



Detaljregulering med konsekvensutredning E6 Korporalsbrua – Gyllan Forslag til planprogram

PLANID 2022003

Oppdragsnummer:	5207617
Oppdragsnavn:	E6 Korporalsbrua – Gyllan
Dokumentnummer:	NV50E6KG-PLA-RAP-0002
Dokumentnavn:	Planprogram

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	16.12.2022	For ekstern høring	siksu	intil	jhsve

Dokumentet er utarbeidet av Norconsult for Nye Veier AS.

Forord

Nye Veier AS er tiltakshaver for detaljreguleringsplan for E6 fra Soknedalstunnelen i sør til Gyllan i nord. Strekingen er ca. 12 km og ligger i Midtre Gauldal og Melhus kommune.

I henhold til plan- og bygningsloven §4-1 og forskrift om konsekvensutredning kapittel 4 utarbeides det et planprogram (dette dokumentet) som gjør rede for følgende:

- Bakgrunn og formålet med planen.
- Planprosess og medvirkning
- Rammer og føringer for planarbeidet
- Beskrivelse av planområdet
- Alternativer som er vurdert
- Planlagt tiltak
- Metodikk og tema for konsekvensutredninger
- Øvrige temaer
- Sammenstilling av tema og planleveranse

Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om planarbeid 16. desember 2022. Planprogrammet fastsettes av Midtre Gauldal og Melhus kommuner.

Informasjon om planarbeidet legges ut på internett på følgende hjemmesider:

Midtre Gauldal kommune:

www.mgk.no

Melhus kommune:

www.melhus.kommune.no

Nye Veier AS:

www.nyeveier.no

Uttalelser til planprogrammet besvares i en av følgende kanaler:

- **Altinn** (for de som har fått varsel gjennom denne kanalen)
- **E-post:** post@nyeveier.no
- **Nye Veier AS, Sluppenvegen 17b, 7037 Trondheim**

Merknadsbehandling med kopi av alle mottatte merknader vil legges ved planprogrammet ved politisk fastsettelse.

Spørsmål og kommentarer til planarbeidet rettes til Nye Veier AS.

Navn	Telefon	E-post
Jan Olav Sivertsen	91546871	jan.olav.sivertsen@nyeveier.no
Arild Mathisen	47752696	arild.mathisen@nyeveier.no

Innhold

1	Innledning.....	6
1.1	Bakgrunn for planarbeidet	6
1.2	Prosjektets formål og mål	7
1.3	Krav om konsekvensutredning	11
2	Planprosess, informasjon og medvirkning	12
2.1	Varsel om planarbeid og høring av forslag til planprogram	12
2.2	Samhandling i planprosess	12
2.3	Forslag til framdriftsplan for fastsettelse av planprogram	14
2.4	Prosess for å beslutte alternativ	14
3	Rammer og føringer for planarbeidet	15
3.1	Nasjonale planer og føringer	15
3.2	Regionale planer og føringer	16
3.3	Kommunale planer og føringer	16
4	Beskrivelse av planområdet.....	17
4.1	Planavgrensning.....	17
5	Alternativer som er vurdert	18
5.1	Alternative løsninger på strekningen Liøya-Gyllan	18
6	Planlagte tiltak.....	20
6.1	Dimensjonering av E6	20
6.2	Lokalveier	21
6.3	Arealformål	21
7	Metodikk for konsekvensutredning	22
8	Tema i konsekvensutredning.....	23
8.1	Prissatte konsekvenser	23
8.2	Ikke-prissatte konsekvenser	24
8.3	Tilleggsanalyser.....	26
8.4	Risiko- og sårbarhetsanalyse	26
9	Øvrige temaer	28
9.1	Grunnforhold, geologi, geoteknikk og hydrogeologi.....	28
9.2	Hydrologiske vurderinger	28
9.3	Trafikale forhold.....	29
9.4	Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse	29
9.5	Konstruksjoner.....	29
9.6	Teknisk infrastruktur	29
9.7	Forurensing	29

9.8	Massehåndtering, riggområder og anleggsgjennomføring	29
9.9	Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	30
10	Sammenstilling av tema og planleveranse.....	31
11	Referanser	32
12	Vedlegg.....	35

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Nye Veier har ca. 175 km ny E6 i sin portefølje i Trøndelag. Målet til Nye Veier er å bedre trafiksikkerheten, forkorte reisetiden og styrke vekst og utvikling i landsdelen.

E6 Korporalsbrua – Gyllan inngår som en del av denne store oppgraderingen av E6 gjennom Trøndelag fra Nedgård (Rennebu kommune) i sør til Asp (Steinkjer kommune) i nord.

Tidspunkt for byggestart på strekningen Korporalsbrua – Gyllan er foreløpig uavklart.



Figur 1-1 Nye Veiers portefølje i Trøndelag [1]

For delstrekningen E6 Korporalsbrua – Prestteigen foreligger det godkjente reguleringsplaner fra 2017, utarbeidet av Statens vegvesen. Det vil bli behov for å oppdatere disse.

I 2020 ble forslag til detaljregulering for delstrekningen E6 Prestteigen – Gyllan lagt ut til offentlig ettersyn. Det ble foreslått å legge E6 hovedsakelig i dagens trasé forbi Støren, men med nordgående trafikk i tunnel og sørgående i dagsone etter at E6 har krysset Gaula. På grunn av flere innsigelser og uavklarte forhold omkring planforslaget, var det behov for å se på løsningen på nytt. I desember 2020 presenterte Nye Veier et nytt alternativ for E6 forbi Støren. Forslaget går ut på å legge veien i en to-løps tunnel gjennom Mannfjellet, vest for

Støren. Basert på dialog med kommunen og eksterne myndigheter utarbeidet Nye Veier høsten 2021 en silingsrapport som sammenlignet det opprinnelige planforslaget med det nye alternativet med tunnel gjennom Mannfjellet. Resultatet fra silingen, gjør at Nye Veier ønsker å gå videre med det nye alternativet. I mars 2022 trakk Nye Veier planforslaget for E6 Prestteigen – Gyllan og anbefalte å basere videre planarbeid på tunnel vest for Støren, jf. Figur 1-2.



Figur 1-2 Anbefalt trasé er vist med rød linje, opprinnelig planforslag med lysere farge

Det legges opp til en prosess der det gjennom fastsetting av planprogrammet gjøres trasévedtak i begge kommuner som forutsetter at tunnel vest for Støren skal legges til grunn for videre planarbeid. Alternativvurderingen er presentert nærmere i kap. 5.1 og silingsrapport [2] er vedlagt dette planprogrammet.

1.2 Prosjektets formål og mål

1.2.1 Formål

Formålet med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6. Ny veg skal bidra til et transportsystem som er effektivt, miljøvennlig og trygt. (Jf. Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033. Meld. St. 20, 2020-2021), jf. Figur 1-3.

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Figur 1-3 Målene for transportsektoren gitt i NTP [3].

FNs bærekraftsmål er en felles plattform for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Gjennom arbeidet med E6 Korporalsbrua – Gyllan vil Nye Veier planlegge for en bærekraftig utvikling gjennom å være en pådriver for bransjen, hvor ny kunnskap og erfaringer utforskes, etableres, og viser positiv utvikling over tid.

