



Statens vegvesen

Steinkjer næringsforum
kirsti.arntsen@steinkjer.net

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/telefon:
Bernt Arne Helberg / 74122125

Vår referanse:
15/203457-14

Deres referanse:

Vår dato:
20.04.2016

Varsel om planoppstart og høring av planprogram – E6 Åsen nord – Mære

Statens vegvesen varsler med hjemmel i plan- og bygningslovens § 11–12, oppstart av arbeid med kommunedelplaner og konsekvensutredning for E6 fra Åsen nord (Ronglan) til Mære. Planarbeidet berører kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer.

Samtidig varsles det med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 4–1 og 11–13 om offentlig ettersyn av planprogram. Planprogrammet er utlagt til gjennomsyn i servicetorgene i kommunene og er tilgjengelig på kommunenes nettsider. Planprogrammet er også lagt ut på Statens vegvesen sin nettside www.vegvesen.no/vegprosjekter/e6innherred, hvor det vil bli liggende oppdatert informasjon om prosjektet.

Planprogrammet viser korridor med aktuelle traseer for ny E6 på strekningen fra Ronglan i Levanger kommune til Mære i Steinkjer kommune. Formålet med planarbeidet er bedre trafiksikkerhet og økt kapasitet på strekningen. Dette skal løses ved å fastlegge ny trase for framtidig E6, samt lokalisering av kryss, lokalveger, løsninger for kollektivtrafikk og sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Planprogrammet beskriver aktuelle alternativer og konsekvenser som skal utredes i det videre planarbeidet.

Uttalelser til planprogrammet eller innspill til det videre planarbeidet, sendes innen **10.juni 2016** til:

firmapost-midt@vegvesen.no, eller
Statens vegvesen Region midt,
Fylkeshuset, 6404 Molde

I løpet av høringsperioden vil det bli avholdt åpne orienteringsmøter i alle fire kommuner:

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 48
7737 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

- Levanger ungdomsskole, Røstad – mandag 25. april
- Verdalsøra skole – tirsdag 26. april
- Røra samfunnshus – mandag 2. mai
- Mære samfunnshus – tirsdag 3. mai

Alle møtene starter kl. 19 00.

Eventuelle spørsmål kan rettes til:

Bernt Arne Helberg, bernt.helberg@vegvesen.no eller tlf. 91 00 70 65

Alle adressater på adresselisten får tilsendt dette brevet og vedlegg kun på epost.

Plan- og prosjekteringsseksjonen
Med hilsen

Bernt Arne Helberg
Planprosjektleder

Likelydende brev sendt til

Allskog AS, firmapost@allskog.no,

Brannvesenet Midt IKS , Postboks 2033, 7707 STEINKJER

Direktoratet for mineralforvaltning, Postboks 3021 Lade, 7441 TRONDHEIM

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap , Postboks 2014, 3103 TØNSBERG

Forsvarsbygg, Postboks 405 Sentrum, 0103 OSLO

Forum for natur og friluftsliv i Nord-Trøndelag, c/o Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag
Postboks 132, 7702 STEINKJER

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

Helse Midt-Norge RHF (1), postmottak@helse-midt.no,

Inderøy kommune, Vennalivegen 7, 7670 INDERØY

Inderøy næringsforening, post@stromnes-inderoy.no,

Innherred samkommune, Postboks 130, 7601 LEVANGER

Innherred samkommune Brann og redning, rigman.pents@innherred-samkommune.no,

Jernbaneverket – Region-Nord, Pirsenteret, 7005 TRONDHEIM

Kystverket, Postboks 1502, 6025 ÅLESUND

Levanger kommune, Postboks 130, 7601 LEVANGER

Levanger næringsforum, svein@levangernf.no,

Miljødirektoratet, Postboks 5672 Sluppen, 7485 TRONDHEIM

NHO Trøndelag, nhotrondelag@nho.no,

Nord-Trøndelag Bondelag, nord.trondelag@bondelaget.no,
Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER
Nord-Trøndelag politidistrikt, Postboks 2620, 7734 STEINKJER
Nord-Trøndelag sivilforsvarsdistrikt,
Norges Lastebileier-forbund NLF, Trøndelag, Kvenildmyra 5, 7072 HEIMDAL
Norges Taxiforbund avd. Nord-Trøndelag, ntavdnord-trondelag@nortaxi.no,
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) Region Midt, Trekanten , Vestre Rosten 81,
7075 TILLER
Norsk Bonde- og småbrukerlag, tinkal1972@live.no,
Norskog Norsk Skogbruksforening, firmapost@norskog.no,
NSB AS, Postboks 1800 Sentrum, 0191 OSLO
NTE Nett AS, Postboks 2551, 7736 STEINKJER
NTNU-vitenskapsmuseet, post@vm.ntnu.no
Opplysningsvesenets fond, Postboks 535 Sentrum, 0105 OSLO
Riksantikvaren, Postboks 8196 Dep, 0034 OSLO
ROM Eiendom AS, Postboks 1800 Sentrum, 0048 OSLO
Såmediggi – Sametinget Thor-Andreas Basso, Ávjovárgeaidnu 50, 9730 KARASJOK
Statens vegvesen, Region midt,
Statskog SF, Postboks 63 Sentrum, 7801 NAMSOS
Steinkjer kommune, Postboks 2530, 7729 STEINKJER
Steinkjer næringsforum, kirsti.arntsen@steinkjer.net,
Syklistenes Landsforening, Østensjøveien 29, 0661 OSLO
Telenor AS – Servicesenteret for nettutbygging, Postboks 7150, 5020 BERGEN
Trønderbilene AS, Postboks 413, 7601 LEVANGER
Verdal kommune, Postboks 24, 7651 VERDAL
Verdal næringsforum, bjarne.sorgjerd@verdalinf.no,

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

KOMMUNEDELPLANER MED KONSEKVENsutREDNING

Planprogram



UFO2AS

PLANPROGRAM E6 Åsen nord - Mære

Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer kommuner

Region midt
Nord-Trøndelag
Steinkjer kontorsted

Forord

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7, startet arbeidet med å utarbeide kommunedelplaner for prosjektet ny E6 på strekningen Åsen – Mære. Planområdet berører kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Statens vegvesen er tiltakshaver og ansvarlig for planleggingen, mens kommunene er planmyndighet. Planarbeidet gjennomføres derfor i nært samarbeid med kommunene. Innherred samkommune er felles planmyndighet for kommunene Verdal og Levanger.

Planleggingen er satt i gang i henhold til Regjeringens vedtatte «*Konseptvalgutredning (KVU) for transportløsning veg og bane Trondheim – Steinkjer.*»

Formålet med planarbeidet er finne optimal framtidig sammenhengende trasé for ny E6, lokalveger, samt gang- og sykkelveger på strekningen, og samtidig vise hvilke virkninger ny veg vil ha på samfunn og miljø.

I henhold til plan- og bygningslovens kapittel 4, § 4.2, skal det utarbeides konsekvensutredning (KU) for tiltaket. Forskrift om konsekvensutredning av 1. januar 2015 legges til grunn for arbeidet.

Forslag til planprogram legges ut til høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om planoppstart. I forbindelse med høringen vil det bli avholdt informasjonsmøter i de respektive kommunene. Planprogrammet skal deretter fastsettes i de enkelte kommunene med eventuelle endringer som følge av innkomne merknader.

Planprogram og øvrige dokumenter er tilgjengelig på vår nettside www.vegvesen.no/vegprosjekter/e6innherred og på kommunenes nettsider.

Eventuelle spørsmål til planprogrammet kan rettes til:

Statens vegvesen Region midt
ved Bernt Arne Helberg
E-post: bernt.helberg@vegvesen.no
Tlf. 910 07065

Uttalelser til planprogrammet sendes:
firmapost-midt@vegvesen.no

eller med post til:
Statens vegvesen – Region midt,
Postboks 2525
6404 MOLDE

Planprogram høringsutgave - **21. april 2016**

Innholdsfortegnelse:

Forord	0
Innholdsfortegnelse:	1
1 INNLEDNING	3
2 KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM	3
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	4
3.1 Bakgrunn for planarbeidet	4
3.2 Målsetting for planarbeidet.....	5
3.3 Valg av vegstandard	5
3.4 Planområdet	7
4 RAMMER OG UTFORDRINGER FOR PLANARBEIDET	12
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	12
4.2 Nasjonal transportplan	12
4.3 Planstatus for området	13
4.4 Andre rammer og føringer	13
4.5 Planmessige utfordringer.....	14
5 VEGALTERNATIVER	15
5.1 Forkasta vegalternativ.....	15
5.2 0-alternativet	17
5.3 Alternativer som foreslås utredet.....	18
6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENsutREDNINGEN	27
6.1 Metode konsekvensutredning	27
6.2 Utredningstema: Prissatte konsekvenser.....	29
6.3 Utredningstema: Ikke-prissatte konsekvenser	31
6.4 Andre samfunnsmessige virkninger	45
7 TEMA SOM SKAL BEHANDLES I PLANBESKRIVELSE	47
7.1 Generelt.....	47
7.2 Risiko og sårbarhetsanalyse	47

7.3 Kollektivtransport, syklende og gående	47
7.4 Lokalveger/omkjøringsveger	48
7.5 Sideanlegg til ny E6	49
7.6 Anleggsgjennomføring og håndtering av overskuddsmasser	49
7.7 Vurdering av geologiske og geotekniske forhold	49
7.8 Bruer og andre konstruksjoner	50
8 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	52
8.1 Planprosess	52
8.2 Medvirkning:.....	53
8.3 Framdrift	55

1 INNLEDNING

Statens vegvesen har startet arbeidet med å utarbeide kommunedelplaner med konsekvensutredning (KU) for ny E6 på strekningen Åsen nord – Mære. Statens vegvesen vil, som tiltakshaver, utføre det praktiske planarbeidet. Kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer er planmyndigheter, og godkjenner planen for ny E6 i egen kommune.

Som forarbeid til planarbeidet er det utarbeidet et planprogram (dette dokumentet) som sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Når planprogrammet er fastsatt i kommunene, skal forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning, kart og bestemmelser legges ut til offentlig høring slik at berørte parter og interesserte kan komme med innspill og merknader. Kommunedelplanen blir også sendt til statlige og fylkeskommunale instanser for uttalelse.

2 KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM

Forskrift om konsekvensutredninger av 1. januar 2015 gir rammer for å avgjøre om en plan skal inneholde en konsekvensutredning. Formålet med forskriften er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer kan gjennomføres.

Kommunedelplaner skal alltid konsekvensutredes etter forskriften, jf. § 2, bokstav c, og planarbeidet er derfor omfattet av kravene til prosess og innhold som går fram av forskriften.

Et planprogram er egentlig en plan for den videre prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med kommunedelplaner for E6 Åsen nord – Mære.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet, og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til § 4.1 i plan – og bygningsloven).

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Bakgrunn for planarbeidet

Europaveg 6 er en av flere riksveger i Norge som er en del av det europeiske stamvegnettet (TEN-T). E6 på strekningen Åsen nord – Mære tilfredsstiller ikke dagens krav til vegstandard.

Dagens E6 preges av en blanding av gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk til tettsteder og byområder på strekningen. Det er stor intern arbeidspendling mellom kommunene. På lange strekninger er det ikke tilrettelagt for gående og syklende og heller ikke lokalveger som kan benyttes.

Det er stor variasjon i vegstandard og enkelte strekninger har krapp kurvatur og smal veg. Over halvparten av strekningen har en skiltet hastighet lavere enn 80 km/t. Om lag en tredjedel av strekningen har forholdsvis stor trafikk med årsdøgntrafikk (ÅDT) på 12000–15000.

De fleste ulykkene skjer på strekninger med mye trafikk knyttet til byene Levanger og Verdal, men også strekningen gjennom tettstedene Røra, Sparbu og Mære har et høyt antall ulykker.

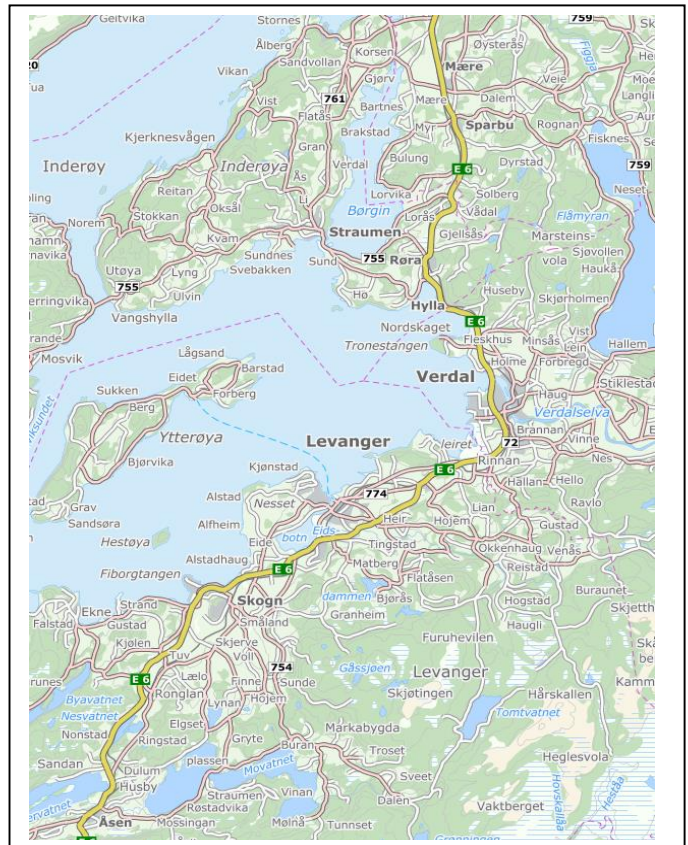


Fig. 3.1.1 Oversiktskart (WebAtlas 2014 for Statens vegvesen)

Omkjøringsmulighetene ved større hendelser og stenging av E6 er varierende, og spesielt utfordrende mellom Fleskhus og Røra. Omkjøringsvegen er både lang og delvis smal.

