



Planprogram E6 Nedgård - Toset **Rennebu kommune**

Forord

Nye Veier AS har engasjert Rambøll AS til å starte planarbeid med endret trase for E6 gjennom Ulsberg, samt forlengelse øst for dagens E6 med påkobling like før kommunegrensen til Oppdal.

Reguleringsplanen skal legge grunnlag for tilrettelegging av fire-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t nord for rv. 3, og to-/trefeltsveg med fartsgrense 90 km/t sør for rv. 3.

Planprogrammet gir en innføring i formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning og utredningsbehov. Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeid. Planprogrammet skal deretter vedtas av Rennebu kommune med eventuelle endringer som følge av innkomne merknader.

Informasjon om planarbeidet legges ut på internett på kommunens og Nye Veiers hjemmeside:

Rennebu kommune: www.rennebu.kommune.no

Nye Veier AS: www.nyeveier.no

Spørsmål til planarbeidet rettes til Nye Veier eller Rennebu kommune:

Instans	Navn	Telefon	E-mail
Nye Veier	Jan Olav Sivertsen	91 54 68 71	Jan.olav.sivertsen@nyeveier.no
Nye Veier	Arild Mathisen	47 75 26 96	Arild.mathisen@nyeveier.no
Rennebu kommune	Anita Samuelsen	72 42 81 17	Anita.meland.samuelsen@rennebu.kommune.no

Uttalelser til planprogrammet rettet til:

Nye Veier AS
Sluppenvegen 17 b
7037 Trondheim

Merknader kan også sendes på epost:
arkivtrd@nyeveier.no

Frist for innspill til planprogrammet er 14.10.2020

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

Organisasjonsnummer: 915 488 099

Innhold

1	Bakgrunn for planarbeidet.....	4
1.1	Bakgrunn og formål	4
1.2	Hensikten med planarbeidet	4
1.3	Krav om konsekvensutredning.....	5
1.4	Planprogram	5
2	Planområdet.....	6
2.1	Plangrensen	6
	<i>Vedtatte reguleringsplaner</i>	<i>7</i>
2.2	Planlagt endring av veg og trafikkmønster	7
2.3	Massedeponi	9
3	Overordnede rammer	10
3.1	Nasjonale planer og retningslinjer	10
3.2	Regionale planer og føringer.....	10
3.3	Kommunale planer og føringer.....	10
4	Utredningstema.....	12
4.1	Landskapsbilde	12
4.2	Friluftsliv/by- og bygdeliv, hytteliv	14
4.3	Naturmangfold	16
4.4	Kulturarv	17
4.5	Naturressurser	18
4.6	Fagrapporter	19
4.6.1	Trafikkanalyse	19
4.6.2	Støy	19
4.6.3	Luftforurensning	19
4.6.4	Grunnforhold, geologi og geoteknikk	19
4.7	Prissatte konsekvenser	19
4.8	Sammenstilling av utredningstema og utredningsmetodikk	20
4.9	Risiko og sårbarhetsanalyse	20
5	Metode	21
6	Planprogram og medvirkning	22
6.1	Planprosess.....	22
6.2	Medvirkning	22
6.3	Forslag til framdriftsplan	22
6.4	Leveranse	23

1 Bakgrunn for planarbeidet

1.1 Bakgrunn og formål

Reguleringsplanen gjelder delvis en omregulering for en delstrekning langs E6 Ulsberg – Vindåsliene (planid: 2018001). Planarbeidet gjelder E6 på strekningen mellom grensen til Oppdal kommune og Toset nord for Ulsberg i Rennebu kommune. Dagens E6 er en tofelts veg med varierende vegteknisk standard og kvalitet. Strekningen er sterkt ulykkesbelastet og har stedvis nedsatt fartsgrense. I september 2019 ble det vedtatt reguleringsplan for ny E6 Ulsberg – Vindåsliene. Den søndre delen av denne planen, mellom Ulsberg og Toset, vil bli opphevet dersom ny plan blir vedtatt.

Prosjektet E6 Ulsberg-Vindåsliene er en av fire strekninger langs Nye Veiers totale strekning for Ulsberg – Melhus S (65 km). Nye Veier har besluttet å igangsette reguleringsendring for deler av gjeldende reguleringsplan for Ulsberg – Vindåsliene, samt forlenge strekningen sør for Ulsberg (Toset) til Nedgård.

Bakgrunnen for planforslaget er at vedtatt E6 løsning ved Ulsberg ikke framstår som endelig løsning på sikt. Ny løsning gir mulighet for 4-felts motorveg og fartsgrense 110 km/t helt fram til Ulsberg hvor det legges opp til et planskilt kryss mellom E6 og rv. 3.

Ny trase gir bedre stigningsforhold på E6/rv. 3, og tunnel under jernbanen unngås.

For å få en naturlig sammenkobling med dagens E6 forstås det ny E6 trase med fartsgrense 90 km/t ca. 5 km sørover fra Ulsberg til Nedgård ved kommunegrensen til Oppdal.

Forslaget til ny tasé for E6 og kryss med rv. 3 er avklart med Statens vegvesen som stiller seg bak dette forslaget.