1.2.2 Samfunns mål

Samfunns mål og effektmål er koblet til bærekraftsmålene for å gi en systematisk tilnærming til en bærekraftig balanse mellom miljø, samfunn og økonomi, jf. Figur 1-4 FNs bærekraftsmål, sortert etter økonomi, sosiale- og miljøforhold. [5] (FNs bærekraftsmål er vist med nummer i parentes):

Økonomi:

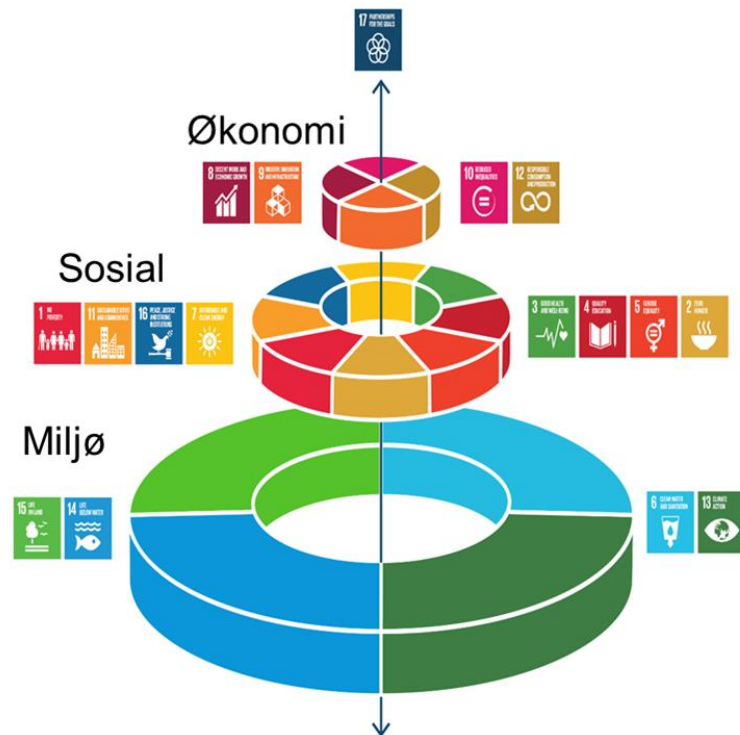
- Samfunn: Vi skal bygge gode veier raskt og smart (mål 8)
- Framkommelighet: Bedre framkommelighet for personer og gods (mål 9)

Samfunn:

- Sikkerhet - Reduksjon i ulykker (mål 3)

Miljø:

- Klima og miljø - Reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser (mål 6, 13, 14 og 15)



Figur 1-4 FNs bærekraftsmål, sortert etter økonomi, sosiale- og miljøforhold. [5]

1.2.3 Effektmål

Effektmålene skal bidra til at samfunnsmålene oppnås og knyttes til tiltakets samlede virkninger for brukerne. Det er disse målene som benyttes for å vurdere planens måloppnåelse. Effektmålene dekker også forhold som inngår i Nye Veiers klimastrategi og miljøstrategi.

Samarbeid



a) Effektive samarbeidsformer.

Økonomiske effektmål



- b) Etablere en enhetlig vegstandard i sentrale deler av Trøndelag (mål 9).
- c) Redusert reisetid for personer og gods (mål 9).
- d) Kostnadseffektive vegtekniske løsninger for anlegg, drift og vedlikehold, som samtidig bidrar til grønn omstilling og sirkularitet i samferdselssektoren (mål 12).

Samfunnsmessige effektmål



- e) Permanent og midlertidig arealbeslag av landbruksareal skal minimeres (mål 2).
- f) Antall drepte og hardt skadde skal reduseres (mål 3)
- g) Anleggsgjennomføring som er til minst mulig hinder for trafikkavviklingen og lokalbefolkningen (mål 3).
- h) Avgrense belastninger knyttet til støy/luftforurensing (mål 11).

Miljømessige effektmål



- i) Minimere risiko for ulykker med akutt forurensning (mål 6 og 14).
- j) CO₂-utslipp skal reduseres med minst 40 % i anleggsfase og 75 % i driftsfase i forhold til basisberegningen utarbeidet i 2016 (mål 13).
- k) Prosjektet skal bidra til utvikling og innovative løsninger som reduserer klimagassutslippet i anleggs- og driftsfasen (mål 13).
- l) Begrense inngrep og redusere negative konsekvenser for fisk og dyreliv i og langs Gaula og Sokna samt sidevassdrag (mål 14 og 15).
- m) Arealbeslag og påvirkning på naturmangfold skal minimeres og det skal ikke være netto tap av viktige naturverdier knyttet til flommarksmiljø (mål 15).

1.2.4 Oppfølging av miljø og bærekraft

Som verktøy for ivaretagelse av bærekraft i prosjektet skal den internasjonale sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure¹ benyttes. Planlegging, prosjektering og bygging skal sertifiseres gjennom ordningen med mål om minimum sertifiseringsklasse «very good», men det skal arbeides for en høyest mulig sertifiseringsgrad. Ved levering av reguleringsplan, og ved ferdigstilt anlegg, vil det gjennomføres tredjepartsverifisering måloppnåelsen.

Det skal utarbeides en prosjektspesifikk klima- og ressursstrategi. Rammene for miljø og bærekraft skal sammenstilles i en miljøoppfølgingsmatrise som benyttes til internkontroll av reguleringsplan. Miljøoppfølgingstema som ikke kan ivaretas gjennom reguleringsplanen skal innarbeides i en restrisikomatriks. Denne vil sammen med relevant regelverk danne grunnlaget for en systematisk oppfølging av miljø i byggefasen.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Tiltaket er ikke utredet på overordnet plannivå. For deler av strekninger er det ikke reguleringsplan eller overordnet plan som gir føringer for reguleringsplan. Der det er gjeldende reguleringsplaner kan planforslaget avvike både når det gjelder standard og løsning.

Forskriftens vedlegg I sier hvilke planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning. Nye Veier vurderer at utarbeidelse av detaljreguleringsplan for E6 Korporalsbrua – Gyllan vil utløse krav om konsekvensutredning inkl. planprogram etter *forskrift om konsekvensutredninger*, kap. 2, § 6 [6]. Planprogrammet åpner for løsninger med fire kjørefelt. Dermed vil følgende punkt i vedlegg I kunne gi hjemmel til krav om konsekvensutredning:

7 b) Motorveger og andre avkjørselsfrie veger som er forbeholdt motorisert trafikk.

7 c) Anlegg av ny veg med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende veg som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik veg har en lengde på minst 10 km.

Formelle oppstartsmøter for planarbeidet ble gjennomført med Midtre Gauldal kommune 01.02.2022 og Melhus kommune 10.02.2022. Vurdering av krav om konsekvensutredninger er lagt frem for kommunenes administrasjoner, og de stiller seg bak vurderingene som var fremlagt da.

Nye Veier har gjort en ny vurdering av krav om konsekvensutredning høsten 2022 i forbindelse med at premisene for dimensjonering ikke fastsettes gjennom planprogram. Det vurderes da at selv om KU-kravet ikke utløses av punkt 7 b) eller c) så vil følgende punkt utløse krav om KU:

7e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

¹ Tidligere kjent som CEEQUAL - Civil Engineering Quality Assessment & Award Scheme.

2 Planprosess, informasjon og medvirkning

2.1 Varsel om planarbeid og høring av forslag til planprogram

Planprogrammet markerer starten på planarbeidet, og er den første av minimum to høringsfaser som skal gjennomføres før en detaljreguleringsplan kan vedtas.

Forskrift om konsekvensutredning §14 [6] stiller følgende krav til innholdet i et planprogram;

- *planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn.*
- *forholdene som etter kapittel 5 skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap.*
- *relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen.*
- *plan- eller søknadsprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.*

Planprogrammet skal også inneholde kart over det berørte området.

Merknader til planprogrammet og varsel om planarbeid vil bli referert og kommentert samt at de vil i sin fulle form følge saken ved politisk behandling. Planprogrammet fastsettes av formannskapene i kommunene.

Når planprogrammet sendes på høring er det ikke avklart når arbeidet med selve planforslaget starter opp. Det må komme en nærmere avklaring av når prosjektet blir prioritert for bygging før fremdrift for videre planarbeid fastsettes. Dersom det går lang tid fra planprogram fastsettes til planarbeid startes opp, vil oppstart bli varslet på nytt.

Saksgangen for påfølgende reguleringsplan følger plan- og bygningsloven (PBL), forskrift om konsekvensutredninger og tilhørende veiledningsmateriale. Midtre Gauldal og Melhus kommuner vil ivareta planmyndigheten i tråd med PBL §3-3. Når planforslaget er klart, skal det legges ut til offentlig ettersyn. Myndigheter, grunneiere, lag og foreninger samt andre interessenter varsles direkte og gjennom kunngjøring i aviser. Innkomne merknader til planforslaget vurderes og ev. justeringer innarbeides før planen sendes til politisk behandling i Melhus og Midtre Gauldal kommuner.

2.2 Samhandling i planprosess

2.2.1 Informasjon på internett

Nye Veier har som målsetting å gi berørte god informasjon og medvirkningsmulighet i hele planprosessen. Informasjon om prosjektet finnes på Nye Veiers nettside www.nyeveier.no, og kommunenes nettsider: www.melhus.kommune.no og www.mgk.no.