«Konseptvalgutredning (KVV) for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer», ble vedtatt av Regjeringen i 2012. I KVV-arbeidet ble det vurdert hvordan E6 og jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer kan utvikles for å tjene samfunnsutviklingen i de kommende tretti år på en best mulig måte.

Konsept 1 – «Moderniseringskonseptet» – ble valgt som framtidig strategi for strekningen Stjørdal – Steinkjer. Moderniseringskonseptet innebærer utbedring av de «mest kritisk sårbare punktene på veg- og jernbanenettet og øker kapasiteten i veg- og jernbanenettet.»

Konseptvalgutredningen er bakgrunn for oppstart av kommunedelplanlegging av strekningen E6 Åsen nord – Mære, og gir føringer for vegstandard og prioritering av strekninger.

3.2 Målsetting for planarbeidet

KVU Trondheim–Steinkjer har definert følgende *samfunns mål* for strekningen:

«I 2040 er aksene Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.»

Effektmålene beskriver hva samfunnet skal oppnå når vegen er ferdig bygget. Effektmålene for strekningen E6 Åsen nord – Mære er utledet av KVU:

- ✓ *Bedre trafikksikkerhet*
- ✓ *Kortere reisetid*
- ✓ *Bedre samfunnssikkerhet*
- ✓ *Et gjennomgående gang- og sykkelvegnett*
- ✓ *Forbedret tilbud for kollektivtrafikken*

3.3 Valg av vegstandard

Vegstandard

Valg av dimensjoneringsklasse tar utgangspunkt i vegens funksjon og trafikkmengde. Trafikkmengden på dagens veg framskrives til dimensjoneringsåret, som er det året som legges til grunn for dimensjoneringen av vegen. Normalt settes dette til 20 år etter antatt åpningsår av ny veg. Åpning av ny veg er antatt å bli 2028, slik at dimensjoneringsåret blir 2048. Det betyr at det er beregnet trafikk i 2048 som skal legges til grunn for dimensjoneringen av ny veg.

Fylkesprognose for trafikkutviklingen, som viser gjennomsnittlig årlig døgntrafikk i begge kjøreretninger (ÅDT), legges til grunn ved framskrivning av trafikkmengden. ÅDT varierer i 2015 fra 8300 til 14300 på E6 Åsen nord – Mære. Framskrevet trafikkmengde på dagens E6 til dimensjoneringsåret 2048 vil ÅDT være om lag fra 11 000 til 19 000.

Kapasitetsgrensen for 2-felts veg er ÅDT 12 000 etter gjeldende vegnormaler. Dette betyr at to alternative standarder vil være aktuelle på strekningen:

ÅDT 6000–12000 (H5)

- 2-felts veg med midtrekkverk – total vegbredde 12,5 m
- Forbikjøringsfelt i hver kjøreretninger – minimum 2 i minimum 1 km lengde pr. 10 km.
- Fartsgrense 90 km/t
- Avstand mellom kryss bør være større enn 1 km

Horisontal- og vertikalkurvatur skal tilpasses fartsgrense 110 km/t. Hvis kurvatur tilpasset 110 km/t antas å gi vesentlige større negative konsekvenser enn 90 km/t, skal kurvatur tilpasset 90 km/t vurderes.

ÅDT 12000–20000 (H8)

- 4-felts veg med midtrekkverk – total vegbredde 20 m
- Fartsgrense 110 km/t
- Avstand mellom kryss bør være større enn 3 km

For begge standarder vil ny E6 være fri for avkjørsler og alle kryss skal være i to plan.



Bildet viser nytt kryss i to plan på E6 Kvithammar, Stjørdal. Foto: Statens vegvesen.

Vegen skal ha belysning, og det skal etableres stopplommer langs vegen og holdeplasser tilknyttet kryssene. Ny veg skal tilknyttes eksisterende lokalvegssystem, og gi sammenhengende lokal- og omkjøringsveg. Gjennomgående gang- og sykkelveg på strekningen skal planlegges.

Alle tunneler på strekningen som er lengre enn 500 m planlegges med 2 tunnellop.

Transportanalyse

I forbindelse med planarbeidet skal det gjennomføres en transportanalyse for å kartlegge trafikkfordelingen på framtidig vegnett. Transportanalysen skal basere seg på relevante transportmodeller til Statens vegvesen, eventuelt supplert med nødvendige trafikktegninger i planområdet. Det skal gjennomføres transportanalyse for samtlige aktuelle alternativer som

konsekvensutredes i dette planarbeidet. Transportanalysen skal gjelde alle transportformer; bil, kollektiv, sykling og gåing.

Transportanalysene vil være bestemmende for hvilken standard som velges på de ulike alternativer og delstrekningene. Transportanalysene vil også bli brukt som grunnlag for planlegging av lokalvegssystem inkludert tilbud til gående og syklende, samt antall kryss og kryssplasseringer.

3.4 Planområdet

Planprosessen

Som bakgrunn for dette planprogrammet er det innledet et samarbeid med kommuner og regionale myndigheter. Det er opprettet en ekstern samarbeidsgruppe bestående av fagpersoner fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Nord-Trøndelag fylkeskommune, NVE, Jernbaneverket samt de 4 kommunene som blir berørt. Det er gjennomført to «idéverksted» hvor ca. 30 fagpersoner fra kommuner, regionale etater og Statens vegvesen har deltatt. Idéverksted 1 så på utfordringer og konfliktområder, mens idéverksted 2 omfattet mulige alternativer og prioritering av alternativer som bør utredes videre.

På bakgrunn av idéfasen, tidligere alternativer i KVVU Trondheim – Steinkjer og «Forstudie Åsen – Steinkjer» (utarbeidet av Samarbeidsforum for veg og jernbane Trondheim – Steinkjer i 2014), har Statens vegvesen fremmet forslag til hovedalternativer og korridor som skal konsekvensutredes. Hovedalternativene er allerede diskutert i ekstern brukergruppe på møte 1.3.2016, og på bakgrunn av dette møtet ble alternativ øst for Skogn og øst for Verdal ansett som uaktuelle, og foreslås derfor ikke utredet videre. Hovedalternativene og alternativer som anses som uaktuelle og som ikke foreslås utredet videre, er nærmere beskrevet i kapittel 5.

Beskrivelse av planområdet

Prosjektet omfatter strekningen langs eksisterende E6, og starter ca. 6 km nord for Åsen sentrum i Levanger kommune, og fram til Mære i Steinkjer kommune. Strekningen har en lengde på om lag 50 km.

Dagens E6 går i randsonen av Levanger by og gjennom Verdal by. Vegen går gjennom tettstedene Røra i Inderøy kommune og Sparbu/Mære i Steinkjer kommune.

Store deler av området kan karakteriseres som et typisk «inntrøndersk» kulturlandskap. Dyrket mark utgjør en stor andel av sideterrenget men ispedd områder med brattere terreng, og kort avstand til Trondheimsfjorden.

Dagens E6 går i nærføring med jernbanen over lange strekninger. Jernbaneverket er i gang med planlegging av elektrifisering fra Stjørdal til Steinkjer. Jernbaneverket har i tillegg signalisert behov for utretting av noen kurver spesielt i forbindelse med tunnel på Røra.



Bildet viser dagens E6 gjennom tettstedet Sparbu med jernbanen i vest og kulturlandskapet rundt. Foto: UFO2 AS.

Det legges ikke opp til felles kommunedelplaner med Jernbaneverket på strekningen, men det vil i planprosessen være et tett samarbeid for optimal planlegging av framtidig E6 og jernbane.

Begrensning av planområdet i sør og nord

Reguleringsplan E6 midtdeler Vassmarka – Ronglan er vedtatt i Levanger kommunestyre i mai 2015. Strekningen er planlagt etter veg klasse H5; 2-felts veg med midtrekkverk, forbikjøringsfelt og hastighet 90 km/t. Byggestart forventes i løpet av høsten 2016.

Strekningen er vurdert å være tilfredsstillende fram til 2050, selv om strekningen ikke er tilrettelagt med kurvatur for fartsgrense 110 km/t.

Planområdet for prosjektet E6 Åsen nord – Mære avgrenses i sør til Ronglan, Hp 8 – km. 6.

Strekningen E6 Mære – Vist ble utbedret til veg klasse H5 i 2014.

Strekningen er vurdert å være tilfredsstillende fram til 2050, selv om strekningen ikke er tilrettelagt med kurvatur for fartsgrense 110 km/t.

Planområdet for prosjektet E6 Åsen nord – Mære avgrenses i nord til Mære, Hp 15 – km. 10,8.

Prioriterte delstrekninger

KVU Trondheim – Steinkjer har på strekningen Åsen – Mære prioritert ombygging av Koabjørnga tunnel i første fase. Utbedring av resten av strekningen er prioritert i fase tre – siste fase. For vegutbedringene på denne strekningen er det i KVU vist til at det vil det være *«hensiktsmessig å starte mellom Røra og Steinkjer (Vist) slik at tettstedene og sårbare punkt utbedres tidligst mulig.»*

«Samarbeidsforum for veg og jernbane Trondheim – Steinkjer» fikk i 2014 utarbeidet en forstudie av strekningen Åsen – Steinkjer. Forstudien baserer seg på KVU Trondheim – Steinkjer, men gikk nærmere inn på blant annet linjeanalyse og prioriterte delstrekninger. I rapporten ble strekningen Fleskhus – Mære gitt førsteprioritet, strekningen Mule – Verdal andreprioritet og strekningen Holsand – Branes tredjeprioritet. Samarbeidsforumet foretok en overordnet prioritering, og foreslo at strekningen E6 Mule – Mære ble gitt førsteprioritet og strekningen E6 Åsen nord – Mule andreprioritet.

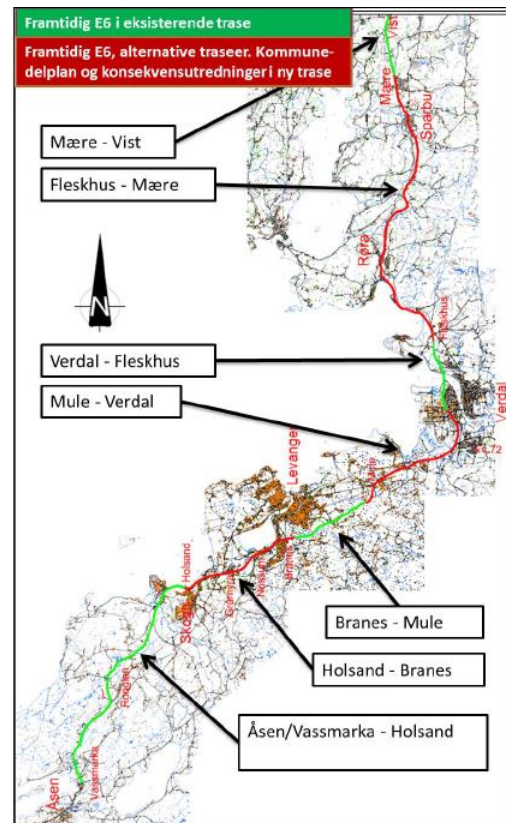


Fig. 3.4.1 Oversiktskart fra forstudie: Åsen – Steinkjer (2014)