Innenfor planområdet er det registrert aktsomhetsområder for steinsprang, snøskred, jord- og flomskred. NVE har registrert aktsomhetssoner for flom i Orkla, Gisna og mindre bekkeløp innenfor planområdet. Artsdatabanken har registrert flere arter innenfor planområdet. Det er også registrert kulturminner innenfor og i tett nærhet til planområdet. Langs strekket mellom Orkla og Toset er det store områder som brukes til beite, i tillegg ligger linjeføringen tett opp mot hyttegrennen Tørset.

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 strekningen 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 Rennebu kommune.

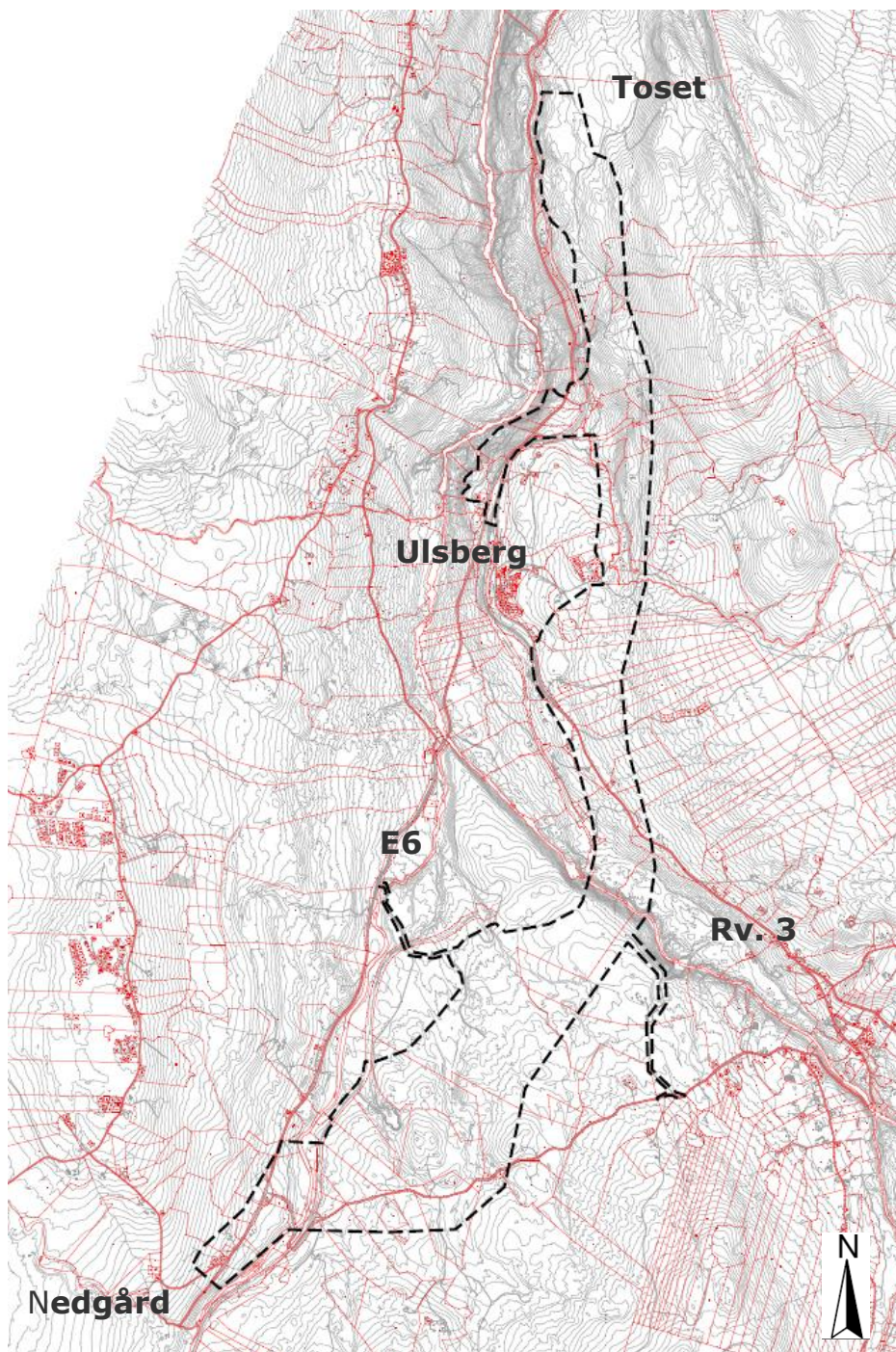
1.4 Planprogram

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 deretter vedtas av Rennebu 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 Rennebu kommune. Etter fastsetting av planprogrammet kan arbeidet med selve planforslaget starte opp. Planforslaget skal bestå av 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.