2.2.2 Gårdsregistrering

Det gjennomføres gårdsregistrering. Hensikten er å få kartlagt og samlet inn best mulig kunnskapsgrunnlag om de gårdene som ligger inntil områdene som E6 skal planlegges gjennom. Registreringene vil være grunnlag for å ivareta gårdenes interesser gjennom følgende prosesser:

- Optimalisert plassering av E6 vurdert opp mot ulike hensyn.
- Utarbeidelse av konsekvensutredning.
- Utarbeidelse av reguleringsplan.
- Grunnervervsprosessen.

2.2.3 Åpne møter og kontordager

23. juni 2021 var det et åpent møte der rapporten *Lokale virkninger av E6 for Støren* ble presentert.

Det gjennomføres åpne informasjonsmøter når reguleringsplan med konsekvensutredning er på høring. Det legges i tillegg opp til åpne kontordager i dagene etter informasjonsmøtene, hvor grunneiere og andre interessenter kan ta opp enkeltsaker som berører deres eiendom og interesser. Ved behov blir det arrangert egne møter/befaringer med grunneiere og berørte enkeltvis eller i grupper.

2.2.4 Samhandling med eksterne myndigheter

Nye Veier samarbeider tett med kommunen og sentrale høringsinstanser som Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren i Trøndelag, Norges vassdrags- og energidirektorat, Bane NOR, og Statens vegvesen. Dette organiseres som en ekstern samarbeidsgruppe der også Melhus og Midtre Gauldal kommuner er representert. Målet med en slik samhandling er at det er et konstruktivt samarbeidsklima der prosjektet får styringssignal fra myndigheter underveis, og at myndighetene har kunnskap om aktuell problematikk når planforslaget sendes på høring.

Det arrangeres workshops, felles møter og særmøter ved behov. Både prosess, vurderinger i forbindelse med siling, optimalisering, løsninger, skadereduserende tiltak, konsekvenser og innhold i reguleringsplandokumentene er aktuelle temaer for møtene.

2.3 Forslag til framdriftsplan for fastsettelse av planprogram

Tabell 2-1 Planlagt fremdrift så langt som den er avklart.
 er basert på fremdriften som er planlagt når planprogrammet sendes på høring.

Tabell 2-1 Planlagt fremdrift så langt som den er avklart.

Planprosess	Tidsrom
Varsel om planarbeid, utlegging av planprogram til offentlig ettersyn og høring	16. desember
Høringsfrist planprogram / varsel om planarbeid	3. februar
Oversending av planprogram til kommunene for fastsettelse	Våren 2023
Fastsetting av planprogram	Våren 2023

Etter planprogram er fastsatt er framdriften for videre planprosess uavklart.

2.4 Prosess for å beslutte alternativ

§ 32 i *Forskrift om konsekvensutredning* gir rom for at planprogram kan benyttes til å ta stilling til hvilken trasé det skal gjennomføres reguleringsarbeid for. Nye Veier foreslår derfor at planprogrammet skal fastsette en trasé som skal ligge til grunn for videre planarbeid.

Konklusjoner fra alternativsvurdering i kap. 5.1, samt vedlegg 5 - Silingsrapport for E6 Støren, 17.11.2021 danner grunnlag for Nye Veiers anbefaling av trasé for videre planlegging.

Nye Veier vil utarbeide planforslag for ett alternativ for E6 med tilhørende lokalvegssystem og sideanlegg mellom Korporalsbrua og Gyllan. Konsekvensene av planforslaget utredes i henhold til dette planprogrammet. Forslag til detaljreguleringsplan sendes på høring og vedtas i kommunestyret på vanlig måte.

3 Rammer og føringer for planarbeidet

Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer.

3.1 Nasjonale planer og føringer

Planen utvikles i tråd med Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023) samt alt gjeldende regelverk som er relevant for planarbeid. I oversikten under er de mest sentrale føringene for dette planarbeidet (listen er ikke uttømmende):

Statlige retningslinjer

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging [7].
- Statlige retningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning [8].
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging [9].
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag [10].
- Verneplan for vassdrag – 112/1 Gaula [11]

Stortingsmeldinger, nasjonale mål og strategier

- Meld. St. 20, 2020-2021. Nasjonal transportplan NTP 2022-2033 [3].
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023)
- Nasjonale mål om jordvern [12] og landskap [13].
- Meld. St. 40 (2020-2021) Mål med mening – Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 [14].
- Norges miljømål innen områdene naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, friluftsliv, forurensning og klima [15].
- Regjeringens klimaplan, Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030
- Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren [16] [17]
- Nasjonal strategi for en grønn sirkulær økonomi [18]

Veiledere og retningslinjer

- Reguleringsplanveiler [19]. Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Riksantikvaren: Kulturminner, kulturmiljøer og landskap [20]
- T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging [21].
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging [22].
- Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrag og grunnvannstiltak nr. 1/2021 [23] ,
- Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar [24]
- Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging [25]

3.2 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer legger føringer for planarbeidet:

Trøndelag fylkeskommune:

- Trøndelagsplanen 2019 – 2030, med Regional planstrategi for fylkestingsperioden 2020-2023 [26].
- Delstrategi 2019-2030 Veg [27]
- Sånn gjør vi det – Trøndelags strategi for klimaomstilling og Handlingsplan for klimaomstilling 2021-2023 [28]
- Regional plan for arealbruk 2022-2030 – Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag, med Handlingsprogram 2022-2025 [29]

Trøndelag vannregion:

- Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027 [30]

3.3 Kommunale planer og føringer

Dette planarbeidet vil blant annet forholde seg til følgende arealplaner og retningslinjer:

- Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal kommune 2010-2020, vedtatt 26.04.2010.
- Kommuneplanens arealdel for Melhus kommune 2013-2025, vedtatt 16.12.2014.
- Kommunedelplan Gaula, vedtatt 05.12.2006.
- Kommunedelplan Støren, vedtatt 24.09.2015.
- Kommunedelplan for grus, pukk og deponi og kommunedelplan for miljø og naturmangfold, pågående planarbeid Melhus kommune pr juli 2022.

Temaplaner

- Gaulavassdraget er underlagt Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. Med bakgrunn i dette har Melhus kommune vedtatt en Forvaltningsplan for Gaula. (10.05.2005) og Kommunedelplan for Gaula (22.04.2008).
- Kartlegging og verdsetting av friluftsområder, som del av kommuneplanens arealdel i Melhus kommune.
- Klima- og energiplan Melhus kommune 2021-2030, vedtatt 20.05.21
- Kommunedelplan fysisk aktivitet og friluftsliv 2017-2021, Midtre Gauldal kommune
- Grønnplan for Støren 2015-2025, Midtre Gauldal kommune, vedtatt 02.03.2015
- Energi- og klimaplan Midtre Gauldal kommune 2010-2020, vedtatt 18.10.2010.

Kommunale normaler

- Melhus kommunes VA-norm, vegnorm og veglysnorm.

3.3.1 Gjeldende reguleringsplaner for E6 som endres eller erstattes

- E6 Soknedal – Korporalsbru, planident 5027201500912, vedtatt 25.01.2016
- E6 Korporals bru – Prestteigen, planident 50272015012, vedtatt 28.09.2017.
- E6 Rostad – Håggån, planident 50282013013, vedtatt 17.06.2014.
- E6 Hagen – Gylland, planident 50282011004, vedtatt 12.06.2012.
- E6 Hagen – Gyllskjeringa, planident 50282008017, vedtatt 21.09.2010.