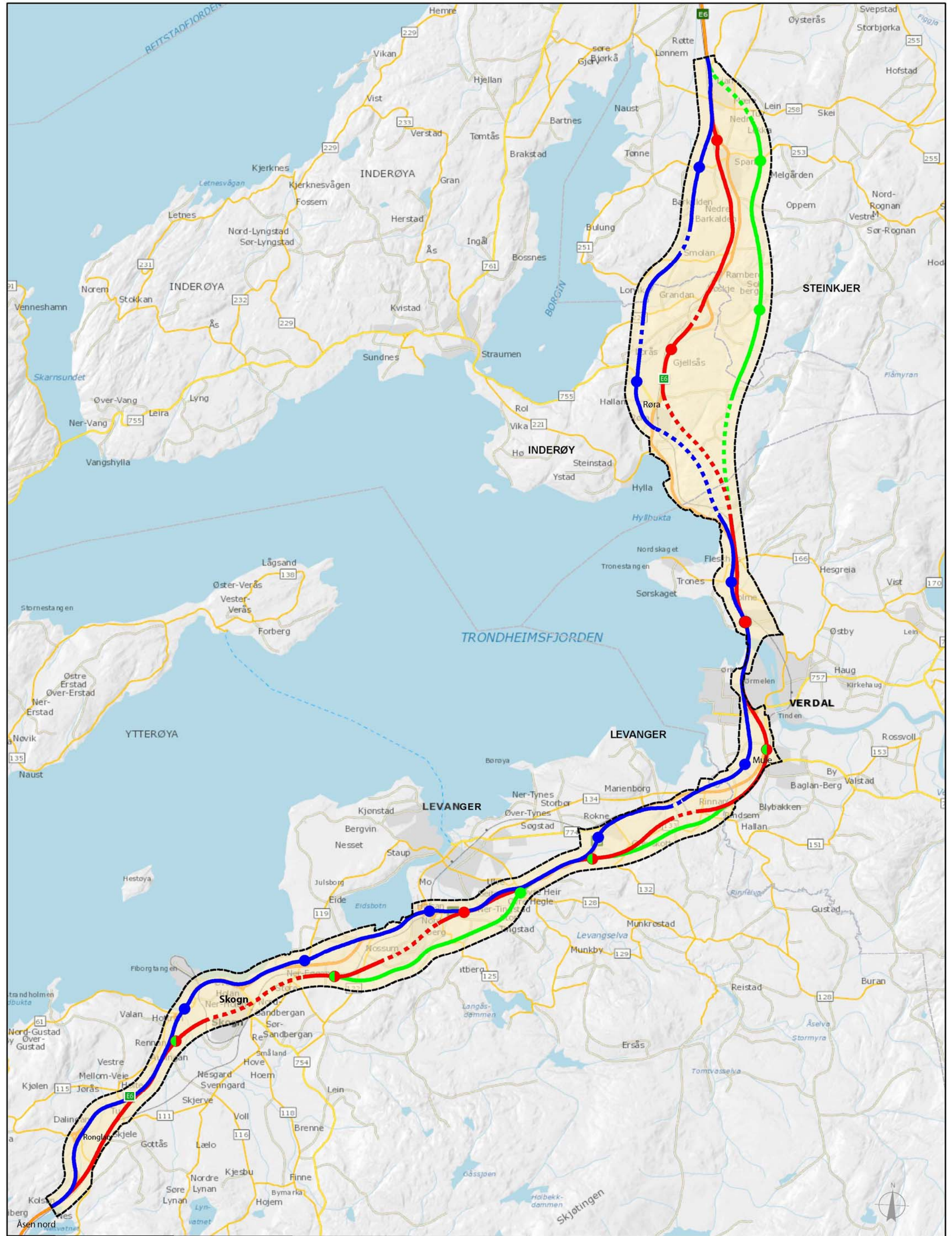
Dette planprogrammet legger til grunn føringene fra KVU og anbefalingene fra samarbeidsforumet. Målsettingen er at kommunedelplan med traséavklaring for strekningen E6 Mule – Mære skal være vedtatt i kommunene innen juni 2018, og for strekningen E6 Åsen nord – Mule innen januar 2020.


Utvelgelse av alternativer




De tre veglinjene som er vist på oversiktskartet på neste side, er hovedalternativer med vesentlig forskjeller.




Alternativ vest er i hovedsak en løsning som i størst mulig grad er lagt dagens E6, og med et minimum av tunneler. Alternativ midt viser en løsning der utfordrende strekninger er lagt i tunnel. Alternativ øst viser en løsning der passering av utfordrende strekninger er løst med en trasé langt bort fra dagens E6, og med et minimum av tunneler.






I det videre arbeidet når alternativene skal optimaliseres før de konsekvensutredes, vil vi imidlertid se på krysskoblinger mellom ulike alternativer. Strekningen blir delt opp i delstrekninger med ulike alternativer, noe som gjør at flere delalternativer i realiteten vil trolig bli utredet, enn de tre hovedalternativene som er vist her i planprogrammet.


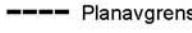



**Tegnforklaring**


Veg i dagen
 Vest veglinje
 Midt veglinje
 Øst veglinje


Veg i tunnel
 Vest tunnellinge
 Midt tunnellinge
 Øst tunnellinge

Kryssområde
 Vest, midt, øst
 Vest
 Midt
 Øst
 Øst, midt

 Planområde
 Planavgrensning
 Kommunegrense

Planprogram E6 Åsen nord - Mære

**0 1 2 3 4 Km**

**Statens vegvesen**
Geodata Statens vegvesen

Produsert 15.04.2016

Kryssene er plassert på det som anses som aktuelle steder på dette stadiet, men optimalisering av alternativene kan medføre at de fjernes eller flyttes innenfor alternativet eller til andre alternativer.

Antatt lengde på tunneler er vist med stipla linje. I det videre planarbeidet kan imidlertid medføre at tunnelen blir både kortere og lenger, eller at det blir behov for tunneler på strekninger der det ikke er vist innenfor planområdet.

Tilkobling til lokalvegnettet er ikke vist, men vil bli planlagt i arbeidet med optimalisering av hovedalternativene. Nye lokalveger eller endring av eksisterende er antatt å skje kun innenfor planområdet, og vil bli konsekvens utredet på lik linje med ny E6.

Avgrensning av planområdet

Aktuelle vegtraséer er vist på plankartet, men ny E6 kan i prinsippet komme hvor som helst innenfor planområdet. I hovedsak er ytterbegrensingen basert på en buffer på 300 m utenfor ytterste linje. Dette er trolig for mye på det meste av strekningen, men gir rom for flytting av kryss. Fullverdig kryss med tilkobling av lokalvegnettet kan gi en bredde på 200 m over en strekning på inntil 1 km, inkludert av- og påkjøringsramper.

Det er forutsatt at tilkobling til lokalvegnettet skal skje innenfor planområdet. Derfor er planområdet utvidet utover 300 m på enkelte steder, dette for å gi plass til eventuelle nye lokalveger. Dette gjelder for eksempel nord for Verdal sentrum der fv. 72 danner avgrensningen mot øst.

På strekninger det anses som helt uaktuelt at E6 blir justert så mye som 300 m i det videre arbeidet, er planavgrensning lagt til eksisterende barrierer. Dette gjelder for eksempel fra Rinnleiret til Bergsgrav der vi ser det som uaktuelt å legge ny E6 øst for jernbanen.

Det er også strekninger der det kunne vært et godt veg- og transportfaglig alternativ å legge vegen lenger utenom dagens E6, men vi ser allerede nå at de negative konsekvensene er svært store, og ser på muligheten for en annen tilfredsstillende løsning. De negative konsekvensene omhandler stort sett dyrkamark, verneområder og boligfelt.

4 RAMMER OG UTFORDRINGER FOR PLANARBEIDET

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging av 12. juni 2015 fokuserer på:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

Regjeringen vektlegger raskere prosesser for planlegging også innen samferdsel. Gjennom bedre samarbeid og effektivisering av planarbeidet, er det mulig å korte ned tidsbruken, samtidig som viktige hensyn og kvalitetskrav ivaretas. Regjering forventer også at det tas hensyn til risiko og sårbarhet i areal- og samfunnsplanleggingen. Det skal tas særlige hensyn til naturfarer og nåværende og framtidige klimaendringer. Det forventes at både regionale og kommunale myndigheter legger til rette for reduksjon av klimautslippene. I nærheten av byer og tettsteder påpekes det økt fokus på bruk av sykkel og gange i dagliglivet, og viktigheten av gang- og sykkelforbindelser av høy kvalitet.

Effektmålene for prosjektet E6 Åsen nord – Mære svarer på de forventninger Regjeringen har til regional planlegging. Planprogrammet legger opp til en mest mulig effektiv planprosess.

4.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal Transportplan (NTP) 2014–2023 er en plan for å utvikle det statlige transportsystemet i Norge. NTP 2014–2023 ga klarsignal til oppstart av planlegging på strekningen E6 Åsen nord – Mære. Bevilgningsrammen fra Stortinget ble imidlertid ikke tilstrekkelig til at strekningen ble prioritert med bevilgninger i planperioden.

I forbindelse med utarbeidelse av NTP 2018–2029, la transportetatene den 29.2.2016 fram «Plangrunnlag for Nasjonal transportplan 2018–2029». Strekningen E6 Åsen nord – Mære er foreslått med 7,1 milliarder kroner i planperioden. Prioriteringen forutsetter imidlertid at rammen økes med 30 % i forhold til NTP 2014–2023 og at selskapet Nye Veier AS prioriterer utbygging av E6 Ranheim – Åsen i planperioden.

Stortinget skal behandle NTP 2018–2029 våren 2017.

Dette planprogrammet prioriterer planlegging på strekningen E6 Mule – Mære.

Planprogrammet legger opp til en framdrift som muliggjør prioritering av investeringsmidler i NTP fra 2022.

4.3 Planstatus for området

Planområdet berører kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer og følgende kommune- og kommunedelplaner:

Kommune	Planid	Plannavn	Status	Ikraft
Levanger	L2008018	Kommuneplanens arealdel	Endelig vedtatt arealplan	13.04.2011
Levanger	L2013007	Kommunedelplan Levanger sentrum	Planlegging igangsatt	
Verdal	2008008	Kommuneplanens arealdel	Endelig vedtatt arealplan	26.04.2011
Verdal	2005008	Kommunedelplan Verdal by	Endelig vedtatt arealplan	26.03.2007
Verdal	2013011	Kommunedelplan Verdal by	Planlegging igangsatt	
Inderøy	2013004	Kommuneplanens arealdel	Endelig vedtatt arealplan	05.12.2013
Inderøy		Kommunedelplan Røra	Endelig vedtatt arealplan	08.03.2010
Steinkjer	170200000	Kommuneplanens arealdel	Endelig vedtatt arealplan	16.12.2009
Steinkjer	170200006	Kommunedelplan Sparbu/Mære	Endelig vedtatt arealplan	16.12.2009

Kommunedelplan Verdal by har nettopp vært utlagt til offentlig ettersyn. Arbeidet med kommunedelplan Levanger sentrum vil bli utarbeidet i fortsettelsen av kommunedelplan Verdal by. Inderøy kommune har i sin planstrategi foreslått at kommunedelplan Røra revideres i forbindelse med planlegging av ny E6. Steinkjer kommune har i utkast til planstrategi foreslått at kommuneplanens arealdel skal revideres. I tillegg skal kommunedelplan Sparbu/Mære vurderes i forbindelse med planlegging av ny E6-trace.

I tillegg berøres en rekke reguleringsplaner på planstrekningen. Kartlegging av reguleringsplaner og følgene for alternativene skal inngå i konsekvensutredningen.

Det legges opp til et tett samarbeid med kommunene om arealbruk og stedsutvikling, spesielt i områder hvor det er planlagt revidering av kommunedelplaner.

4.4 Andre rammer og føringer

Plan- og bygningsloven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og i kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Innenfor veg- og transportplanlegging er det fastsatt retningslinjer som skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Kommunedelplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging
- T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan

I tillegg skal følgende regionale planer legges til grunn i planarbeidet:

- Regional plan for arealbruk datert 25.4.2013
- Regional Transportplan Midt-Norge datert 26.3.2012 og innspill til Nasjonal Transportplan av 22.2.2015

Statens vegvesens arkitekturstrategi, gåstrategi og sykkelstrategi skal ligge som basis for arbeidet. Det samme gjelder «Temaplan for økt sykkelbruk 2015–2018» i kommunene Verdal og Levanger.

4.5 Planmessige utfordringer

De planmessige utfordringene vil fullt ut bli avdekket først i arbeidet med konsekvensutredningen, noe som gjør at det nå er en del usikkerheter knyttet til avgrensning av planområdet. Planområdet er tenkt avgrenset i størst mulig grad, men vi kjenner ikke til alle de negative konsekvensene en ny E6 vil medføre på strekningen. Dette kan medføre at det ikke er aktuelt å bygge E6 innenfor området vi hittil har tenkt, noe som kan medføre at planområdet må utvides vesentlig. Dette vil i så fall medføre en ekstra planbehandling, inkludert ny høringsrunde.

Strekningen strekker seg over 5 mil og berører fire kommuner, og vi er avhengig av at alle blir enige om hvor ny E6 og kryssløsninger skal ligge. Vi har godt samarbeid med kommunene, og vi har inntrykk av at dette skal greie, men erfaringsvis kan dette medføre utfordringer videre i planprosessen.

5 VEGALTERNATIVER

5.1 Forkasta vegalternativ

Begrunnelsen for forkasta vegalternativer

Konseptvalgutredningen er bakgrunnen for oppstart av kommunedelplanlegging av strekningen E6 Åsen nord – Mære, og Konseptvalgutredning (KVU) for veg- og bane Trondheim – Steinkjer er bakgrunnen for dette kommunedelplanarbeidet der «Moderniseringskonseptet» ble valgt. Dette er et konsept som i all hovedsak legger opp til at ny E6 i all hovedsak legges langs dagens E6. Dette har i stor grad begrenset den kreative fasen, og dette medførte at en del alternativer langt unna dagens E6 raskt ble forkasta. Dette gjelder for eksempel et alternativ forbi Verdal over Ytterøya, og nye E6 langs Leksdalsvatnet mellom Verdal og Steinkjer.