2 Planområdet

2.1 Plangrensen

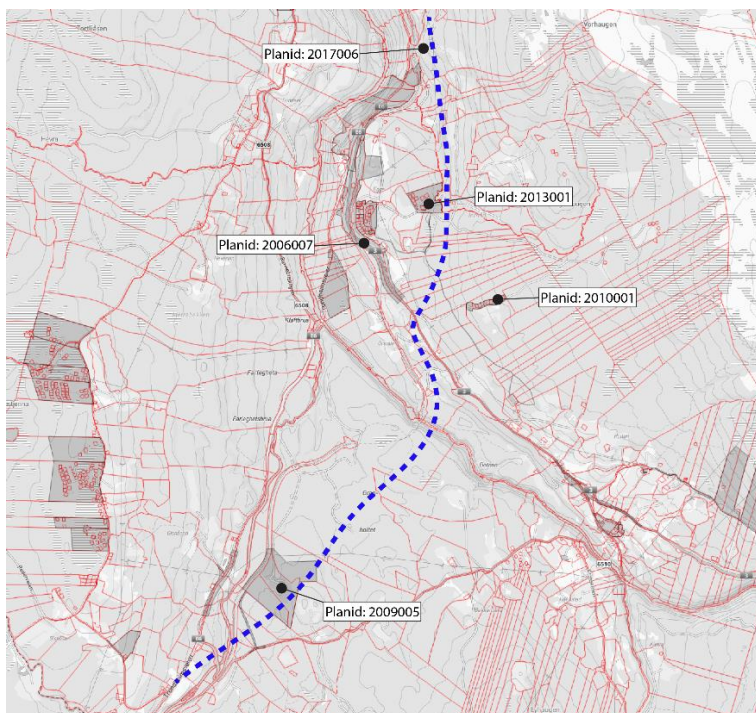


Figur 1 Plangrense, ca. 6.152 daa

Vedtatte reguleringsplaner

Planarbeidet vil direkte eller indirekte berøre følgende reguleringsplaner:

- PlanID 2006007 RP Riksveg 3 Gullikstad – Ulsberg
- PlanID 2017006 E6 Ulsberg – Vindåsliene
- PlanID 2013001 DP Tørset hyttegrend
- PlanID 201001 Jamthaugmarka
- PlanID 2009005 Markøya masseuttak



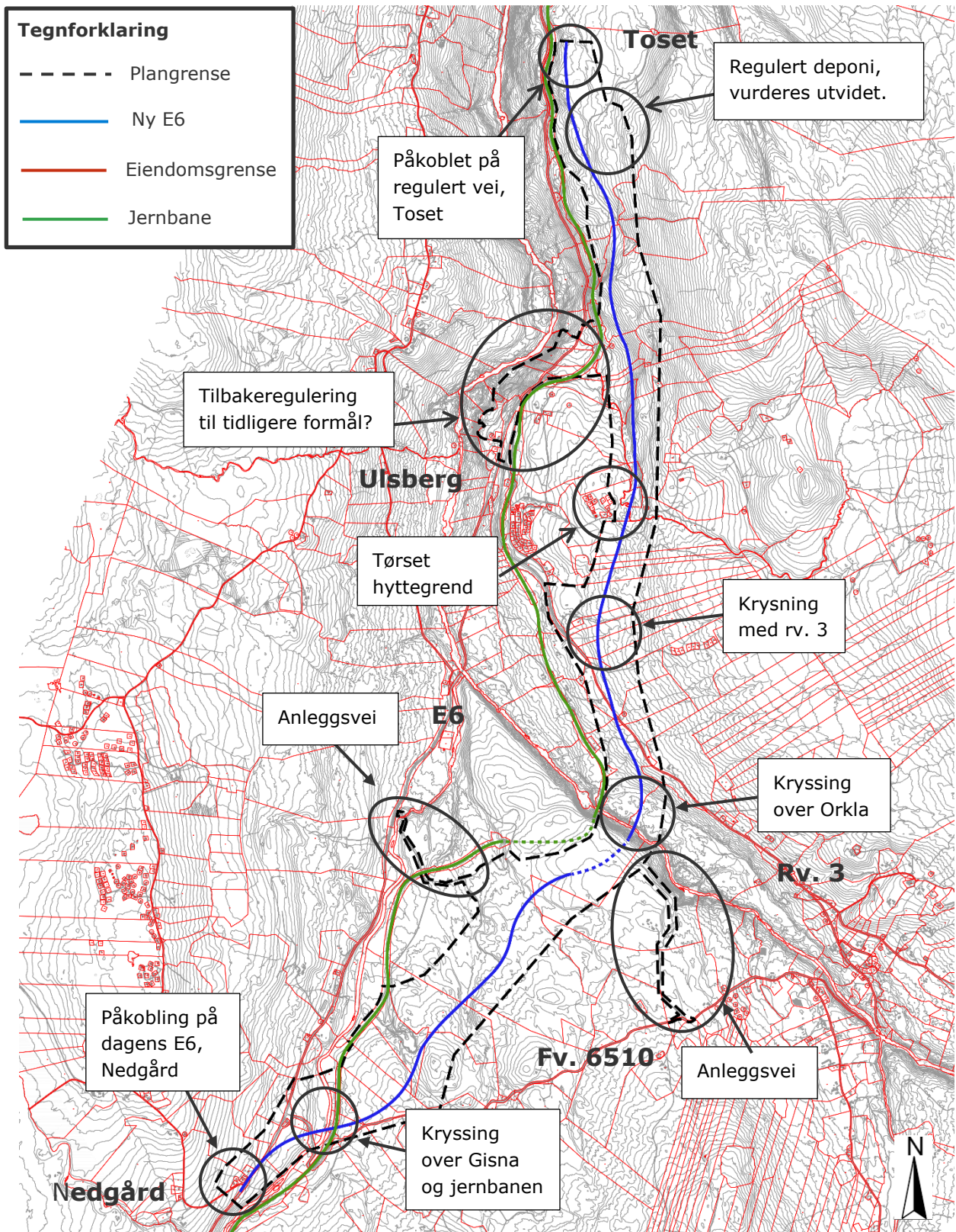
Figur 2 Sammenstilling av reguleringsplaner som berøres av planen

2.2 Planlagt endring av veg og trafikkmønster

Den planlagte vegtraséen går fra området ved Toset i Rennebu kommune, og nesten frem til grensen mot Oppdal kommune. Lengden på strekningen er ca. 9,5 km.