4 Beskrivelse av planområdet

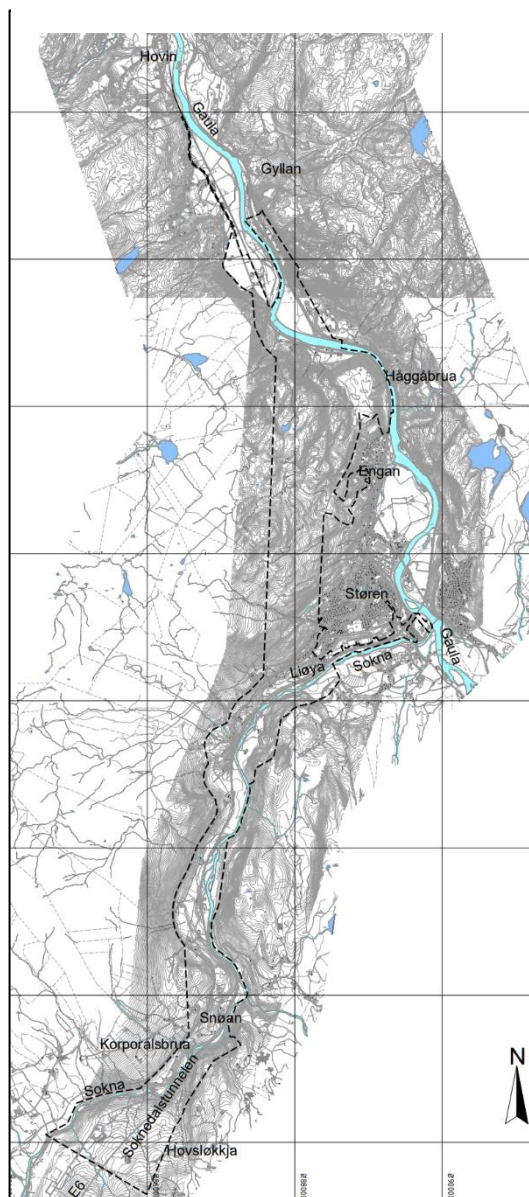
4.1 Planavgrensning

Planområdet omfatter et belte fra nordlig tunnellop på Soknedalstunnelen og fram til planavgrensning for neste veiparsell ved Gyllan. I tillegg er det tatt med areal for å sikre anleggsadkomst fra tunnelpåhugg ved Håggån. Dette omfatter dagens lokalveisystem både sørover forbi Håggåbrua og nordover mot Hovin.

Reguleringsplanen vil i tillegg til hovedvei inkludere nødvendig areal til skjæringer og fyllinger, areal for plassering av skjermingstiltak, lokalveinett, anleggsområder/- veier, områder for massehåndtering og riggområder. Behovet for erosjonssikring i Sokna og Gaula er ikke avklart og det er tatt med areal ned til og ut i elva på flere strekninger slik at erosjonssikring kan innarbeides dersom det avdekkes behov. Planområde ved varsel om planarbeid er ca. 11 250 dekar.

Plangrensen er vist med stiplet linje i **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Det er tatt med areal utover gjeldende reguleringsplan for å ha fleksibilitet når løsningene skal optimaliseres. Arealets avgrensning vil bli redusert i forslag til reguleringsplan.

Tabell 4-1 -Planavgrensning ved varsel om oppstart



5 Alternativer som er vurdert

Dette kapittelet beskriver de overordnede prinsippene for løsninger som har vært vurdert i forkant av utarbeidelse av planprogram. Løsningene for ny E6 som har vært vurdert er firefelts motorvei, H3, med bredde 20,5 m og fartsgrense 110 km/t. For videre planarbeid vil det gjøres nye vurderinger av standardvalg, ref. kap. 6.1

Kapittelet beskriver løsninger for E6 gjennom/forbi Støren. For nærmere vurderinger og silingsprosess, henvises det til vedlegg 5, Silingsrapport for E6 Støren, 17.11.2021.

5.1 Alternative løsninger på strekningen Liøya-Gyllan

Høsten 2021 ble det gjennomført en silingsprosess der to alternativ for strekningen Liøya-Gyllan ble vurdert opp mot hverandre. Alternativene er vist på Figur 5-1 og er beskrevet i påfølgende kapitler.



Figur 5-1 Alternativer for ny E6 mellom Korporals bru – Gyllan. Strekningen som vurderes er avgrenset med tykk svart strek. Kilde: Nye Veier.

5.1.1 Alternativ 1 – Firefeltsvei gjennom Støren

Reguleringsplanforslaget fra 2020 la til grunn firefelts vei med fartsgrense 100 og 110 km/t som i hovedsak går langs dagens E6.

For trafikk i nordlig retning ble det foreslått en tunnel på 2,7 km (Størentunnelen), mens trafikken i sørlig retning benyttet eksisterende E6 som ble forutsatt utbedret til å tilfredsstillende gjeldende krav, se Figur 5-1. Det var lagt opp til ny firefeltsbru over Gaula med en lengde på ca. 360 meter.

Ny firefelts vei gjennom Støren innebar et større planskilt kryss på Prestteigen enn i dag, se skisse i Figur 5-2 . For å ivareta areal ved barnehage og barneskole var E6 lagt ut mot Sokna, og går ut i elva på en ca. 80 meter lang strekning. Det ble lagt opp til støyskjerming mot barnehage og barneskole.



Figur 5-2 Utsnitt fra 3D-modell som viser dagløsningen gjennom Støren. Den viste gang- og sykkelveien vest for barneskolen var ikke tatt med i planforslaget. Kilde: Norconsult.

5.1.2 Alternativ 2 – Tunnelalternativ gjennom Mannfjellet

I alternativ 2 planlegges E6 med tunnel gjennom Mannfjellet vest for Støren. Tunnelen er planlagt med to løp på 4,4 km og bru over Gaula på ca. 250 meter.

Løsningen er så langt planlagt med halvkryss på hver side av tunnelen. Et halvt kryss innebærer at man kun kan kjøre av og på i én retning, se Figur 6-1. Det er utarbeidet enkle skisser for kryssene og hvordan kobling til lokalvei kan ivaretas. Kap.6.1 viser forslag til kryssutforming sør for Støren ved Liøya og nord for Støren ved Håggån. Nøyaktig plassering og utforming av kryssene vil kunne endres i videre planlegging. Plassering av tunneltrasé, tunellpåhugg og portallengder kan justeres gjennom planarbeidet.

6 Planlagte tiltak

Nye Veier ønsker å legge til rette for riktig veistandard tilpasset framtidige krav knyttet til bl.a. framkommelighet, trafikksikkerhet, klima, miljø og arealbruk. Løsningene skal i tillegg optimaliseres for å redusere kostnader, tilrettelegge for entreprenør og redusere øvrig belastning på ytre miljø.

I sør skal det planlegges for tilkobling mot Soknedalstunnelen. Videre skal det planlegges ny Korporalsbru. Deretter skal E6 gå i tunnel ved Skjærli. Videre nordover etter tunnelen legges dagens E6-korridor til grunn. Ved Liøya sør for Støren skal E6 gå inn i tunnel. Tunnelen kommer ut sør for Gaula og ny E6 krysser elva ved Håggån før den kobler seg på neste parsell ved Gyllan.

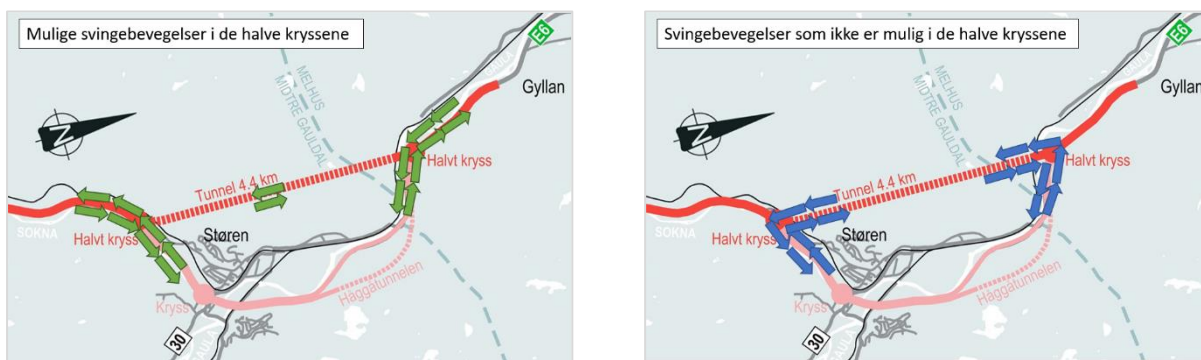
I anleggsfasen vil ferdsel på eksisterende veinett bli påvirket ved økt anleggstrafikk og midlertidige trafikkomlegginger. Planen skal sikre at dette kan ivaretas på en trygg måte.