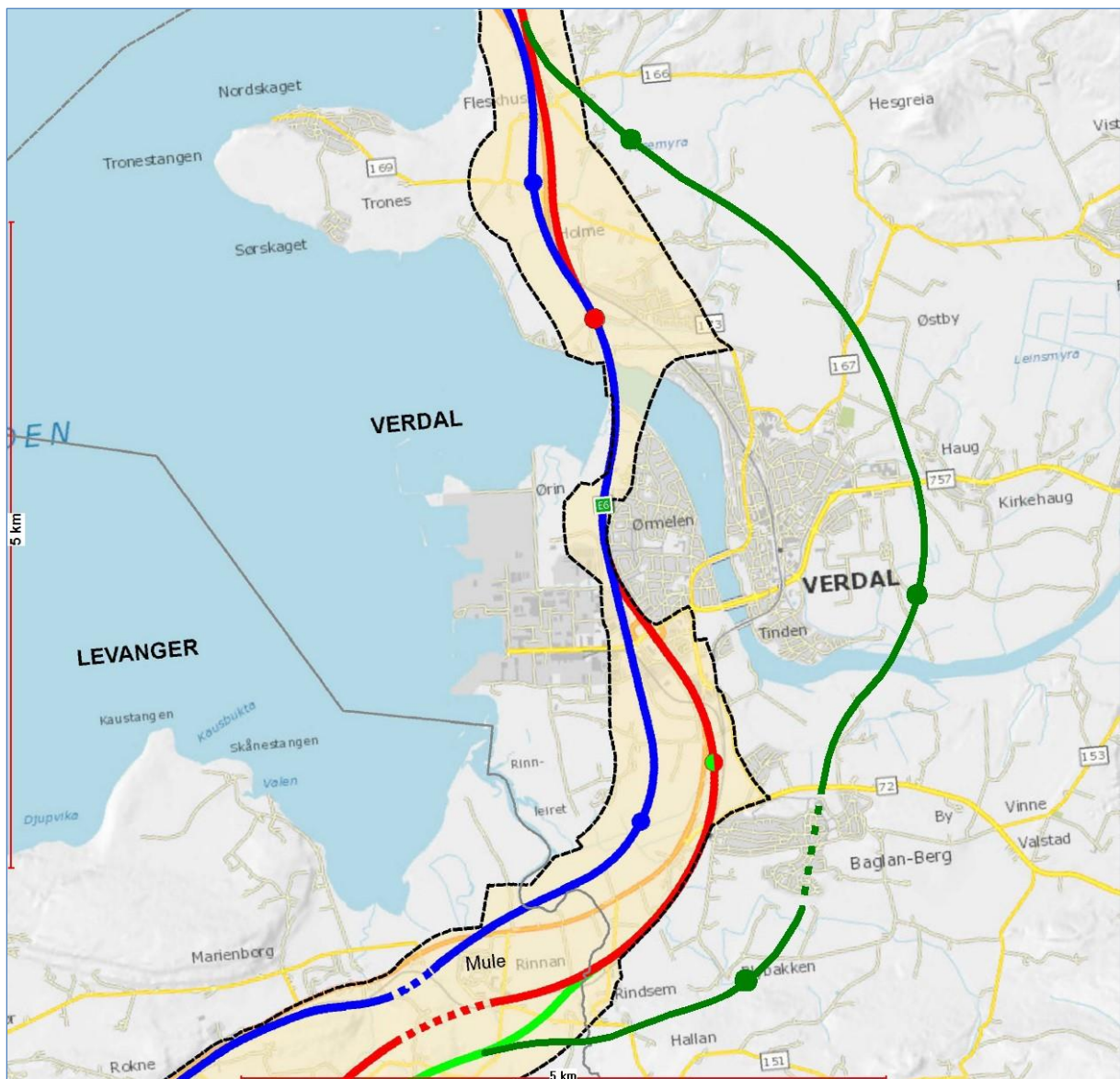
I den kreative fasen kom det imidlertid opp alternativer som fjernet seg ganske mye fra vedtatt KVU, men likevel ble ansett som aktuelle. Dette fordi planen også skal vise sammenhengende lokalvegnett inkludert omkjøringsveg på strekningen, noe som gjør at på enkelte strekninger er det bedre å bygge ny E6 enn ny lokalveg. Hvis E6 likevel må bygges ny, kan den trolig flyttes langt unna dagens E6.

De fleste av de aktuelle alternativene fra kreativ fase foreslås tatt med videre i utredningen, men etter en diskusjon med regionale myndigheter og kommuner er to av disse alternativene likevel ansett som uaktuelle. Dette gjelder et alternativ øst for Skogn og ett øst for Verdal, som vi anslår som så konfliktfylte at vi foreslår at de forkastes og ikke utredes videre.

Verdal øst

Dette er et alternativ som ville gitt en løsning med ny E6 utenom Verdal sentrum, og gode muligheter for kort omkjøringsveg langs dagens E6 ville gitt god måloppnåelse med hensyn på samfunnssikkerhet. Alternativet ville også gitt mulighet for et kryss både øst og sør for sentrum.

Alternativet ble forkastet i all hovedsak av hensyn til jordvern. Vegen ville lagt beslag på mye verdifull dyrkajord og samtidig skapt en ny barriere. På sikt ville trolig næringsutviklingen østover fra sentrum blitt forsterka, som igjen ville ha forsterka nedbygging av verdifull dyrkajord. Et alternativ øst for Verdal ville blitt lenger enn dagens E6, og dette var også en medvirkende årsak til at alternativet ikke foreslås utredet videre.

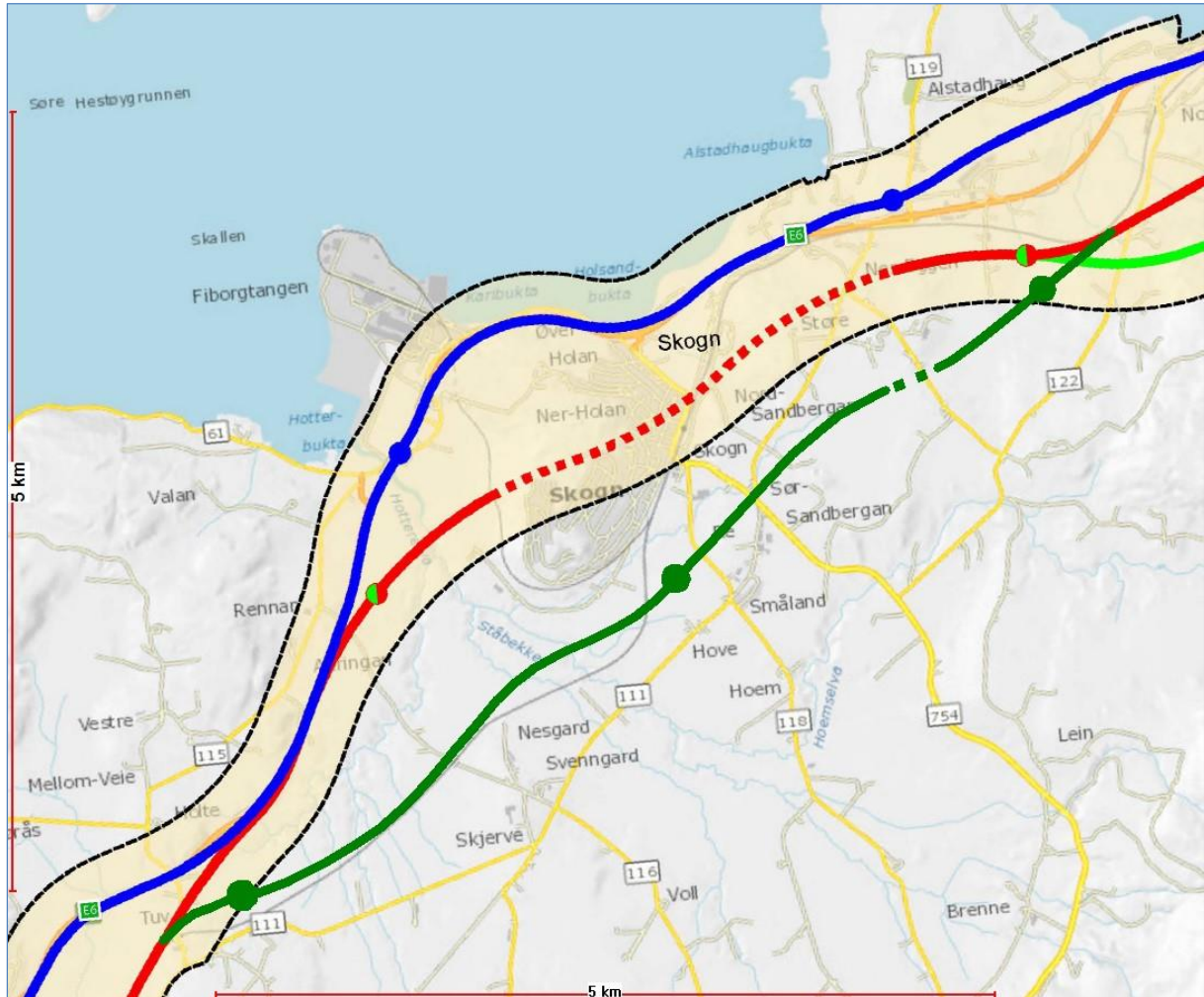


Kartet viser østre linje (mørk grønn linje) forbi Verdal sentrum. Denne er forkastet.

Skogn øst

I likhet med øst-alternativet på Verdal ville også ei østlig linje på Skogn gitt et alternativ utenom sentrum, og i tillegg en betydelig kortere strekning enn dagens E6. Strekningen fra Fiborgtangen til Gråmyra kan gi noen utfordringer med hensyn til målet om god samfunnssikkerhet, i og med at både ny E6, lokalveg og delvis jernbanen blir liggende parallelt. Dette kan kanskje medføre behov for tunnel på begge de to andre alternativene, men med en løsning øst for Holåsen er ikke tunnel nødvendig.

Dette alternativet foreslås imidlertid forkastet av jordvern hensyn, og barrierevirkningen var også utslagsgivende på Skogn. Jernbanen danner allerede i dag en utfordrende barriere øst for Holåsen.



Kartet viser østre linje (mørk grønn linje) forbi Skogn sentrum. Denne er forkastet.

5.2 0-alternativet

0-alternativet vil beskrive situasjonen på vegnettet i antatt åpningsår 2028 dersom ikke tiltaket gjennomføres. Det vil imidlertid omfatte tiltak som er vedtatt og som med stor sannsynlighet uansett vil bli gjennomført innen 2028.

0-alternativet konsekvensutredes på lik linje med de andre alternativene. Her blir det vurdert konsekvensene av at planlagt tiltak for ny E6 på strekningen ikke blir gjennomført.

5.3 Alternativer som foreslås utredet

Begrunnelsen for aktuelle alternativer

Alternativer som anses som aktuelle og foreslås utredet er i tillegg til Vegvesenets faglige vurderinger, kommet fram gjennom en dialog med berørte kommuner og sektormyndighetene. Kreativ fase med idédugnader er en viktig del av denne dialogen, i tillegg til drøftingsmøter.

Det er viktig at lokalisering av ny E6 kan tilknyttes lokalvegnettet på en god måte, gir gode omkjøringsmuligheter og god samfunnssikkerhet.

Reisetid for gjennomgangstrafikken blir vektlagt i arbeidet med valg av alternativ. Kortest mulig veg fra A til Å og en slak kurvatur som gir mulighet for høy fart, gir naturlig nok kortest reisetid. Ny E6 vil få fullverdige kryss med av- og påkjøringsfiler som gjør at gjennomgangstrafikken kan holde samme fart gjennom kryssene.

I brev fra Samferdselsdepartementet, datert 19. desember 2014, fikk Vegvesenet klare føringer på at hovedveger i størst mulig grad skal legges utenom byer og tettsteder. Dette vil bli viktig som begrunnelse for valg av alternativ.