Veistrekket starter ved Nedgård og går 4 km nordover (øst for regulert E6) før den føres i 500 m tunnel før bruovergang over Orkla. Det er enda usikkert om bruene blir to eller tre felt, men strekningen ellers blir en 2-3 felts vei med dimensjoneringsklasse H5 og fartsgrense 90km/t frem til den krysser rv. 3, som vil gå i bru over E6. Strekningen etter bruene har en stigning på 5% opp til krysset. Etter krysset med rv. 3, som blir et planskilt kryss, går E6 over i 4-felts vei i dagen med fartsgrense 110 km/t inn på regulert løsning ved Toset. Regulert tunnel på Ulsberg (Tosetbergtunnelen) utgår i ny løsning.

Flere alternative løsninger for kryssing av Orkla er vurdert. Et alternativ lenger vest ble forkastet hovedsakelig pga. nærhet til jernbanebru. Et alternativ lenger øst ble forkastet hovedsakelig pga. vesentlig økt veilengde. Det samme gjelder området ved Tørset hyttegrend der tre alternativer ble vurdert, og to ble forkastet etter en silingsprosess.

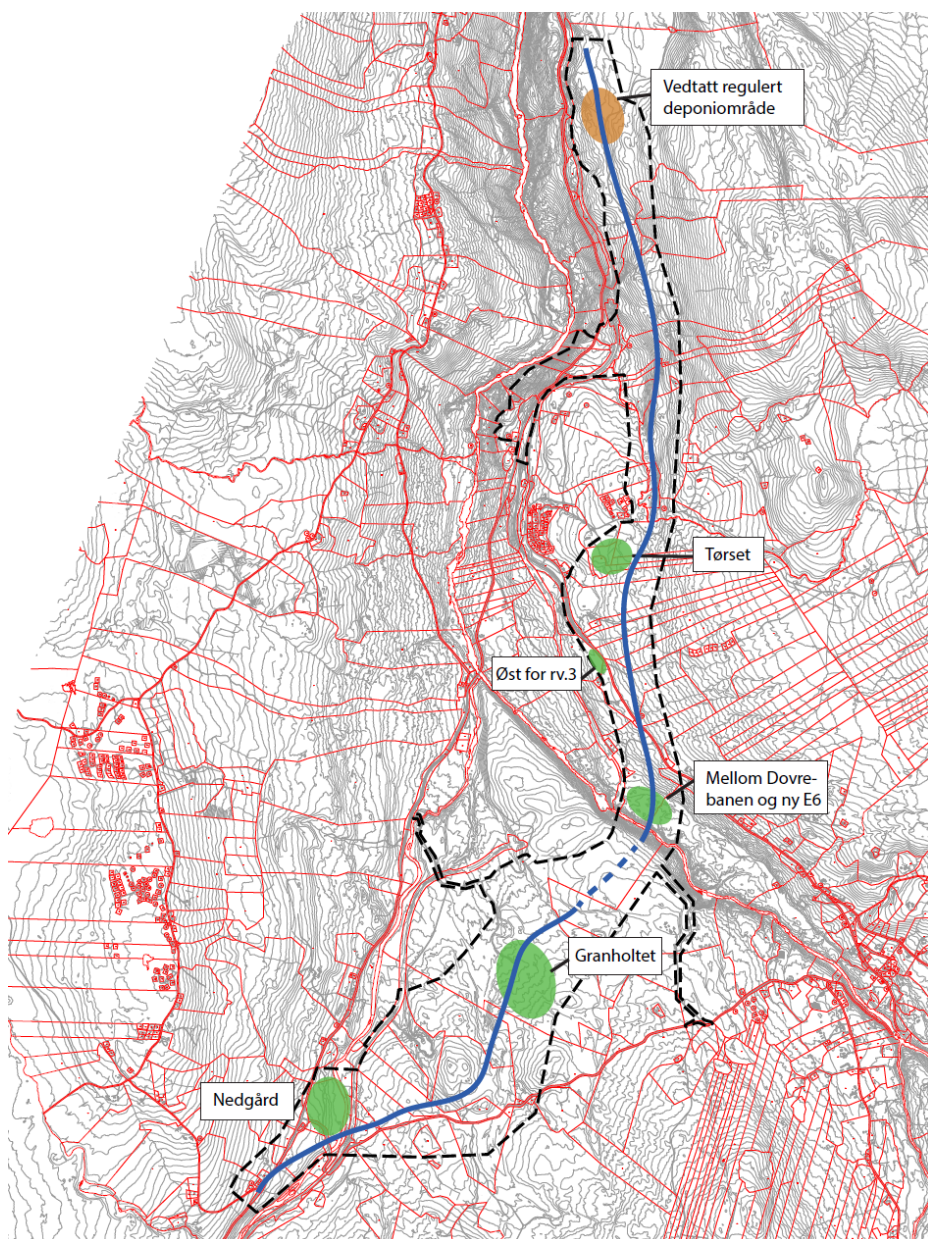


Figur 3 Forklaringer knyttet til planen

2.3 Massedeponi

Tiltaket vil medføre et masseoverskudd og det kan bli aktuelt med deponiområder innenfor plangrensen. Det er ikke sett på hvor stort masseoverskudd planen totalt sett medfører, og det er derfor usikkert arealbehov for deponiområde. Sør for tunneløpet er det omtrent 200.000 m³ overskudd på jordholdige masser som må deponeres. Det er sett på to områder sør for Orkla, ett like ved tunnelinngangen og ett mellom dagens E6 og vest for Gisna. Tunneløpet på 500 meter medfører uttak av mye fjell, dette er masser som kan brukes i veglinjen. Nord for Orkla er det tre forslag til område for deponi som ønskes avsluttet med dyrkamark. Helt nord i planområdet er det to områder for deponi fra tidligere godkjent reguleringsplan (markert i oransje).

