ISO 10870:2012 og NS-EN 16150:2012
3. Begroingsalger: Kiselalger (NSEN-13946:2003 og NS-EN 14407:2004) og andre alger (prEN 15708:2008)
4. Elfiske: Norsk Standard NS-EN 14011 og beskrevet i Bolin et al 1989 «Electrofishing — Theory and practice with special emphasis on salmonids».

Avbøtende tiltak vil bli foreslått i berørte bekker/elver.

4.2 Fagrapporter

4.2.1 Trafikkanalyse

Det skal utarbeides et trafikknotat som vil vise trafikkmengden (ÅDT) til bruk i støyanalyser. Trafikknotatet vil inneholde en trafiksikkerhetsvurdering og en kapasitetsvurdering av planforslaget og peke på punkt i planen hvor forhold mellom gående og syklende og biltrafikk, og forhold mellom lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk må vurderes spesielt.

Sweco har tidligere utarbeidet en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (05.12.18) av tidligere planforslag, men den forholder seg til den opprinnelige veglinjen.

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

4.2.2 Støy

Det vil foreligge en støyanalyse med reguleringsplanen. Det skal ses på virkningene av ny trase, samt behov for støyskjerming mot bebyggelse og friluftsliv. Dersom det blir behov for støyskjerming, vil også ettersituasjonen vises i rapporten. Anleggsfasen for deponiområdet tas også med i rapport for støy og påvirkninger fra trafikk mot bebyggelse.

4.2.3 Luftforurensning

Effekten av justert linje om klimagassutslipp for både materialbruk, byggeprosessen og drift og vedlikehold skal vurderes og presenteres. Utslippsestimater skal presenteres for foreslått linje mot opprinnelig regulert trasé.

4.2.4 Grunnforhold, geologi og geoteknikk

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

I forbindelse arbeidet med ny reguleringsplan for E6 vedtatt i 2016, ble det gjennomført en rekke grunnundersøkelser og ingeniørgeologiske undersøkelser. Vegtraseen blir nå endret, og det må gjennomføres supplerende undersøkelser i områder som vurderes viktige å kartlegge av hensyn til sikkerhet for drift og anleggsgjennomføring. Det utarbeides egne fagrapporter der utfyllende sammendrag innarbeides i planbeskrivelsen.

4.3 Prissatte konsekvenser

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

- Ulykker
- Støy
- Luftforurensning (lokal, regional)

4.4 Sammenstilling av utredningstema og utreningsmetodikk

I tabellen nedenfor gis en sammenstilling av fagtema og hvordan disse vil bli behandlet i den videre planprosessen. Sammendrag av alle konsekvensutredningene og fagrapportene vil i tillegg inngå i planbeskrivelsen.

Tema	Planbeskrivelse	Konsekvens-utredning	Annen fagrapport
Trafikkanalyse			X
Støy			X
Luftforurensning			X
Landskapsbilde		X	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		X	
Naturmangfold inkl. vilt		X	
Vannmiljø		X	
Kulturarv		X	
Naturressurser		X	
ROS-analyse			X
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	X		
Grunnforhold, geologi og geoteknikk			X
Barn og unges oppvekstvilkår	X		
Elektriske forsyningsanlegg	X		
Massedepionier	X		
Folkehelse	X		
Hydrologi			X
Konstruksjoner			X

4.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Planbeskrivelsen skal inneholde risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Hensikten med analysen er å avdekke risikoen knyttet til tiltaket. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Aktuelle tema for ROS-analysen er grunnforhold, klimaendringer og forurensning.

ROS-analysen gjennomføres i to faser; en innledende fase med gjennomgang av mulige risikoer i området, og en fase med analyse av risikoene.

5. METODE

For gjennomføring av KU benyttes metodikk etter Statens vegvesens veileder, Håndbok V712. Verdi, omfang og konsekvenser utredes for de ulike tema med forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

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

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

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

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

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

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

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

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

Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger.
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger.

6. PLANPROGRAM OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

Oppstart av planarbeidet kunngjøres og planprogrammet sendes på høring. Deretter fastsettes planprogrammet av Midtre Gauldal kommune. Planarbeidet starter opp etter varsling av oppstart.

Samlet vurdering av konsekvenser vil bli redegjort for i planbeskrivelsen til reguleringsplanen og behandlet samtidig med reguleringsplanen. Ansvarlig myndighet for behandling av reguleringsplanen er Midtre Gauldal kommune.

Plan- og utredningsarbeidet skal gjennomføres etter plan- og bygningslovens bestemmelser om samråd, offentlighet og informasjon. Det gjennomføres et folkemøte i løpet av planprosessen. Folkemøtet skal gjennomføres på en slik måte at eventuelle innspill kan bidra i utformingen av planforslaget.

6.2 Medvirkning

Det legges opp til tett samarbeid med kommunen og sentrale høringsinstanser som Fylkesmannen, Fylkeskommunen, NVE og andre aktuelle interessegrupper for å forebygge forsinkelser ved eventuelle innsigelser.

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

Det er utarbeidet en interessentanalyse med kommunikasjonsplan for de aktuelle interessentene, jf. Vedlegg.

6.3 Forslag til framdriftsplan

Det er kritisk for framdriften av den totale strekningen Ulsberg – Vindåsliene at reguleringsendringen for Vindåsliene ikke utsetter hele prosjektet. Det er derfor lagt opp til en effektiv framdriftsplan som tar utgangspunkt i en smidig planprosess. Fullstendig framdriftsplan ligger vedlagt, her settes opp en oppsummering av de viktigste milepælene i planprosessen:

MILEPÆLER	DATO/PERIODE
OPPSTARTSMØTE MED KOMMUNEN	07.05.2020
VARSLER OPPSTART M/PLANPROGRAM	Uke 20 (27)
HØRING AV PLANPROGRAM	Uke 21-26 (27-33)
FOLKEMØTE	Uke 22
VEDTAK PLANPROGRAM	20.08.2020 (10.09.2020)
LEVERE PLANFORSLAG	Uke 37
UTLEGG TIL OFFENTLIG HØRING	01.10.2020
HØRINGSPERIODE	Uke 41-47
LEVERANSE TIL SLUTTBEHANDLING	Uke 51

VEDTAK PLANUTVALG	Ca. 14.01.2021*
-------------------	-----------------

VEDTAK KOMMUNESTYRE	Ca. 28.02.2021*
---------------------	-----------------

**Det foreligger ikke møteplan for Midtre Gauldal kommune for 2021, dato antatt ut ifra møteplan for 2020.*

6.4 Leveranse

Følgende leveranser hører til planarbeidet:

- Reguleringsplankart
- Illustrasjonsplan
- Planbeskrivelse
- Planbestemmelser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Trafikknotat
- Støyanalyse
- KU utredninger
- 3d-modell

Dokumenter leveres i pdf. Plankart leveres i tillegg i SOSI-format.

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**