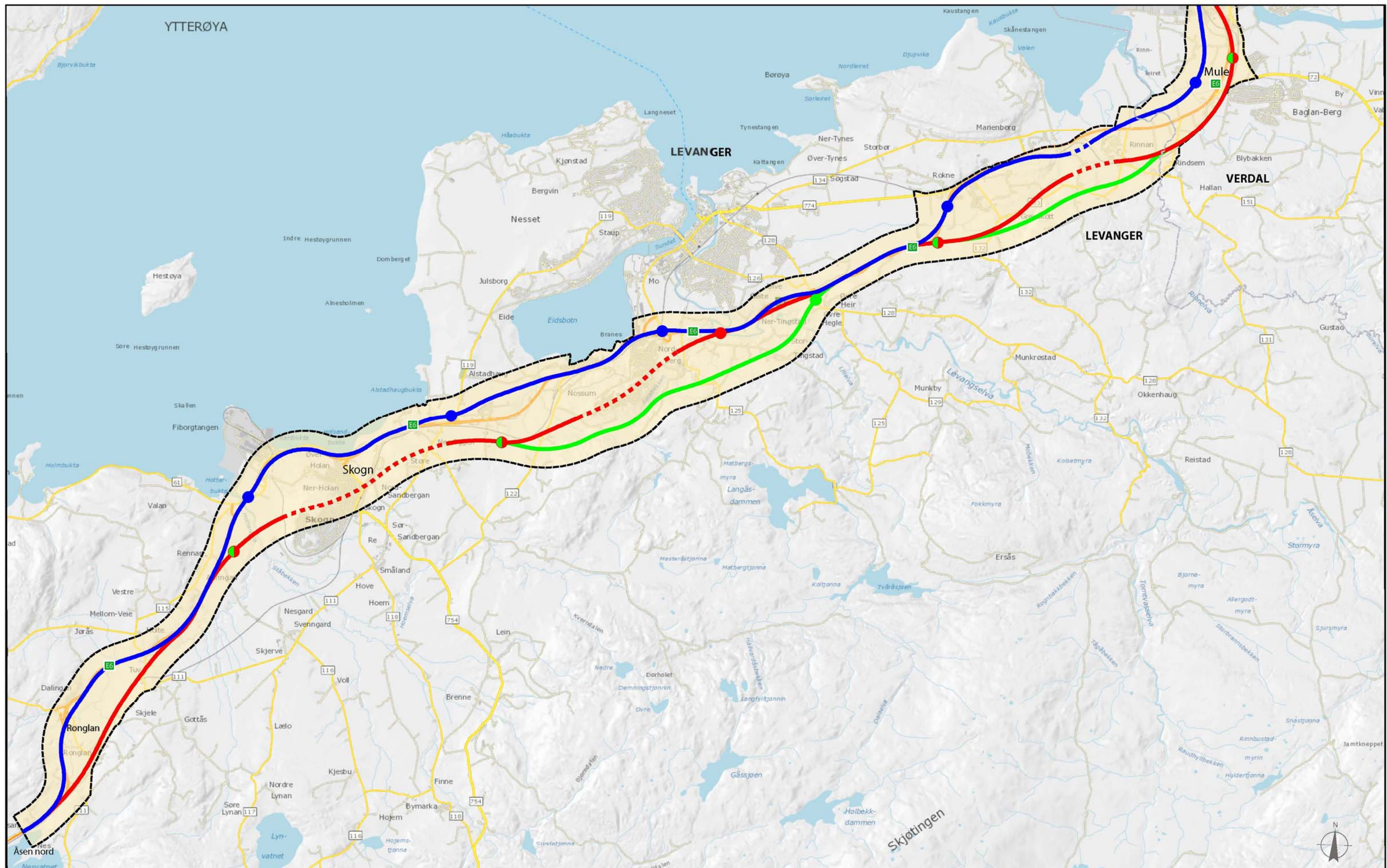
Det er viktig å presisere at ingen av de aktuelle alternativene er prioritert fra Vegvesenet side. Alternativene som anses aktuelle, er foreløpig ikke konsekvensutredet slik at en prioritering vil skje som en følge den forestående konsekvensutredningen.

Åsen nord – Mule

Dagens situasjon

Det er i dag midtdeler på storparten av strekningen, men det mangler på strekningen mellom Gråmyra og Moan. En delstrekning som samtidig er den mest trafikkerte. Det er i dag seks kryss på strekningen, inkludert ei rundkjøring på Gråmyra. Det er kryss på Ronglan lengst i sør og på Hotran sør for Skogn, som blant annet gir adkomst til Norske skog på Fiborgtangen. I Holsandbukta ligger krysset som ligger nærmest Skogn sentrum, og som også gir adkomst til Fiborgtangen nordfra. Nord for Skogn ligger næringsområdet på Gråmyra med rundkjøring, som også er viktig som adkomst til Levangernesset i tillegg til østover mot Skogn. Neste kryss blir ved kjøpesenteret «Magnet» på Moan, som er hovedkrysset til Levanger sentrum sørfra. På Nossu mellom Gråmyra og Moan er det i tillegg flere direkte avkjørsler fra E6. Krysset på Heir lenger nord er viktig for ferdsel mellom Okkenhaug øst for E6 og Levanger sentrum. Hovedkrysset for Levanger i nord er på Mule, og er utformet som ei rundkjøring.

Kart med vegalternativer innenfor delområdet er vist på neste side.



Tegnforklaring		Kryssområde
Veg i dagen		● Vest, midt, øst
	Vest veglinje	● Vest
	Midt veglinje	● Midt
	Øst veglinje	● Øst
Veg i tunnel		● Øst, midt
	Vest tunnellinje	
	Midt tunnellinje	
	Øst tunnellinje	

	Planområde
	Planavgrensning
	Kommunegrense



Planprogram E6 Åsen nord-Mære

Strekningen Åsen nord-Mule



Statens vegvesen

Produsert 15.04.2016

Geodata Statens vegvesen



Bildet viser krysset ved Magnetten kjøpesenter. Dette er hovedkrysset til Levanger sentrum i sør. Foto: UFO2 AS.

Alternativ vest

Alternativet er vist med blå linje på plankartet, og følger i størst mulig grad dagens E6. Dette gjelder hele strekningen, bortsett fra forbi Gråmyra, der det også kan være et alternativ å legge ny E6 nordvest for dagens E6 og industriområdet. Det er trolig mulig å bygge ny E6 på denne strekningen uten tunnel, men det kan også på dette alternativet være aktuelt med tunnel mellom Fiborgtangen – Skogn, og Nossun – Moan.

Alternativ midt og øst

Dette alternativet følge jernbanelinja nordover, og går videre under Holåsen og Skogn sentrum i tunnel. Midt-alternativet (rød linje) går videre øst for jernbanen nord for Skogn, og under Høgberget i tunnel. Alternativ øst (grønn linje) viser en variant uten tunnel sørøst for Høgberget.

Aktuelle kryssplasseringer

Vi foreslår å utrede muligheten for et kryss sør for Skogn, og mener det er mest aktuelt å plassere det så nært Skogn sentrum og Fiborgtangen som mulig. Det er derfor ikke vist kryss på Ronglan, men det forutsettes at det også i framtiden blir behov for å krysse E6 her. Vi ønsker også å begrense antall kryss nord for Holåsen, og vil derfor utrede framtidig kryss i området ved Gråmyra der kryss i Holsandbukta ikke er med.

Når vi kommer videre til Levanger, viser alternativ vest et kryss på Moan i nærheten av dagens kryss. Kryss på alternativ midt vil trolig komme en god del lenger nord som følge av krav til avstand til tunnelmunningen. Alternativet viser ikke framtidig kryss ved dagens Okkenhaugkryss, men kryssing av E6 vil bli utredet her slik som på Ronglan.

Alternativ øst viser kun kryss der dagens Okkenhaugkryss ligger slik at denne adkomsten til Levanger sentrum også blir utredet.

Mule – Mære

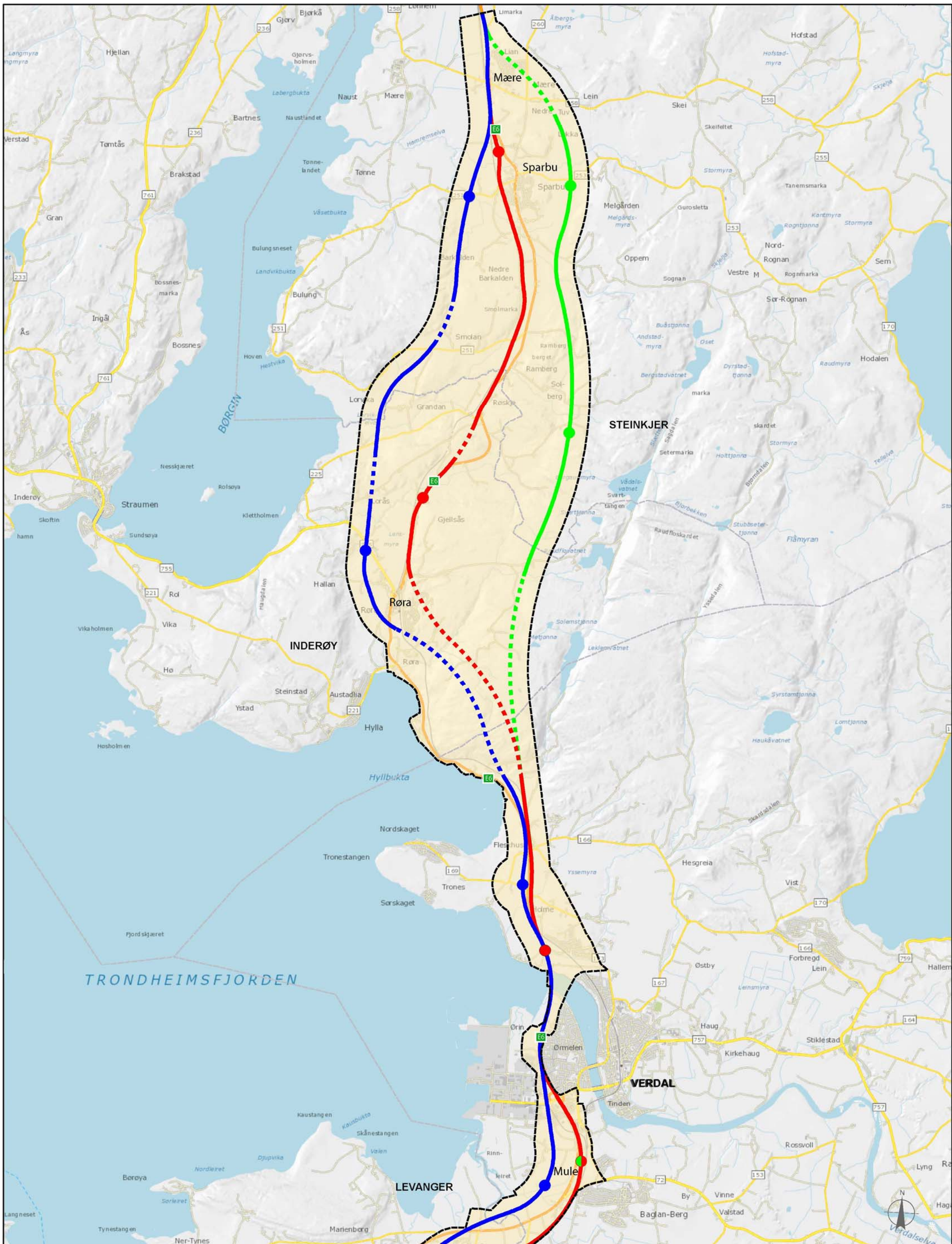
Dagens situasjon


E6 fra Mule til Hamnekrysset på Verdal er sammen med strekningen Skogn – Moan, de mest trafikkerte på hele planstrekningen. Det er ikke midtdeler på denne strekningen, og det er mange mindre kryss og avkjørsler direkte fra E6. Mulelia er en utsatt strekning med mange trafikkulykker.

Sentralt kryss på strekningen er krysset med fv. 72 til Sverige like sør for Verdal sentrum hvor det er stor andel tungtrafikk på grunn av blant annet kalk- og tømmertransport. Enkelte tider på dagen er det problemer med trafikkavviklingen, og det samme gjelder Hamnekrysset på Verdal. Dette krysset er viktig for adkomst til næringsområdet på Ørin, og for forbindelse til sentrum på østsiden og videre oppover dalen. Strekningen fra Hamnekrysset og til krysset på Fleskhus nord for Verdal sentrum har forholdsvis god standard da den er avkjørselsfri med høy fartsgrense.

Krysset på Røra er et viktig knutepunkt for trafikken til Inderøy og videre utover til Fosen. Strekningen mellom Fleskhus og Røra har lav standard uten trafikkikker gang- og sykkelvegforbindelse, og det mangler omkjøringsmuligheter. Strekningen nord for Røra til Mære er sammen med strekningen sør for Skogn, den minst trafikkerte på strekningen. E6 går imidlertid midt gjennom Sparbu sentrum, noe som gir lav fart og usikkerheter knyttet til kryssende gangfelt og bussholdeplasser. Det samme gjelder på Mære der ny E6 fra Steinkjer med midtdeler og høy fart avsluttes.


Kart med vegalternativer innenfor delområdet er vist på neste side.







Tegnforklaring


Veg i dagen


 Vest veglinje


 Midt veglinje

 Øst veglinje


Veg i tunnel


 Vest tunnelling


 Midt tunnelling


 Øst tunnelling


Kryssområde


 Vest, midt, øst


 Vest


 Midt

 Øst

 Øst, midt

 Planområde

 Planavgrensning

 Kommunegrense

Planprogram E6 Åsen nord-Møre

Strekningen Mule-Møre

0

1

2

3

Km

Statens vegvesen

Geodata Statens vegvesen

Produisert 15.04.2016



Bildet viser Mulelia, sett sørover. Foto: UFO2 AS.

Alternativ vest

Det vestlige alternativet nordover følger i mindre grad dagens E6 enn det alternativet gjør på strekningen lenger sør. På den første delstrekningen fra Mule til Rinnleiret gjør det imidlertid det, men vi ser det som mer aktuelt å legge ny E6 ovenfor jernbanen ned gjennom Mulelia. Det er nylig gjennomført grunnundersøkelser i Mulelia, som viser at det er store utfordringer med utvide nordvest for dagens E6. Det blir trolig behov for tunnel mellom Mule og Rinnleiret, som samtidig gir mulighet for å legge ny E6 under jernbanen.

Videre nordover fra Rinnleiret er det absolutt aktuelt å legge ny E6 langs dagens veg, men det er også aktuelt å legge den lenger vest over Fætta. Dette gir bedre plass og fleksibilitet med hensyn til adkomst til næringsområdet på Ørin, kryssing av jernbanens sidespor, østover via sentrum og fv. 72 mot Sverige.

Videre nordover over Verdalselva til Fleskhus følger alternativet i all hovedsak dagens E6, men går i tunnel fra Bjørga til Røra. Dagens E6 fra Fleskhus til Røra gjennom Bjørga og Koabjørga anses som uaktuelt for framtidig E6, men vil bli et godt alternativ for gående og syklende mellom Verdal og Inderøya.