Plangrensen inkluderer anleggsveier og riggområder.



Figur 4 Forslag til områder for deponi markert i grønt, vedtatt regulert deponi i oransje.

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

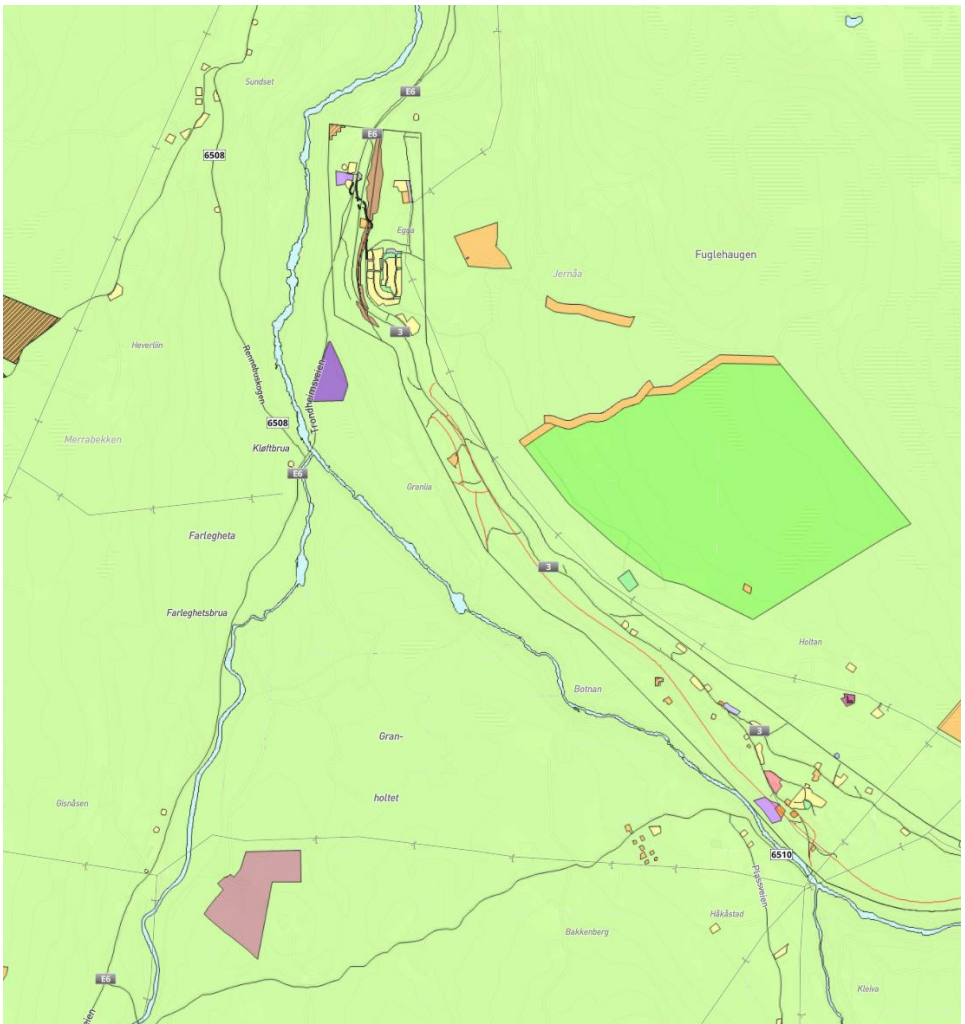
Oversikt over øvrige relevante regionale planer ligger på Trøndelag fylkeskommune sine hjemmesider.

3.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanens arealdel for Rennebu 2013 – 2025 ble vedtatt 20.11.14 og samfunnsdelen vedtatt 20.10.13.

Kommunedelplan (KDP) E6 Ulsberg – Berkåk – Løklia 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.

Arealet innenfor plangrensen er stort sett avsatt til LNF (landbruk, natur og friluftsliv) i arealdelen for Rennebu kommuneplan (2013-2025).



Figur 5 Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Rennebu kommune

4 Utredningstema

4.1 Landskapsbilde

Området fra Toset til kryssing over Orkla er preget av et langt dalstrek langs Orkla. Terrenget er bratt og består av mye skog og nedlagte gårdsbruk, men fortsatt beitemark.



Figur 6 Nedlagt gårdsbruk på Toset

Området mellom krysningene av Orkla og Gisna består av mye uberørt, kupert terreng.