6.1 Dimensjonering av E6

Høsten 2022 er standard for fremtidig E6 på strekningen ikke avklart. Som en del av planarbeidet vil standardvalg bli vurdert. Langsiktighet i planlegging og bygging samt hensyn til samfunnsøkonomisk lønnsomhet, trafikksikkerhet, HMS og vurderinger av konsekvenser for klima, miljø, landskap og jordvern vil kunne påvirke hvilken standard Nye Veier anbefaler på strekningen. I tillegg til kriterier nevnt over vil også enhetlig standard over lengre strekninger og standardvalg på naboparseller ha betydning.

Kryssløsninger

Trafikkprognose fra 2021 tilsier at halvkryss på hver side av tunnelen vest for Støren vil ivareta framtidige behov. Et halvkryss innebærer at man kun kan kjøre av og på i én retning, se illustrasjon i Figur 6-1. Dette må vurderes nærmere i forbindelse med planarbeidet. Nøyaktig plassering og utforming av kryssene vil inngå i videre planlegging.



Figur 6-1 Mulige svingebevegelser (avkjøringsmuligheter) ved valg av halve krysser på E6 vist til venstre og ikke mulige svingebevegelser vist til høyre (Kilde: Norconsult.)

Avkjørsler

E6 skal være avkjørselsfri og alle lokalveier skal krysse E6 planskilt.

Kollektivtrafikk

Det må vurderes om det skal tilrettelegges for kollektiv i tilknytning til E6, eller om dette skal håndteres på annet vegnett.

Belysning

Veibelysning skal planlegges i henhold til gjeldende krav.

Tunneler

Dimensjonering av tunneler avklares i forbindelse med standardvalg, men i utgangspunktet er to-løps tunnel T9,5 lagt til grunn.

6.2 Lokalveier

Det skal etableres parallell lokalvei på hele strekningen. Gjenbruk av eksisterende veitrasé og veikapital skal etterstrebnes, men det kan også bli behov for større omlegginger av lokalveisystemet.

Dimensjonering av ulike typer lokalvei, landbruk- og skogsveier må avklares og fastsettes i planbestemmelser. I planarbeidet vurderes behovet for tiltak på eksisterende veinett i tilfeller der anleggsarbeidet vil gi vesentlig merbelastning.

6.2.1 Liøya-Prestteigen

For denne strekningen vil det vurderes hvilke tiltak det er behov for når E6 blir lagt utenom Støren. I dag ligger det en avkjørselsfri E6 parallelt med lokalveg. Løsninger vil vurderes i tett dialog med Midtre Gauldal kommune og Trøndelag fylkeskommune som fremtidig veieier

6.3 Arealformål

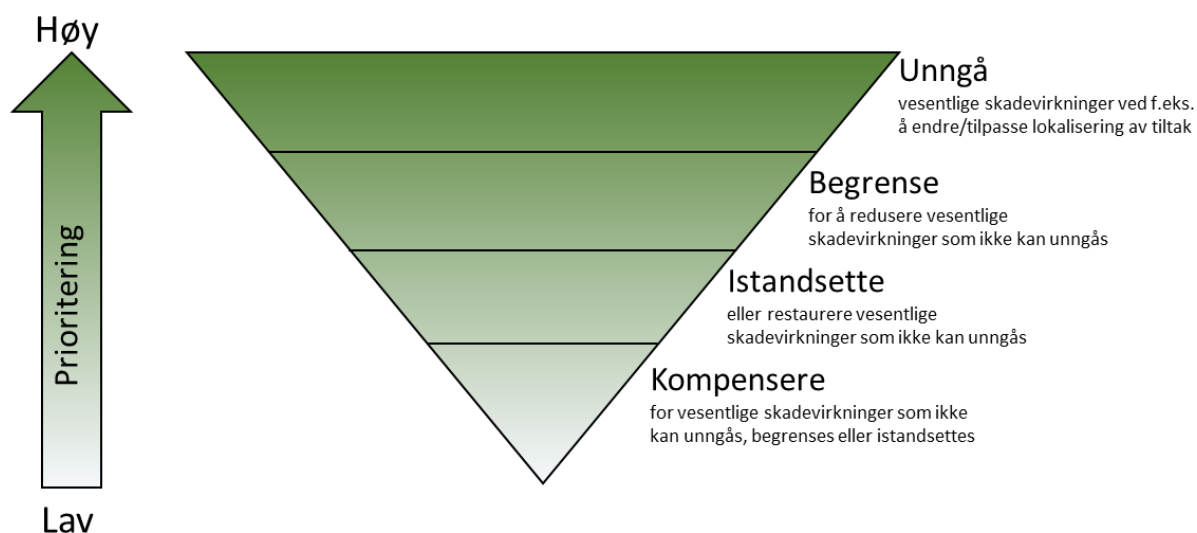
De mest aktuelle arealformålene i planen, jf. plan- og bygningslovens § 12-5 er:

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

7 Metodikk for konsekvensutredning

Konsekvensutredningen skal avdekke tiltakets konsekvenser for miljø, samfunn og naturressurser. Metodikk beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 konsekvensanalyser [31] benyttes. Metodikk fra Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø [32] vil benyttes som supplement ved behov. Det utarbeides delutredninger for særlig beslutningsrelevante tema som legges ved planbeskrivelsen. Konklusjoner fra delutredninger inngår i planbeskrivelsen, der omtales også øvrige tema, jf. kap. 9.

Fortrinnsvis vil de ikke-prissatte fagene bidra med sin kunnskap slik at verdier ikke forringes, eller at inngrepene begrenses, Ved behov vil forslag til skadebegrensende tiltak i anleggs- og driftsfase beskrives.



Figur 7-1 Tiltakshierarki for ikke-prissatte konsekvenser. Det tilsier at man først skal unngå, deretter begrense, så istandsette og eventuelt, som siste utvei, kompensere. [31]

Sammenligningsgrunnlaget for konsekvensvurderingen er en forventet utvikling i henhold til referansealternativet (0-alternativet). For å imøtekomme forskrift om konsekvensutredning §§19-20, vil en beskrivelse av dagens miljøtilstand og konsekvensene ved dagens situasjon være 0-alternativet. Dette tar utgangspunkt i dagens situasjon for E6, inkludert ordinært vedlikehold og utskiftninger/fornyelse. 0-alternativet tar hensyn til andre vedtatte vegiltak som er i gang eller har fått bevilgning.

8 Tema i konsekvensutredning

8.1 Prissatte konsekvenser

Nye Veier har som mål å utvikle prosjekter med størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For å vurdere prissatte konsekvenser, beregnes disse i en nytte- og kostnadsanalyse ved bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides delutredninger for temaer som inngår i konsekvensanalysen under aktørgruppen «Samfunnet for øvrig», beskrevet i håndbok V712. Dette omfatter følgende:

- Støy
- Luftkvalitet
- Klimagass.

Prissatte konsekvenser vil også behandle de tre temaene. Delutredningene omfatter arbeid utover dette, og dette beskrives i kap. 8.1.1 - 8.1.3.

8.1.1 Støy

Det skal gjennomføres støyberegninger i henhold til Klima- og miljødepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», T-1442 [21] og eventuelle kommunale bestemmelser. Det gjøres en beregning av fremtidig situasjon (ny trasé) – uten og med skjerming.

Det skal gis en oversikt over antall støyfølsomme bygninger samt nærliggende nærmiljø- og friluftsområder, som utsettes for støy over gjeldende grenseverdier. Støyforholdene ved tunnelportaler skal vies spesiell oppmerksomhet. Eventuell sumstøy vurderes iht. T-1442, samt om det kan oppstå samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, jf. T-1520 [22]. Konsekvenser i anleggsperioden beskrives.

8.1.2 Luftkvalitet

Det skal gjennomføres vurderinger av lokal luftkvalitet. Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T-1520 [22] skal legges til grunn i arbeidet.

Luftkvaliteten ved tunnelåpninger skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

8.1.3 Klimagassutslipp

Statens vegvesens håndbok V712 [31] legges til grunn for klimagassberegningene. I håndboken er det gitt at det skal beregnes klimagassutslipp fra arealbeslag, anleggsfase, drift og vedlikehold, og transport i driftsfasen.

I delutredning for klimagassutslipp skal de største bidragsyterne til klimagassutslipp belyses, og potensialet for utslippsreduksjoner skal komme frem.