Tunnel kommer ut under jernbanen mellom Koa og boligfeltet i Hellemshaugen. Trasé er vist videre vest for Røra og krysser fv. 755 vest for næringsarealet på Lensmyra. Alternativet går videre i tunnel vest for dagens jernbanetunnel gjennom Røskje og passerer Lørvika. Videre inn i tunnel vest for Rambergsmyra og videre vest for Sparbu med kryssing av jernbanen før Mære. Videre nordover forbi Mære følger alternativet i stor grad dagens E6. På strekningen

fra Røra til Sparbu går alternativet svært langt fra dagens jernbane og E6, men det kan være like aktuelt at det endelige alternativet legges nærmere jernbanen. Det er heller ikke sikkert at det blir behov for tunnel nord for Røskje.



Bildet viser området nordover ved Røskje, sør for Sparbu. Foto: UFO2 AS.

Alternativ midt og øst

Istedenfor å følge dagens E6 nordover forbi dagens rundkjøring på Mule, er det aktuelt å kjøre rett fram i den krappe kurven sør for Mulekrysset.

Videre i tunnel som munner ut under jernbanen sør for Rinnleiret, følger jernbanen nordover mot Verdal sentrum for så å følge dagens E6 videre gjennom sentrum og Hamnekrysset. Det kan også være en mulighet å trekke veglinja nordover fra Mule lenger sør for å unngå tunnel, og dette alternativet er vist som grønt på plankartet.

Nord for Verdalselva viser det østlige alternativet ny E6 på andre siden av jernbanen enn den ligger i dag, med kryssing under jernbanen langt sør. Dette gir mulighet for å legge veglinje inn i fjellet på samme høyde som Fleskhus siden det ikke blir nødvendig å krysse under jernbanen nord for Fleskhus.



Bildet viser området nordover mot Hamnekrysset ved Verdal sentrum. Foto: UFO2 AS.

På Røra viser midt-alternativet en tunnel som munner ut like nord for dagens kryss på Røra, like øst for jernbanen. Veglinjen følger videre dagens E6 nordover og går inn i tunnel før Røskje. Videre følger veglinja dagens E6 på østsiden av jernbanen gjennom Sparbu sentrum fram til Mære. I en slik løsning vil miljøttunnel gjennom Sparbu bli utredet, men det er samtidig like aktuelt å legge ny E6 rett vest for jernbanen forbi Sparbu.

En annen løsning enn midt-alternativ nordover fra tunnel fra Fleskhus, er å legge vegen så langt øst at tunnel forbi Røskje kan unngås. Alternativ midt går videre øst for Sparbu uten tunnel og gjennom Mære i tunnel. Det vil også bli utredet en krysskobling av øst-alternativet med de to andre sør for Sparbu slik at det gir rom for øst-alternativet på Mære-Sparbu selv om det ikke blir videreført forbi Røra.

Aktuelle kryss

Det er aktuelt med kryss på Mule for å gi god adkomst til Levanger nordfra. Det vil derfor bli utredet en kryssløsning på alle tre alternativer nærmest mulig dagens rundkjøring.

Det blir utredet et hovedkryss til Verdal sør for sentrum som skal gi bedre adkomst til industriområdet på Ørin, sentrum på østsiden, forbindelsen videre oppover i dalen og fv.72 til Sverige. Det blir i tillegg utredet egne kryssinger av E6 for å gi god forbindelse mellom vest- og østsiden av E6, og spesielt i dagens kryss, Hamnekrysset, er dette svært aktuelt. Det vil også bli fokus på kryssing av jernbanen inkludert sidespor, og god forbindelse for kalktransporten fra Tromsdalen til havneområdet.

Det blir også utredet kryss til Verdal nord for elva, og en plassering lenger sør mellom dagens Fleskhuskryss og Verdalselva er mest aktuelt.

Framtidig kryssløsning på Røra blir også utredet. Kryss på alternativ vest kan bli liggende vest for Lensmyra på fv. 755, mens alternativ midt viser en kryssplassering lenger nordøst for jernbanen. Alternativ øst viser en alternativ kryssplassering øst for Røskje, midt mellom Røra og Sparbu sentrum.

Det er mest aktuelt med et felles kryss for Sparbu og Mære i framtiden, og dette krysset vil det trolig være gunstig å plassere mellom Sparbu og Mære. Utredningen kan også vise at det er gunstig med et felles kryss for Røra og Sparbu.

6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENsutREDNINGEN

Det er kun tema som antas å være beslutningsrelevant for å velge alternativ som konsekvensutredes i planarbeidet, og disse temaene er beskrevet i dette kapitlet. Alle aktuelle alternativer konsekvensutredes. **Metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 (2014) «Konsekvensanalyser» legges til grunn for konsekvensutredningen.**

Det finnes andre veiledere om konsekvensanalyser der de ikke-prissatte fagtemaene er inndelt avvikende fra temainndelingen i denne håndboka. **«Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven»** har listet opp en rekke tema som planen skal beskrive og vurdere virkninger av på miljø og samfunn. Disse er innarbeidet i de ikke-prissatte temaene, slik at bruken av håndboken er vurdert til å oppfylle kravene til utredning i forskriften.

Etter at anbefalt linje er valgt er det også tema som kun vurderes for det ene alternativet. Disse omtales i kapittel 7 «Virkninger av planforslaget» og vil bli beskrevet i planbeskrivelsen for det anbefalte alternativet.

Konsekvensutredningen skal være så omfattende at det ikke blir nødvendig å konsekvensutrede på reguleringsplannivå, jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 2, bokstav f).

6.1 Metode konsekvensutredning

Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i håndbok V712. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirksomheter det samme tiltaket gir. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT, som er Statens vegvesen sitt verktøy for samfunnsøkonomiske beregninger av vegprosjekt.

Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte tema skal utredes ved å benytte standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712 kapittel 5.

De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og utfyller hverandre. De fem hovedgruppene er:

- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfold

- Kulturmiljø
- Naturressurser

De fem fagtemaene utredes etter følgende struktur:

Områdets verdi:

Vurderes på en tredelt skala; liten–middels–stor

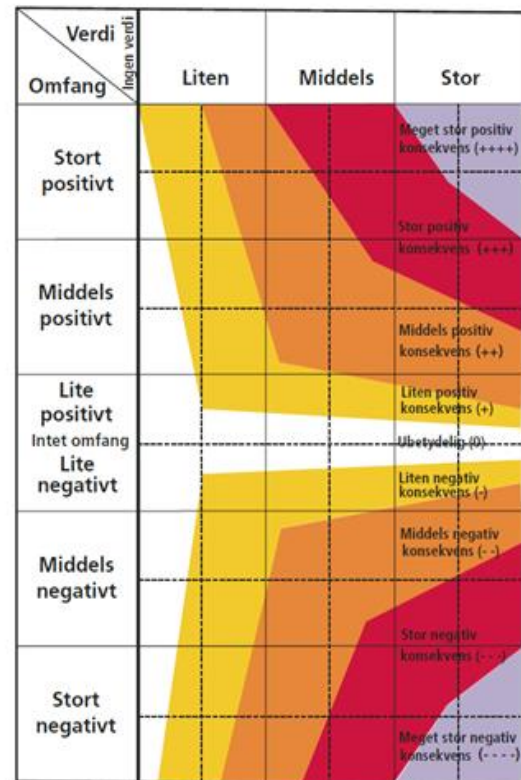
Tiltakets omfang:

Vurderes på en fem-delt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt»

Tiltakets konsekvens:

For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifta» i håndbok V712.

Temaene omtales som ikke–prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroner og øre, men vurderes etter en ni-delt skala som går fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens.



Figur 6.1.1 Konsekvensvifte (Kilde: Statens vegvesens håndbok V712)

Samfunnsøkonomisk analyse:

Prissatte og ikke–prissatte tema skal sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til metodikk i kapittel 7 i håndbok V712.

Vurdering av andre samfunnsvirkninger:

I tillegg vurderes andre samfunnsmessige virkninger i samsvar med kapittel 8.

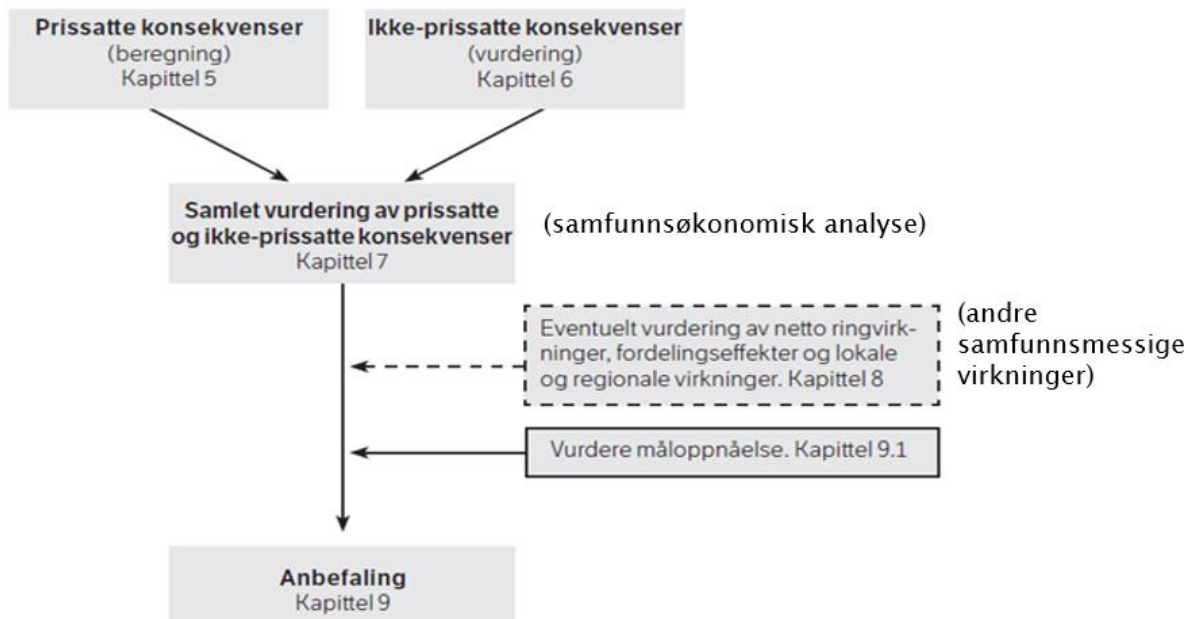
Vurdering av måloppnåelse:

Før det gis en anbefaling vil også alternativene vurderes opp mot måloppnåelse jf. kapittel 9.1 i håndboka. Her vil også tema som bearbeides i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen.

Anbefaling:

Til slutt vil konsekvensutredningen gi en anbefaling etter retningslinjene i kapittel 9.

Metode for konsekvensutredning er skjematisk vist i figuren nedenfor.



6.2 Utredningstema: Prissatte konsekvenser

Med prissatte konsekvenser menes konsekvenser som det finnes metoder for å kostnadsberegne i kroner.

Det skal gjennomføres nytte-/kostnadsanalyse med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT, som beskrevet i kapittel 6.1. Det trafikale grunnlaget for beregningene gjøres med Regional transportmodell (RTM).

Analyseperiode

Nyttekostnadsanalysen har et tidsperspektiv på 40 år, det vil si at en tar hensyn til nytte- og kostnadselementer fra antatt åpningsår og 40 år framover i tid. Analyseperioden i konsekvensutredningen blir dermed 2028 –2068.

Trafikant og transportbrukernytte

Her inngår nytte av redusert reisetid, reduserte kjøretøykostnader og nytte av nyskapt trafikk.

Det skal utføres trafikkanalyse som viser dagens situasjon, alternativ 0 og forandring i transportmiddelbruk og trafikkmengder for hvert alternativ både for trafikk på ny E6 og lokalveger. Trafikkanalysen blir utført basert på grunnlagsdata fra Regional transportmodell (RTM midt). Analysen skal også synliggjøre virkninger utenfor planområdet.

Både gående og syklende skal også omfattes av analysen. Dette beskrives tekstlig, da RTM ikke vil kunne fange opp alle effekter av tiltak for gående og syklende.

Operatørnytte

Med operatører menes kollektivselskaper, bomselskaper og andre private aktører. For operatørene beregnes kostnader, inntekter og overføringer i EFTEKT-programmet.

Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige blir synliggjort gjennom beregning av investeringskostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader. Kostnadsoverslag for investeringskostnadene skal utarbeides ved hjelp av ANSLAG metoden.

Kostnadsoverslaget skal også omfatte nødvendige tiltak for omklassifisering på dagens E6 og evt. annet vegnett som blir berørt. Driftskostnader må vurderes for både tunnel og eksisterende veg i konsekvensutredningen.

Ulykker

Det skal gjøres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i henhold til Vegsikkerhetsforskriften § 3. Dette innebærer at samfunnskostnader for forventet endring i trafikkulykker skal beregnes, og det skal gjøres en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen for de ulike alternativene. Endring i tallet på ulykker skal også beregnes og beskrives, primært:

- *antall personskadeulykker* og deres alvorlighetsgrad for hele analyseperioden
- *ulykkeskostnader* for hele analyseperioden basert på antall ulykker, alvorlighetsgrad og enhetskostnader

De totale samfunnsøkonomiske kostnader for en trafikkulykke omfatter både de realøkonomiske kostnadene, og det velferdstap trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

Støy og luftforurensning

Konsekvensene av støy og luftforurensning er for en stor del prissatt, og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse. Støy og luftforurensning har også virkninger som ikke er prissatt, og disse kommer fram i vurderingene av andre relevante tema, som for eksempel nærmiljø og friluftsliv. Som grunnlag for beregning av støy og luftforurensning benyttes trafikk- og transportdata fra Regional transportmodell (RTM).