Figur 7 Terrenget mellom Orkla og Gisna

Problemstilling

9,5 km veitrase i uberørt terreng endrer landskapsbildet sterkt. Nord for Gisna kreves det store skjæringer og fyllinger i bratt terreng, og både Orkla og Gisna skal krysses med bruforbindelse. 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 tilgjengelig kart og rapporter, ortofoto, fotos fra tiltaksområdet, samt dataregistrer 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

For gjennomføring av konsekvensutredning benyttes en tilpasser versjon av Statens vegvesens standardmetodikk for en systematisk, samlet vurdering av temaet. Fremgangsmåten er beskrevet i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2018). For temaet Landskapsbilde er denne metodikken grovt sett som følger:

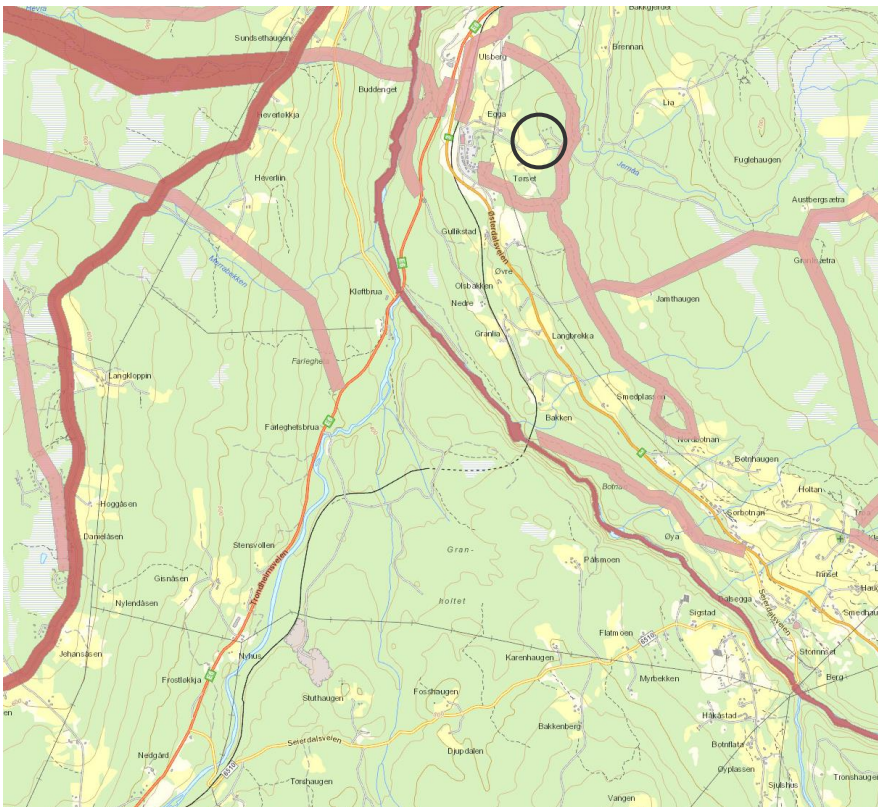
- Landskapets verdi i tiltaksområdet – på *en skala fra uten betydning til svært stor* - blir fastsatt på bakgrunn av følgende parametere: Landskapets sjeldenhet i regionen, landskapets mangfold og romdannelser, vegetasjonssammensetning, vann – vassdrag og spesielle landskapskvaliteter. I dette arbeidet 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.

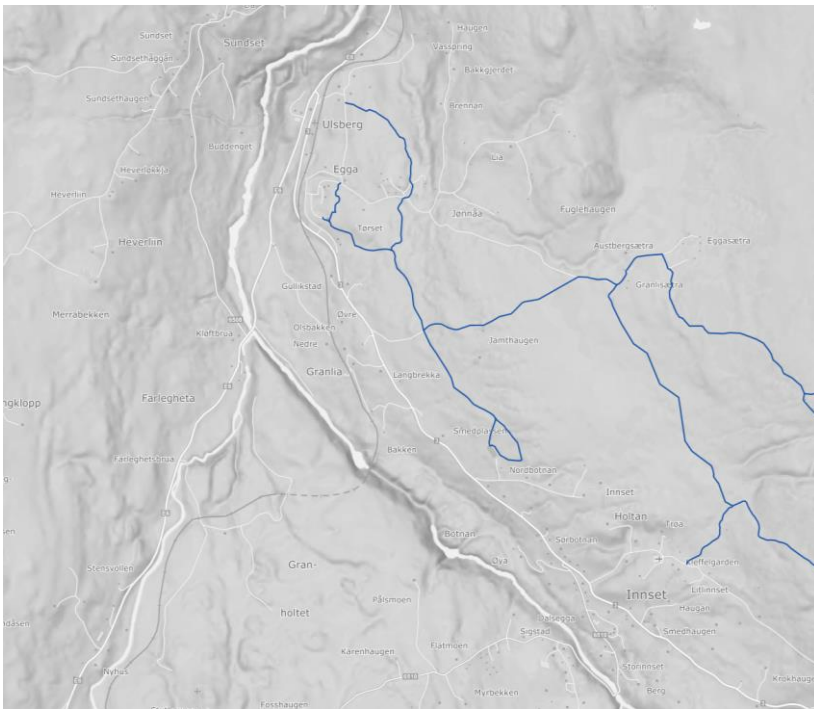
Ved tiltak hvor det foreligger flere alternativer for lokalisering og/eller utforming av tiltaket, vil påvirkningen av disse bli vurdert hver for seg, og slutt satt sammen i en sammenlignende matrise. Det utarbeides så en konsekvensvifte for hvert alternativ, slik at en kan få synliggjort hvilket alternativ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