8.2 Ikke-prissatte konsekvenser

Det utarbeides egne rapporter for delutredninger av de fem ikke-prissatte fagtemaene som er beskrevet i håndbok V712 [31]. Inndelingen skal sørge for at en unngår dobbelvektning. Fagtemaene representerer ulike aspekter ved naturlige og menneskepåvirkede landskap. Tema og avgrensning er som følger:

Fagtema	Avgrensning
Landskapsbilde	Det romlige og visuelle landskapet
Friluftsliv/by- og bygdelig	Landskapet slik folk oppfatter og bruker det
Naturmangfold	Det økologiske landskapet
Kulturarv	Det kulturhistoriske landskapet
Naturressurser	Produksjonslandskapet

8.2.1 Landskapsbilde

Temaet omfatter de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av E6 og andre tiltak som foreslås i planen. Utredningen tar for seg både hvordan vegtiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen. Konsekvensutredningen skal beskrive landskapstype, overordnede karakteristiske trekk og visuelle kvaliteter.

Det skal utarbeides en estetisk strategiplan, basert på Nye Veier AS sin veileder, med ulike utformingsprinsipp inklusive arkitektonisk utforming av tunnelportaler, bruer, mm. I utredningen drøftes forhold som omfatter landskapsbildet ved enkeltområder som; nærføring til elv og bekker, randsoner, kulturminner m.m.

8.2.2 Friluftsliv og by- og bygdelig

Temaet omfatter friluftslivsområder, utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige, forbindelseslinjer for myke trafikanter, nett for tursykling og sykling på offentlig vegnett. Konsekvenser for barn og unges oppvekstvilkår vektlegges spesielt, som å sikre trygge skoleveger både i anleggsperioden og ved ferdigstilt veg. Eventuelle erstatningsareal ved omdisponeringer av friluftsaerial skal omtales.

Støy utredes som prissatt konsekvens, men støyens påvirkning på menneskers opplevelse og bruk av areal utredes under dette temaet. Det skal vurderes om veiutbyggingen kan skape barrierer, gi redusert tilgjengelighet, og/eller utgjør visuelle barrierer.

Virkinger for bomiljø, folkehelse og kriminalitetsforebygging vil etter metoden ikke inngå i fagtemaet friluftsliv, by- og bygdelig. Dette omtales derfor i planbeskrivelsen.

8.2.3 Naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til systemer på land og i vann, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres her som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold.

Det ble i 2021 gjennomført kartlegginger av vegetasjon og naturtyper etter Miljødirektoratets instruks. Det ble også gjort befaringer i området for å identifisere viktige funksjonsområder for vilt, samlet eksisterende informasjon om gyteområder for anadrom fisk samt kartlagt gyteforhold i alle sidebekker. Det ble videre gjort innledende vurderinger av naturmangfoldlovens §§8 -12, samt sett på mulige utfordringer knyttet til viltunderganger og viltgjerdet.

Kunnskapsgrunnlaget ble etter dette arbeidet vurdert å være akseptabelt. Utredninger skal baseres på dette innledende kartleggingsarbeidet, men bør oppdateres med eventuelle nye resultater fra kommunens viltkartlegginger. Det bør også gjøres grundigere vurderinger av behov og eventuelt plassering av faunapassasjer.

Det skal utarbeides arealregnskap for vassdragsmiljø som gir oversikt over inngrep i elvetilknyttet natur som følge av vegtiltaket.

Naturmangfoldloven §§8-12

Det skal gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven § 8-12.

Vannmiljø og vannforskriftens §12

Vannforskriftens §12 med tilhørende veileder gir bestemmelser om hvordan ny aktivitet skal vurderes dersom slik aktivitet kan gå ut over miljømålene i §§4–7. En viktig forutsetning som må legges til grunn, er at §12 først trer i kraft når man risikerer at tiltaket kan eller vil redusere miljøtilstanden.

Vannmiljø og vannforskriftens §12 er tema som også inngår i delutredning naturmangfold. Vurderinger om vannmiljø gjøres der i henhold til kriteriene i Statens Vegvesens håndbok V712. Vurderingsmetoden i V712 er ikke like grundig som i den nye KU-veilederen til Miljødirektoratet (M-1941) [32]. Sistnevnte veileder legges til grunn for denne utredningen. Andre delutredninger som også har relevant informasjon for utredning etter vannforskriftens §12, er delutredning naturressurser samt tekniske vurderinger som gjøres for temaene hydrogeologi og hydrologi.

8.2.4 Kulturarv

Temaet omfatter alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter knyttet til historiske hendelser, tro eller tradisjon. Med kulturmiljø menes et område hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturminner og kulturmiljø er definert i kulturminneloven. Samiske kulturminner er ikke registrert innenfor planområdet.

Konsekvensutredningen skal baseres på kjent informasjon. Ved behov skal Fylkeskommunen gjennomføre supplerende feltregistreringer og resultatene fra dette benyttes i utredningen. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt for automatisk fredede kulturminner skal være oppfylt før 2. gangs behandling av reguleringsplanen.

8.2.5 Naturressurser

Temaet omfatter ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i innsjøer og elv, vilt. Fagtema omhandler også tema som grunnvannsressurser, grus-, pukk- og mineralforekomster eller overflatevann av ressursmessig betydning i planområdet, samt næringsmessige fiskeressurser i Sokna og Gaula. Offentlig tilgjengelige databaser samt informasjon fra grunneiere benyttes til denne kartleggingen.

Omfang og kvalitet på varig og midlertidig beslag av fulldyrka mark, overflatedyrka mark, dyrkbar mark, innmarksbeite og skog skal beskrives og kartfestes. Det skal legges fram et arealregnskap for dyrka mark og for skog, som omfatter permanent og midlertidig beslag. Videre skal regnskapet omfatte landbruksareal som blir gjort utilgjengelig og lite drivverdig. Vegtiltakets eventuelle press mot tilgrensende landbruksområder skal vurderes. Potensialet for ny dyrka mark skal også framgå.

En egen matjordplan skal utarbeides. Det skal legges vekt på å finne fram til tiltak som begrenser tapet av dyrka mark, og det skal vurderes muligheter for å etablere erstatningsareal for dyrka mark som går tapt. Hensyn til planteskadegjørere og floghavre inngår i matjordplan.

8.3 Tilleggsanalyser

8.3.1 Samla belastning av ny E6 Gaula

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for E6 Gyllan – Kvål er det beregnet samla belastning på elvetilknyttet natur i og langs Gaulavassdraget som følge av siste års E6-utbygginger.

Rapporten omfatter økosystemet i vassdraget med vekt på:

- Flomskogsmark / åpen flomfastmark (inkl. elveører)
- Kroksjøer / avsnørte elveløp og flomløp
- Funksjonsområder for fisk (inkl. gyte-, oppvekst- og leveområder).

Rapporten vil oppdateres med planlagte arealbeslag som følge av løsning for E6 Gyllan – Kvål. Når det utarbeides reguleringsplan med KU for E6 Korporalsbrua – Gyllan skal rapporten *Samla belastning av ny E6 på Gaula* oppdateres og omhandle arealbeslag som følge av nytt tiltak på strekningen Ilsbrua, Sokna og Gaula sør for Gyllan.

8.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det vil bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) til arealplanen. ROS-analysen er kvalitativ, baseres på tilgjengelig informasjon og gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veiledning Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging [34] og hovedprinsippene i NS5814:2021 Krav til risikovurderinger [35].

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal analysen 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. Forhold til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

ROS-analysen skal identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det areal som planen omfatter og influerer på. Arbeidsmetodikk og analyse tilpasses planområdet og tiltakets kompleksitet. Analysen er i hovedsak avgrenset til vurdering av ferdig løsning. Dersom det eventuelt er spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som avdekkes i fareidentifikasjonen og som vurderes å ha betydning for samfunnssikkerhet (samfunnet/tredje part), håndteres også disse i analysen.

Resultatene blir presentert i en egen rapport hvor det også formuleres risikoreduserende tiltak. Risikoreduserende tiltak kan ha betydning både for planens bestemmelser og prosjekterte løsninger.

9 Øvrige temaer

9.1 Grunnforhold, geologi, geoteknikk og hydrogeologi

I forbindelse med tidligere reguleringsplaner er det gjennomført geotekniske og ingeniørgeologiske undersøkelser i planområdet. Nye Veier har i 2020-2022 gjennomført supplerende grunnundersøkelser og geofaglig kartlegging. I flere områder innenfor planområdet er det påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale.