Støy og lokal luftforurensning beregnes med egnede program og legges inn i EFTEKT. Regional og global luftforurensning beregnes i EFTEKT. I tillegg vil støy og lokal luftforurensning i kommunedelplaner utredes nærmere etter retningslinjene for støy og luftkvalitet i arealplanlegging (T-1442/2012 og T-1520). Det foreligger også en ny veileder (M-128) til støyretningslinje T-1442 og en rapport utarbeidet av Statens vegvesen med interne råd for bruk av T-1520 i arealplanlegging.

Begge vil bli benyttet som grunnlag i utredningen av støy og luftforurensning.

6.3 Utredningstema: Ikke-prissatte konsekvenser

De ikke-prissatte temaene inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Temaene omtales som ikke-prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroneverdier.

Det tas sikte på å gjennomføre denne konsekvensutredningen basert på kjent kunnskap, bl.a. databaser og eksisterende registreringer. Konsekvensutredningen skal imidlertid inneholde en vurdering av behovet for, og eventuelt forslag til, undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket, samt redegjøre for avbøtende tiltak.

Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut i fra omgivelsene. I tillegg skal reiseopplevelse vurderes, dvs. hvordan landskapet oppleves sett fra vegen. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap, via landbrukets kulturlandskap til det uberørte naturlandskap.

Et områdes særpreg er definert som et konsentrert uttrykk for samspillet mellom et landskapsområdes naturgrunnlag, arealbruk, historiske og kulturelle innhold, og romlige og andre sansbare forhold. Slike landskapskomponenter inngår som grunnlag for en visuell vurdering av landskapet.

Overordnede mål og føringer

Plan –og bygningsloven

I plan –og bygningsloven er det utover nevnte forskrift om konsekvensutredninger, særlig formålsparagrafens (§1–1) henstilling til ivaretagelse av «estetisk utforming av omgivelsene», som er viktig for dette fagtemaet. Viktige dokument er også Den europeiske landskapskonvensjonen og Naturmangfoldloven.

Arkitekturstrategi

I stortingsmeldingen «arkitektur.nå» blir ambisjonene for statlig arkitekturpolitikk trukket opp. Meldingen legger til grunn en bred definisjon av arkitekturbegrepet, der arkitektur omfatter i vid forstand alle våre menneskeskapte omgivelser. Visjonen er at god arkitektur skal bidra til høy livskvalitet, og gi attraktive, funksjonelle og universelt utformede byggverk og omgivelser.

Dagens situasjon

Det viktigste landskapselementet er Trondheimsfjorden, og landformene rundt er med å avgjøre hvordan fjorden er med å prege landskapet. Store åsdrag og bølgende leirbakketerreng om hverandre lager veggene i mange godt definerte landskapsrom.

Bebyggelse er preget av gårdsbebyggelse, og spredte boliger og bygninger med utspring i gårdstunene. Dette omkranser tettsteder og boligfelt plassert utenfor sentrum.



Dronebilde fra strekningen som viser landskapets karakter i store deler av planområdet. Nordover fra Ronglan.
Foto: UFO2 AS.

Flere kirker fra middelalderen ligger strategisk i terrenget og preger landskapet lokalt, som Alstadhaug kirke ved Gråmyra og Mære kirke lengst i nord. Opplevelsen av kulturlandskapet er lett tilgjengelig da hovedvegen E6 går tvers gjennom områdene i dag. Vegen letter tilgjengeligheten mellom områder, og er sammen med bygdevegene med å prege landskapet de binder sammen.

Mulige konsekvenser

Felles for alle alternativene er at de går gjennom et kulturlandskap med mye dyrket jord, gårder og spredt bebyggelse. Landskapet påvirkes ved at en bred veg med stiv linjeføring skjærer gjennom terrenget og bosettingen. Virkningene vil også være oppdeling av eiendommer og struktur i området. Linjene som ligger nærmere åser er snillere med landskapet enn de lenger ut. Landskapets tåleevne krever at ny veglinje følger linjedrag og terrenghøyder dersom inngrepene skal være akseptable.

Tunnelforskjæringer sammen med fjellskjæringer langs E6 gi til dels store inngrep. Landskapets tåleevne er også større i et landskap med stor flater og bratte åser. Tunnelportalplassering er viktig for hvordan vegen vil oppleves ved nær- og fjernvirkning.

Krav til utredning

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdiene i landskapsbildet og belyse hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke disse. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

Avbøtende tiltak som anses å ha betydning for valg av alternativ skal beskrives for alle alternativene. Avbøtende tiltak for å minske planens negative konsekvenser for landskapsbildet, visualiseres skissemessig og gjerne som 3D-visualisering.

Formingsveileder

I tillegg til konsekvensutredningen skal det utarbeides en formingsveileder for denne kommunedelplanen. Veileder skal vise overordnede mål og formingsprinsipper for plassering og utforming av ny E6 og tilhørende anlegg på strekningen.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv er velkjente begreper i dagligtalen, men er samtidig begreper som kan defineres på flere ulike måter. Begge begrepene er imidlertid knyttet til mennesker som brukere og/ eller beboere, og til de fysiske omgivelsene som har betydning for dem.



Tilgjengelighet for gående og syklende skal beskrives og utredes. Foto: www.tourdetomtvatnet.no

- **Nærmiljø** defineres som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor (Klima- og miljødepartementet 2013) og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel.
- **Friluftsliv** defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. I dette kan regnes både naturterreng og rekreasjonsareal i tettsteder. Parker, turveger og de fleste idrettsanlegg er også inkludert (SSB 2012).

Begge definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig og arbeidsplass – og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder.

Områdenes betydning for helse, trivsel, sosialt liv og mulighet for fysisk aktivitet for de som bor i eller er brukere av et område, behandles under dette temaet. Identitetsskapende områder eller elementer for beboere eller brukere skal også vurderes under dette temaet. Gang-, sykkel- og turvegsystemet må sees i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling.

Overordnete mål og føringer

Planlegging i kommuner, fylker og regioner skal blant annet medvirke til å fremme et aktivt friluftsliv og skape helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlige nærmiljø (Klima- og miljødepartementet 2013).

Spesielt skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser vurderes og beskrives i henhold til «Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen».

Dagens situasjon

Tilgjengeligheten mellom gårdsbebyggelse, eneboliger, boligfelt, tettsted og bysentrum innenfor planområdet bindes sammen av E6 og lokalveger, og sammen er de med å påvirke bruken av områdene.

E6 er også en markert barriere på store deler av strekningen, og særlig der den krysser byer og tettsteder. Dette gjelder blant annet Verdal der den vanskeliggjør kontakten mot sjøen, og det samme gjelder på Skogn og Nossunhylla. E6 er også en markert barriere gjennom tettstedene Røra og Sparbu.

Mulige konsekvenser

Gjennom området utredes ulike alternativer for ny E6 med noe ulik kurvatur og plassering. Dagens E6 skal trolig bli liggende som i dag, enten som E6 eller lokalveg. Felles for alle alternativer er at de kan påvirke strukturen i området som oppdelingen og bruken av eiendommer. Veganlegget med konstruksjoner som bruer/underganger kan gi bedre muligheter der folk bor og ferdes. I tillegg vil ny veg kunne føre til barrierevirkninger, og endringer i forhold til dagens situasjon, både for gående og kjørende. Ny veglinje kan nye

inngrep som blir synlige fra friluftsområdet ved fjorden, fra fjorden og andre siden av fjorden.

Et veganlegg vil påvirke området gjennom direkte inngrep eller nærføring. Det er generelt mye positivt ved at ny E6 legges utenom tettsted, slik at det som oftest medfører at ny E6 vil gå lenger unna skoleområder og bosetning i lokalmiljøet.

Støy og luftforurensning for nærmiljø og friluftsliv som følge av ny veg vil også kunne være en konsekvens.

Krav til utredning

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdiene i planområdet og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for nærmiljø og friluftsliv. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet. Eventuelle beslutningsrelevante usikkerheter knyttet til et alternativ skal omtales.

Avbøtende tiltak som anses å ha betydning for valg av alternativ skal beskrives for alle alternativene.

Naturmangfold

Ved utredning av konsekvenser for naturmangfold skal prinsipper som står i Naturmangfoldloven (mnl.) § 8–12 ivaretas. Dette gjelder blant annet at kunnskapsgrunnlaget for utredningen skal være godt nok, at føre-var-prinsippet skal legges til grunn der det råder usikkerhet, at tiltakets belastning på økosystemer skal belyses og at miljøforsvarlige teknikker skal vurderes for det eller de traséalternativene som anbefales. Konsekvensene for naturmangfold skal inneha opplysninger om arealer som blir direkte berørte av nytt veganlegg og betydningen av sideterrenget til nytt veganlegg. Mulig plassering av rigg- og anleggsområder skal inngå.

Overordnede mål og føringer

Naturmangfoldloven (§ 1) har følgende formål:

«Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i framtiden, også som grunnlag for samisk kultur.»

Loven gir forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5) samt en generell aktsomhetsplikt (§ 6).

Norge har forpliktet seg til å gjennomføre en helhetlig og økosystembasert forvaltning av alt vannmiljø i Norge (jf. Vannrammedirektivet og Vannforskriften). Alle vannforekomster skal som utgangspunkt ha minimum god miljøtilstand.

Norge har ratifisert internasjonale miljøkonvensjoner og har dermed forpliktet seg til å beskytte naturmangfoldet som konvensjonene omfatter. Den viktigste er Konvensjonen for biologisk mangfold (CBD), med følgende globale mål:

«Effektiv og umiddelbar handling for å stanse tap av naturmangfold for å sikre at økosystemene i 2020 er velfungerende og leverer nødvendige økosystemtjenester.»

www.miljodirektoratet.no og www.miljostatus.no/miljomal

Dagens situasjon

Landskapsnivå

Influensområdet ligger i sør- og mellom boreal vegetasjonssone (Moen 1998). Dominerende løs massetyper er fine anorganiske (sand, silt) og organiske (leire, torv) partikler, som fører til at store deler av influensområdet er brukt som dyrka mark. Bergartene domineres av skifer (NGU).

Inngrepsfrie naturområder

Det aktuelle planområdet har store inngrep i form av eksisterende veier, landbruksområder, bebyggelse og høyspentlinjer. Ingen av de foreslåtte utbyggingsalternativer vil medføre tap av inngrepsfrie naturområder, som er områder som ligger en kilometer eller mer unna tyngre tekniske inngrep.

Vassdrag

Planområdet strekker seg delvis ut over Verdalsvassdraget, et verna vassdrag. Alle vassdrag i planområde er påvirket av landbruk og andre forurensningskilder.

Lokalitetsnivå

Her omtales viktige lokaliteter i den store sammenheng. Enkeltlokaliteter og naturtyper innenfor influensområdet omtales ikke her, men blir likevel en del av utredningsgrunnlaget.

Verneområder

Planområdet følger kysten av Trondheimsfjorden mellom Åsen og Mære. Det er mange verneområder, særlig mellom Skogn og Røra. Disse er en del av Trondheimsfjorden våtmarksystem. Sammenhengen mellom områdene er viktig for den økologiske funksjonen av hvert område. Samlet har våtmarksområdene et internasjonal verdi for fuglelivet. Tre av områdene har status som Ramsar-område. Det gjelder:

- Eidsbotn fuglefredningsområde (VV00001511)
- Rinnleiret naturreservat (VV00001507)
- Ørin naturreservat (VV00001528)

Dagens E6 ligger på grensen til alle tre.



Bildet viser Ørin naturreservat med E6 i ytterkanten mot øst. Kilde: «Ramsarområder i Nord-Trøndelag». Foto: Halvor Sørhuus.

Andre naturvernområder som er del av Trondheimsfjordens våtmarksystem, og som ligger i influensområde er:

- Alnes fuglefredningsområde (VV00002251)
- Kausmofjæra fuglefredningsområde (VV00002270)
- Bjørga fuglefredningsområde (VV00002249)

Naturtyper

Dagens E6 krysser flere elve- og bekkedaler. Noen bekkedaler har fått status som naturtype. Bekkedaler er viktige spredningskorridorer, særlig i kulturlandskap med mye dyrka jord og bebyggelse. I tillegg har noen elver arter som er av forvaltningsinteresse.

Dyreliv

Det er stor arts mangfold knyttet til våtmarksystemet og naturtypene. Storvilt finnes spredt ut i influensområdet, og har flere viktige trekkveger over dagens E6.