4.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv, hytteliv

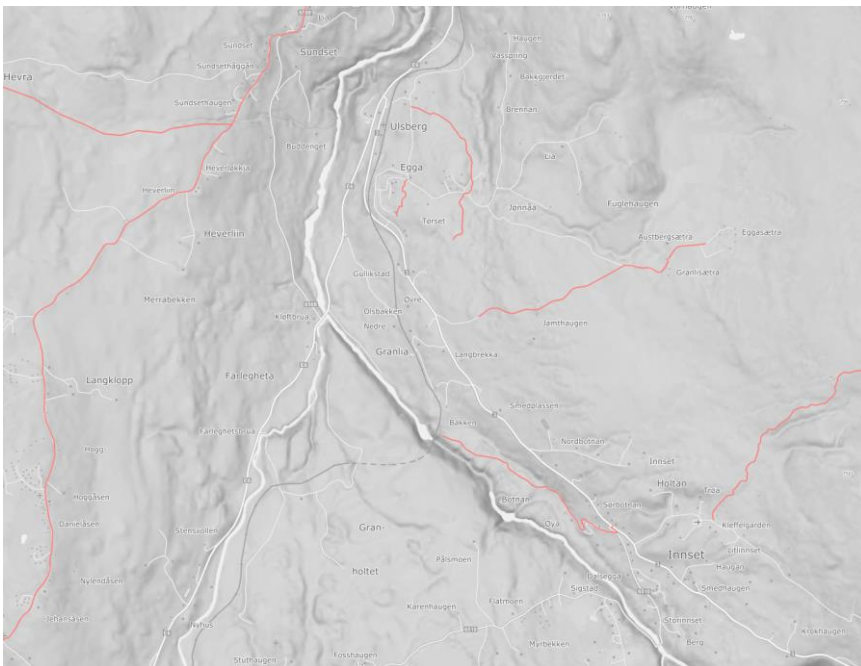
Nord for Orkla er det registrert områder for friluftsliv med turløyper og skitrase med og uten belysning.



Figur 8 Registrerte friluftsområder i området. Svart sirkel rundt Tøset hyttegrennd.



Figur 9 Kartlagt skitrase



Figur 10 Oppmerkede turløyper i området

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 under jernbanen. Endringen nå er at en ca. 4 km lang strekning legges i dagen samt at strekningen forlenges ca. 5 km mot sør. Foreliggende databaser viser ingen spesielle friluftsområder på strekningen. Friluftsliv, by- og bygdeliv 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 bygdeliv skal utredes i samsvar med Håndbok V712. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

4.3 Naturmangfold

Inkluderer vannmiljø og vilt.

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 landkapsøkologiske sammenhenger og barrierevirkning for vilt
- Supplering av mangler i kunnskapsgrunnlaget med tilleggsbefaringer på temaer hvor det ansees som nødvendig
- Øke kunnskapsgrunnlaget for vilt, med spesielt fokus på storvilt. Avdekke viktig beite- og leveområder og vurdere kryssingsmuligheter for vilt.

Metode

Viktige naturtyper etter håndbok 13 om kartlegging av biologisk mangfold vil bli kartlagt og kartfestet, samt vannkvalitet i berørte vassdrag. 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 naturmangfold skal utredes i samsvar med Håndbok V712. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase beskrives.

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

Grunnlag og rapporter:

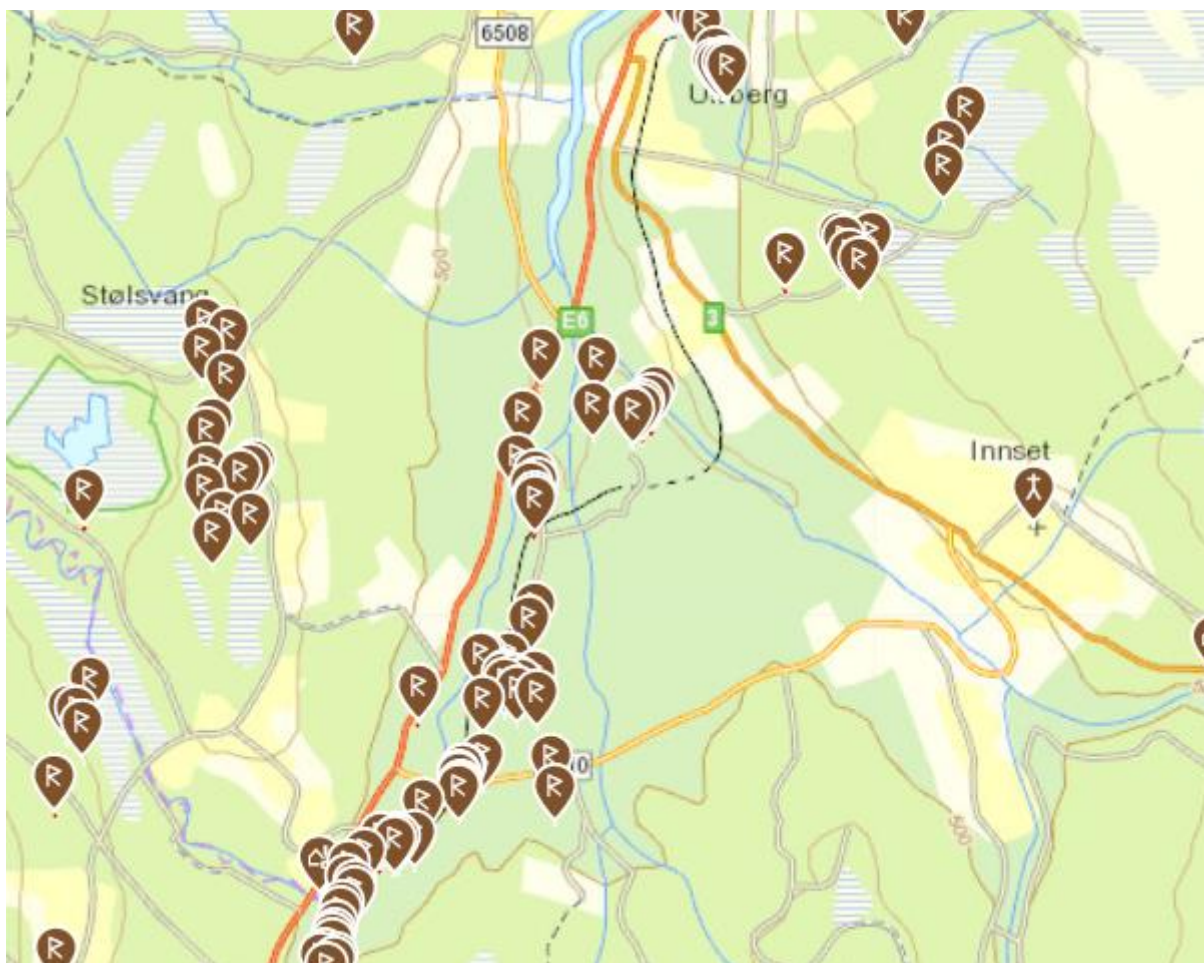
- Vurdering av konstruksjoner: Statens vegvesen N200
- Viltvurderinger: Statens vegvesen håndbok V134
- Naturtypekartlegging: DN håndbok 13 / Naturtyper i Norge (NiN)
- Supplerende befaringer
- Nettsidene naturbase.no og artskart.no
- KU-data fra tidligere utredninger
- Skjøtselsplaner
- Databaser for 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)

4.4 Kulturarv



Figur 11 Registrerte kulturminner i området

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 bruer, og eventuell berørt arkitekturav 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 Håndbok V712. 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/utgravninger 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.

4.5 Naturressurser

Ny veitrase berøres hovedsakelig skog av ulik grad bonitet. Nord for Orkla beslaglegges noe fulldyrka jord som må revegeteres da ett av prosjektmålene er mer dyrkamark etter ferdigstilling av veien.

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.

Metode

Verdi, omfang og konsekvenser beskrives i samsvar med Håndbok V712.

4.6 Fagrapporter

4.6.1 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. Regulert veglinje strekker seg lengre sør enn tidligere regulert.

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

4.6.2 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 deponiområder tas også med i rapport for støy og påvirkninger fra trafikk mot bebyggelse.

4.6.3 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, samt utvidet strekk.

4.6.4 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 samt utvidet, 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.

4.7 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)

4.8 Sammenstilling av utredningstema og utredningsmetodikk

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, V712	Annen fagrapport
Trafikkanalyse			x
Støy			x
Luftforurensning			x
Landskapsbilde		x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		x	
Naturmangfold (land og vassdrag)		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		

4.9 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.

Skadeforebyggende tiltak skal innarbeides i planforslaget underveis i planleggingen, og andre tiltak skal tas inn i forslag til reguleringsbestemmelser. Bl.a. inngår krav om hensyn til kulturminner, vassdrag, jordbruk/matjord, håndtering av ytre miljø og landskapsplan i reguleringsbestemmelsene.

For anleggsgjennomføringen skal det legges inn flere krav i reguleringsplanbestemmelsene, bl.a. om plan for trafikkavvikling i anleggsperioden, begrensning av støy, forurensning til jord, luft og vann.

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 en tilpasset versjon av Statens vegvesens standardmetodikk for en systematisk, samlet vurdering av temaet. Framgangsmåten er beskrevet i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2018).

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 Håndbok V712. 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 Rennebu 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 Rennebu 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, Statens vegvesen, 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 Rennebu 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 kommunens nettside www.rennebu.kommune.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 Nedgård - Toset 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	19.08.20
VARSLER OPPSTART M/PLANPROGRAM	02.09.20
HØRING AV PLANPROGRAM	6 uker (02.09-14.10)
FOLKEMØTE	Uke 40
VEDTAK PLANPROGRAM	24.11.20
LEVERE PLANFORSLAG TIL KOMMUNEN	Februar 2021
UTLEGG TIL OFFENTLIG HØRING	Mars 2021
HØRINGSPERIODE	6 uker

LEVERANSE TIL SLUTTBEHANDLING	April/Mai 2021
VEDTAK PLANUTVALG	Juni 2021
VEDTAK KOMMUNESTYRE	Juni 2021

6.4 Leveranse

Følgende leveranser hører til planarbeidet:

- Reguleringsplankart
- Illustrasjonsplan
- Planbeskrivelse
- Planbestemmelser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Trafikknotat
- Støyanalyse/støysonekart
- KU utredninger
- Tekniske tekninger

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