Det skal gjøres nærmere ingeniørgeologisk kartlegging og grunnundersøkelser av områder med tunneltraseer og bergskjæringer med spesielt søkelys på påhuggsområdene for nye tunneler. Skredfare langs vegtrasé skal vurderes. Det skal utføres grunnundersøkelser for å kartlegge løsmassetykkelse og fordeling av massene. I områdene langs tunneltraséene skal det gjøres en vurdering av bergmassens egnethet for bruk til vegbyggingsformål. Bergartenes syredannende egenskaper skal også kartlegges.

Et sammendrag av grunnforholdene skal innarbeides i planbeskrivelsen. Relevante geotekniske og ingeniørgeologiske rapporter legges ut sammen med reguleringsplanforslaget til offentlig ettersyn.

Tiltakene som berører grunnvann, bekker, Sokna og Gaula vurderes etter vannressursloven, jf. kap. 8.2.3. Tilgjengelige databaser og eksisterende fagrapporter som omhandler hydrogeologi skal gjennomgås og ev. suppleres ved behov. Eventuelle hydrogeologiske undersøkelser skal gjennomføres ved behov. Videre skal det gjøres en kartlegging av eksisterende private drikkevannsbrønner. På bakgrunn av dette skal det gjøres vurderinger av hvorvidt tiltaket berører drikkevannskilder og private brønner (inngår i naturressurser) eller sårbare naturelementer som er avhengig av stabilt grunnvannsnivå (inngår i naturmangfold). Hydrogeologivurderingene skal ligge til grunn for forslag til tettekrav for tunnelene, slik at naturmangfold og drikkevannsreservoar ikke skades. Basert på tettekravene skal influensområdet (området hvor det forventes redusert grunnvannsnivå) til tunnelene vurderes.

9.2 Hydrologiske vurderinger

Sokna og Gaula har liten naturlig selvregulering i sjøer og vann, og flommene er ofte store og plutselige. I forbindelse med gjeldende reguleringsplan for E6 Korporalsbrua – Prestteigen i 2017 og planarbeid for strekningen Prestteigen – Gyllan er det utarbeidet hydrologirapporter. Disse rapportene skal oppdateres, og det skal utarbeides nye flomberegninger, vannlinjeberegninger og flomsonekartlegging for Sokna og Gaula. Klima- og usikkerhetspåslag fastsettes i henhold til oppdaterte føringer.

For sidevassdragene/ bekker skal det utføres flomvurderinger og kapasitetsvurderinger ved kryssinger. Det skal vurderes isforhold, plastrings- og erosjonssikringsbehov samt forhold knyttet til brukonstruksjoner. Det skal vurderes om det planlagte tiltaket kan ha konsekvenser med hensyn til flom for tredjepart (endringer i vannstand, hastigheter og strømningsforhold sammenlignet med dagens situasjon). Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal omtales i planbeskrivelsen.

9.3 Trafikale forhold

Tiltakets virkninger for trafikale forhold, fremkommelighet og universell utforming skal omtales i planbeskrivelsen. Behov for tiltak og virkninger for kollektivtrafikk som følge ny situasjon skal vurderes og omtales i planbeskrivelsen.

9.4 Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse

Det er i vegsikkerhetsforskriften § 3 fastlagt at det skal utføres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle vegprosjekter på det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN-T-vegnettet). Vurderinger og resultater i tråd med vegsikkerhetsforskriften og dens retningslinjer skal inngå i planbeskrivelsen.

9.5 Konstruksjoner

Forprosjekt for konstruksjoner skal utarbeides og omfatte utforming av konstruksjonene iht. Nye Veiers formingsveileder og gjeldende prosjekteringsregelverk.

9.6 Teknisk infrastruktur

Overordnet VA-plan med kart og beskrivelse skal utarbeides. Eksisterende rør- og ledningsnett i grunnen skal hensyntas og nødvendige omlegginger og utskiftninger beskrives. Hvordan brannvannsdekning, håndtering av vaskevann i tunneler og avrenning fra vegareal blir ivaretatt vil bli beskrevet. Konfliktpunkter vil bli synliggjort.

Planbeskrivelsen skal omhandle og beskrive behov for omlegging av eksisterende kraftlinjer og kabler som kommer i konflikt med tiltaket og hvordan man forsyner tunneler og annen tekniske installasjoner som ligger tiltaket. Behov i anleggsfasen skal også beskrives.

Nødvendig areal for ny teknisk infrastruktur og eventuelle omlegginger vil reguleres i plankart med tilhørende bestemmelser.

9.7 Forurensing

I forbindelse med reguleringsarbeid på strekningen skal det gjøres en fase 1 vurdering, basert på historisk informasjon og informasjon fra offentlige databaser, for å vurdere områder hvor det er mistanke om forurensing. Det skal videre gjøres miljøtekniske grunnundersøkelser på et utvalg steder for å kartlegge ev. forurensning i grunnen. Undersøkelsene vil svare på om det er behov for en tiltaksplan som skal behandles av lokal forurensningsmyndighet.

9.8 Massehåndtering, riggområder og anleggsgjennomføring

Det skal i størst mulig grad legges opp til at masser som ikke kan brukes til vegbygging benyttes til arrondering av terreng, tilbakeføring av jordbruksareal eller andre samfunnsnyttige formål. Masseoptimalisering må også sees i en større regional

sammenheng. Det må derfor vurderes et samarbeid med tilgrensende prosjekter for optimal masseutnyttelse. Rekkefølge på utbygging og parsellgrenser er forhold som bør vurderes.

Det skal utarbeides en plan for hvordan trafikken langs eksisterende veger skal avvikles gjennom byggeperioden. Løsningene skal tilrettelegge for at massene ikke skal transporteres lengre enn nødvendig og at entreprenøren har handlefrihet. En beskrivelse av dette samt en omtale av hvordan anleggsfasen kan gjennomføres skal inngå i planbeskrivelsen. I plankartet skal det avsettes areal for midlertidige anlegg-, rigg- og deponiområder, med tilhørende bestemmelser.

9.9 Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger

Rapporten *Lokale virkninger av E6 for Støren* benyttes i vurderingene av lokale og regionale virkninger og suppleres ev. med oppdatert informasjon. Tiltakets virkninger for næringsinteresser og arealbruk knyttet til E6 skal omtales i planbeskrivelsen.

10 Sammenstilling av tema og planleveranse

Tabell 10-1 nedenfor gis en sammenstilling av fagtema og hvordan disse vil bli behandlet i den videre planprosessen.

Tabell 10-1 Oppsummering av utredningstema.

Tema	Plan- beskrivelse	Delutredning iht. V712	Andre fagrapporter
Nytte- og kostnadsanalyse	x	x	
Luftkvalitet	x	x	
Støyforurensing	x	x	
Klimagass	x	x	
Landskapsbilde	x	x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv	x	x	
Naturmangfold	x	x	
Kulturarv	x	x	
Naturressurser	x	x	
ROS-analyse	x		x
Grunnforhold, geologi, geoteknikk og hydrogeologi	x		x
Hydrologiske vurderinger	x		x
Trafikale forhold	x		
Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse	x		
Konstruksjoner	x		x
Teknisk infrastruktur	x		x
Forurensing	x		
Massehåndtering, riggområder og anleggsgjennomføring	x		
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	x		x

Midtre Gauldal og Melhus kommuner stiller krav om at følgende skal inngå ved oversendelse av planforslag:

- Planbeskrivelse i word- og pdf-format.
- Innkomne merknader med skriftlige kommentar fra forslagsstiller
- Konsekvensutredning.
- Planbestemmelser i word- og pdf-format.
- Plankart i SOSI og pdf (A3), godkjent av kommunens GIS-ansvarlig.
- ROS-analyse
- Overordnet VA-plan
- 3D-modell
- Nødvendige utredninger jf. planprogram.

Planforslaget skal utarbeides i henhold til gjeldende veileder om reguleringsplan [18] og kart- og planforskriften [36].

11 Referanser

- [1] N. Veier, «nyeveier.no,» 18 11 2021. [Internett]. Available: <https://www.nyeveier.no/media/3rppxa3a/20211118-e6tr%C3%B8ndelagrotert.jpg?mode=min&width=1920&height=550&format=jpg>. [Funnet 08 10 2022].
- [2] Norconsult AS, «Silingsrapport for E6 Støren NV50E6KG-PLA-RAP-0011,» Trondheim, 2021.
- [3] Samferdselsdepartementet, «Nasjonal transportplan 2022–2033,» 19 04 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=1>. [Funnet 06 2022].
- [4] Azote for Stockholm Resilience Centre, «Stockholm Resilience Centre,» Stockholm university (CC BY 4.0), 14 06 2016. [Internett]. Available: <https://www.stockholmresilience.org/research/research-news/2016-06-14-the-sdgs-wedding-cake.html>. [Funnet 12 07 2022].
- [5] Klima- og miljødepartementet; Kommunal- og distriktsdepartementet, «Forskrift om konsekvensutredninger,» 2017. [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854>. [Funnet 06 2022].
- [6] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging,» 26 09 2014. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>. [Funnet 06 2022].
- [7] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning,» 28 09 2018. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/statlige-planretningslinjer-for-klima--og-energiplanlegging-og-klimatilpasning/id2612821/>. [Funnet 06 2022].
- [8] Kommunal- og distriktsdepartementet, «Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging,» 20 09 1995. [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1995-09-20-4146>. [Funnet 06 2022].
- [9] «Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag,» 8 01 1995. [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-11-10-1001?q=Rikspolitiske%20retningslinjer%20for%20vernede%20vassdrag>. [Funnet 06 2022].
- [10] «Verneplan for vassdrag 122/1 Gaula,» 15 06 2021. [Internett]. Available: <https://www.nve.no/vann-og-vassdrag/vassdragsforvaltning/verneplan-for-vassdrag/trondelag/122-1-gaula/>. [Funnet 12 07 2022].
- [11] Landbruks- og matdepartementet, «Prop. 200 S (2020–2021) - 4 Oppdatert jordvernstrategi,» 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-200-s-20202021/id2850298/?ch=14>. [Funnet 12 07 2022].
- [12] Landbruks- og matdepartementet, «Bevaring av kulturlandskap,» 05 07 2018. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/tema/mat-fiske-og->

- landbruk/landbrukseiendommer/innsikt/jordvern/bevaring-av-kulturlandskap/id2009572/. [Funnet 12 07 2022].
- [13] «Mål med mening — Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030,» 23 06 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20202021/id2862554/>. [Funnet 06 2022].
- [14] Miljøstatus, «Norges nasjonale miljømål,» Miljødirektoratet, [Internett]. Available: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/miljomaal/>. [Funnet 12 07 2022].
- [15] Samferdselsdepartementet, «Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren,» [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/contentassets/3d6b7057d6eb4e50a97c9f8d2eb50896/handlingsplan-for-fossilfrie-anleggsplasser-innen-transportsektoren..pdf>. [Funnet 06 2022].
- [16] Klima- og miljødepartementet, «Klimaplan for 2021–2030,» 08 01 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/>. [Funnet 06 2022].
- [17] Departementa, «Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi,» 06 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-strategi-for-ein-gron-sirkular-okonomi/id2861253/>. [Funnet 12 07 2022].
- [18] Kommunal - og moderniseringsdepartementet, «Veileder: Reguleringsplan,» 09 2022. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplan/id2928063/>. [Funnet 13 10 2022].
- [19] Riksantikvaren, «Kulturminner, kulturmiljøer og landskap - planlegging etter plan- og bygningsloven,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.riksantikvaren.no/veileder/planlegging-etter-plan-og-bygningsloven/>. [Funnet 12 07 2022].
- [20] Klima- og miljødepartementet, «T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging,» 11 06 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>. [Funnet 12 07 2022].
- [21] Miljøverndepartementet, «T-1520 Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging,» 25 04 2012. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1520-luftkvalitet-arealplanlegging/id679346/>. [Funnet 12 07 2022].
- [22] Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), «o NVE Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrag og grunnvannstiltak nr. 1/2021,» 03 2021. [Internett]. Available: https://publikasjoner.nve.no/veileder/2021/veileder2021_01.pdf. [Funnet 12 07 2022].
- [23] «Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar,» 22 05 2014. [Internett]. Available: http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011_02.pdf. [Funnet 12 07 2022].
- [24] «Veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging,» 09 2017. [Internett]. Available: http://publikasjoner.nve.no/veileder/2017/veileder2017_02.pdf. [Funnet 12 07 2022].

- [25] Trøndelag Fylkeskommune, «Trøndelagsplanen 2019-2030 med regional planstrategi,» 12 12 2018. [Internett]. Available: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/plan-og-areal/regional-planlegging/trondelagsplanen-og-regional-planstrategi/>. [Funnet 12 07 2022].
- [26] Trøndelag fylkeskommune avdeling for samferdsel, «Delstrategi 2019-2030 VEG,» 10 2018. [Internett]. Available: <https://www.trondelagfylke.no/globalassets/dokumenter/veg/delstrategi--veg-til-web-komprimert.pdf>. [Funnet 12 07 2022].
- [27] Trøndelag fylkeskommune, «Sånn gjør vi det - regional strategi for klimaomstilling og Handlingsplan for klimaomstilling 2021-2023,» 14 10 2022. [Internett]. Available: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/klima-og-miljo/klima2/klimaomstilling/sanngjoervidet/>. [Funnet 12 07 2022].
- [28] Trøndelag fylkeskommune, «• Regional plan for arealbruk 2022-2030 – Bærekraftig og stedstilpasset arealpolitikk i Trøndelag, med Handlingsprogram 2022-2025,» 9 03 2022. [Internett]. Available: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/plan-og-areal/regional-planlegging/regionale-planer-og-handlingsprogram2/regional-plan-for-arealbruk/>. [Funnet 12 07 2022].
- [29] Trøndelag vannregion, «Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027,» 16 12 2021. [Internett]. Available: <https://beta.vannportalen.no/vannregioner/trondelag/fylkestingets-vedtatte-plandokumenter-2022---2027/>. [Funnet 12 07 2022].
- [30] Statens vegvesen, «Håndbok V712 Konsekvensanalyser,» 08 2021. [Internett]. Available: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>. [Funnet 12 07 2022].
- [31] Miljødirektoratet, «Veileder M1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø,» 27 08 2021. [Internett]. Available: <https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger>. [Funnet 12 07 2022].
- [32] Miljødirektoratet, «Kartleggingsinstrukt - kartlegging av terrestriske Naturtyper etter Nin2,» 08 06 2021. [Internett]. Available: <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/februar-2021/kartleggingsinstruks--kartlegging-av-terrestriske-naturtyper-etter-nin2/>. [Funnet 12 07 2022].
- [33] Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB Veileder Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging, 2017.
- [34] Norsk Standard, NS 5814 Krav til risikovurderinger, 2021.
- [35] Kommunal- og distriktsdepartementet, «Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister (kart- og planforskriften),» Lovdata, FOR-2009-06-26-861. [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>. [Funnet 12 07 2022].
- [36] Sintef, «Veikart for grønn anleggssektor,» Trondheim, 2021.
- [37] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Mål med mening Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030 (Meld. St. 40 (2020-2021)),» 2020. [Internett]. Available:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/bcbcac3469db4bb9913661ee39e58d6d/no/pdfs/stm202020210040000dddpdfs.pdf>.

- [38] Departementa, «Nasjonal pollinatorstrategi,» 06 2018. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-pollinatorstrategi/id2606300/>. [Funnet 12 07 2022].
- [39] Arbeids- og sosialdepartementet, «Strategi mot arbeidslivskriminalitet (2021–),» 02 2021. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-mot-arbeidslivskriminalitet-2021/id2831867/>. [Funnet 12 07 2022].

12 Vedlegg

1. Referat oppstartsmøte Melhus kommune, 10.02.2022
2. Referat oppstartsmøte Midtre Gauldal kommune, 01.02.2022
3. Planinitiativ E6 Korporalsbru – Gyllan, 12.01.2022
4. Planavgrensning E6 Korporalsbru – Gyllan. 16.12.2022
5. Silingsrapport for E6 Støren, 17.11.2021.
6. Transportmodellberegninger av alternativ kryssløsning Støren, 17.03.2022.
7. Lokale virkninger av E6 for Støren. 18.06.2021