Rødlistearter

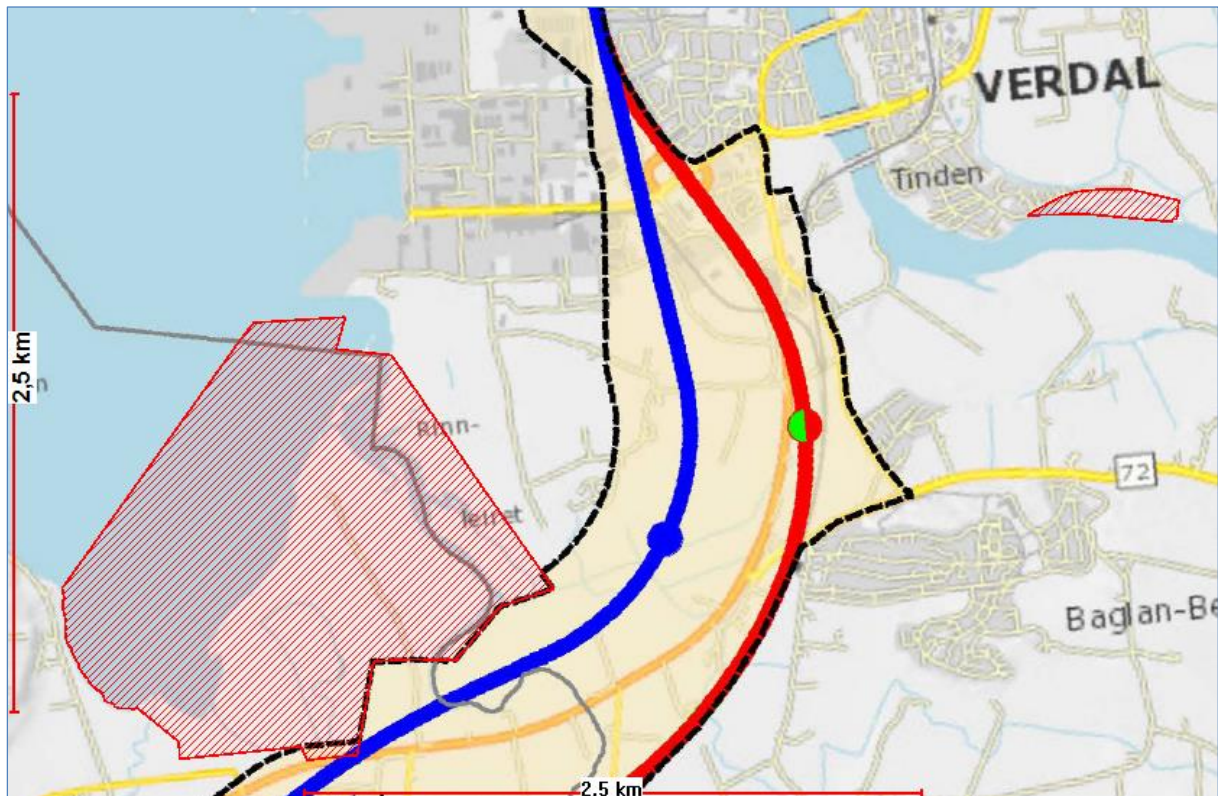
Rødlistearter i influensområdet er i stor grad knyttet til de verneområder og naturtyper som er omtalt fra før.

Svartelistearter – fremmede skadelige arter

Influensområdet er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet. Svartelistede arter finnes som følge av den aktiviteten spredt ut i hele influensområdet.

Mulige konsekvenser

Planområdet berører ikke direkte de områdene som er del av Trondheimsfjordens våtmarksystem, bortsett fra Rinnleiret naturreservat. Her foreslås det at planområdet omfatter den delen som ligger nærmest dagens E6. Økt støy kan derimot øke forstyrrelser av dyrelivet.



Kartet viser hvordan planområdet grenser inn mot Rinnleiret naturreservat.

Avrenning fra vegsystemet kan, i teorien, endre vannkvaliteten og dermed påvirke levevilkår for flora og fauna. På grunn av områdets karakter er det imidlertid ikke sannsynlig at avrenning fra vegen vil påvirke vannkvaliteten i stor grad, men dette avklares nærmer i planarbeidet.

Der ny veg krysser elv- og bekkedaler, kan kantvegetasjon og elveløp bli påvirket. Det må avklares i planarbeidet om elv- og bekkedalens funksjon og status vil kreve at det settes krav til avbøtende tiltak i bestemmelsene for videre planlegging.

Der ny veg går i ny trasé, kan den bli en ny barriere for flora og fauna. Særlig storvilt kan bli påvirket av ny hovedveg med mye trafikk. Under planleggingen må det vurderes om barriereeffekten blir så stor at det er krav om avbøtende tiltak, for eksempel i form av flora- og faunapassasjer.

Krav til utredning

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i eksisterende kunnskap fra offentlige databaser (for eksempel www.naturbase.no og www.gint.no) og kunnskap gitt av Fylkesmannen, som kan være data som ikke er offentlig. I samråd med Fylkesmannens miljøvernavdeling skal det vurderes om det er behov for supplerende undersøkelser. Supplerende undersøkelser sikrer en balansert grunnlag for sammenligning av alternativer, og at krav om tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag etter nml. §8 er oppfylt.

Avbøtende og kompenserende tiltak som kan bidra til å minimere/ redusere de negative virkningene av tiltaket, eventuelt gjøre tiltaket enda bedre, skal beskrives.

I henhold til KU-forskriftens vedlegg III skal det i konsekvensutredningen gis en vurdering av behovet, og eventuelt forslag til før- og etterundersøkelser dersom det vurderes som aktuelt for fagtemaet.

Dersom det utføres egne feltregistreringer i forbindelse med konsekvensutredninger, skal disse innrapporteres til relevante kart- og databasesystemer. Nye artsregistreringer rapporteres inn til Artsdatabanken, og nye naturtyperegistreringer tilrettelegges for innlegging i Naturbase.

Kulturminner og kulturmiljø

Definisjonen av kulturminner og kulturmiljøer er svært vid, og det er nødvendig å gjøre en vurdering av hva som er viktig å ta vare på. Basert på fagtradisjonen skal utreder skille mellom viktigheten av kulturmiljøene, og tydeliggjøre hvilke materielle spor som er viktigst å bevare for ettertiden gjennom en verdivurdering. Det må også påvises i hvilken helhet eller sammenheng kulturminnene i et kulturmiljø inngår i. Temaet tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse.

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner, <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>

- Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.
- Begrepet kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

- Automatisk fredete kulturminner omfatter alle faste kulturminner fra før 1537 og alle stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, samt samiske kulturminner eldre enn 100 år. Det samme gjelder for skipsfunn med tilhørende last under vann.
- Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Registreringskategorier er:

- Automatisk fredete kulturminner
- Samiske kulturminner
- Gårdsmiljøer/ Fiskebruk
- Kulturlandskap
- Urbane kulturmiljøer
- Teknisk/industrielle kulturmiljøer
- Andre kulturmiljøer som kirker, skoler, mm.

Overordnede mål og føringer

Kulturminner og kulturmiljø er kilder til kunnskap om fortidens levevilkår. De representerer viktige ressurser både som kilde-, opplevelse- og bruksverdi. Det er et nasjonalt mål å forvalte og ivareta et representativt utvalg kulturminner, slik at de kan overleveres til nye generasjoner. Kulturminner er en ikke-fornybar ressurs: Blir de ødelagt eller fjernet, er de tapt for alltid. Målet med kulturminnepolitikken er derfor å forvalte de kulturhistoriske verdiene på lang sikt som et kulturelt og miljømessig ressursgrunnlag for morgendagens samfunn (Stortingsmelding 35, *Framtid med fotfeste*).

Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet, og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.

Stortingsmelding nr. 16 «Leve med kulturminner» (2004–2005) og senere stortingsmeldinger beskriver målsetningene for kulturminneforvaltningen. Følgende overordnede mål kan sammenfattes:

- Unngå uopprettelige tap av særlig verdifulle kulturminner og kulturmiljøer
- Legge til rette for at mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal stå sentralt i utviklingen av levende lokalsamfunn og som grunnlag for verdiskaping
- Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på som bruksressurs og grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping

Norge har underskrevet flere internasjonale konvensjoner av betydning for kulturminner.

Dagens situasjon

Søk i Riksantikvarens database «Askeladden» viser at området generelt er rikt på automatisk fredete kulturminner og at noen av disse kommer i direkte eller indirekte berøring med de nye veitraseene. Dette er hovedsakelig i områdene ved:

- Alstadhaug – området er rikt på kulturminner fra ulike tidsperioder med blant annet kirkested, flere gravfelt, bygdeborg og bosetnings- og aktivitetsområder
- Levanger sentrum – pågående fredningssak av kulturmiljø
- Rinnan – fredet forsvarsanlegg; Rinnleiret
- Verdal/Fleskhus – med blant annet nærheten til Stiklestad som er et viktig historisk sted der det har vært mye aktivitet
- Brentsveåsen/Røskje – her ligger flere gravfelt fra bronsealder-jernalder
- Mære – viktig historisk sted i et åpent landskap. Mære kirke ligger strategisk plassert på en høyde i terrenget
- Vist – her ligger en gravhaug samt flere bosetnings- og aktivitetsområder, men mange av disse er allerede utgravd

I det aktuelle området er det registrert bygninger i SEFRAK, nasjonalt register over eldre bygninger og andre kulturminner. Registeret omfatter imidlertid ikke alle bygninger med antikvariske verdier. Det er noen eldre gårdsanlegg som kan ha verneverdi.



Bildet viser Alstadhaug kirke fra dagens E6. Foto: Herman Jelstad.

Mulige konsekvenser

Et veganlegg vil påvirke området gjennom direkte inngrep eller nærføring. Det skal beskrives hvilken virkning tiltaket har på enkelte kulturminner og kulturmiljø i berørte områder. Tiltaket vurderes i forhold til inngrep i, eventuelt visuell påvirkning, i terrenget av kjente

kulturmiljø/kulturminner. Automatisk fredete kulturminner i grunnen, kjente og ukjente kan gå tapt, og bygninger og anlegg med verneverdi kan bli revet eller flyttet.

Områder hvor en kan forvente å finne ikke-kjente automatisk fredete kulturminner, dvs. områder med potensiale for flere funn, skal vurderes.

Et kulturmiljø kan også bli påvirket av mer indirekte virkninger, eksempelvis at en veg blir trafikkavlastet, og dermed blir det et potensial for å pusse opp et bygningsmiljø som ved Åsen museum. Slike indirekte virkninger skal ikke inngå i omfangsvurderingene, men kan omtales som en positiv ringvirkning.

Krav til utredning

Formålet med utredningen er å frambringe kunnskap om kulturmiljøverdiene i influensområdet og belyse hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke kjente kulturminner og kulturmiljø. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet med utgangspunkt i eksisterende kunnskap.

Dersom en skissert trasé kan komme i konflikt med kjente kulturminner vil dette bli påpekt. Det skal lages en oppsummering/oversikt over kjente kulturminner og kulturmiljø langs trasevalgene.

Tiltaket kommer til å utløse undersøkelsesplikten iht. kulturminnelovens § 9, men denne undersøkelsesplikten utløses først ved reguleringsplan. Det vil bli avklart med Nord-Trøndelag fylkeskommune og Sametinget om kunnskapsgrunnlaget for utredningen er godt nok, eller om det må gjennomføres befaringer eller registrering allerede nå i kommunedelplanarbeidet.

Virkninger for kulturmiljøverdier og avbøtende tiltaket skal beskrives. I tilfeller der avbøtende tiltak ikke kan hindre konflikt med automatisk fredete kulturminner, må forholdet til Kulturminneloven avklares med hensyn til vern kontra dispensasjon. En dispensasjon innebærer vanligvis vilkår om videre arkeologiske undersøkelser (utgraving) før tiltaket kan iverksettes. I tilfeller der konflikt med kulturminner av annen vernestatus ikke kan unngås, f.eks. ved krigsminner, må forholdet avklares med rette kulturmyndighet.

Usikkerhet

Når det gjelder nyere tids kulturminner er manglende registreringer i databaser en problemstilling, men dette kan eventuelt suppleres gjennom befaring i planområdet. Detaljert kunnskap om enkeltbygninger som ikke er registrert tidligere, vil ikke bli innhentet på dette plannivået.

Ettersom området generelt sett er så rikt på kulturminner, vil potensialet for funn av hittil ukjente automatisk fredete kulturminner være stort. Omfang og karakter på disse er det derimot vanskelig å si på forhånd. Kjente funn i nærområdet kan likevel gi en pekepinn på hva en kan forvente å støte på i ulike områder. Dersom potensialet for å finne hittil ukjente

automatisk fredete kulturminner er stort, bør dette påpekes i forbindelse med samlet vurdering av et alternativ.

Naturressurser, inkludert landbruk

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georessurser (berggrunn og mineraler). Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv.

- Med *ressursgrunnlaget* menes de ressursene som er grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri. Vurderingen av ressursgrunnlaget omfatter både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter ikke den økonomiske utnyttelsen av ressursen, dvs. de bedriftsøkonomiske (også kalt privatøkonomiske) forhold. De vurderes under prissatte konsekvenser.
- Med *fornybare ressurser* menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Med vannressurser menes ferskvann (overflatevann og grunnvann), kystvann, samt deres anvendelsesområder.
- Med *ikke-fornybare ressurser* menes jordsmonn og georessurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter.

Overordnede mål

Et sentralt mål for forvaltningen av naturressurser er i størst mulig grad å bevare dem for framtiden. *Bærekraftig utvikling* er her et sentralt begrep. En bærekraftig utvikling blir definert som en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten at det går på bekostning av framtidige generasjoners muligheter.

Det *nasjonale målet for jordvern* er å ta vare på god matjord. Stortingsmelding 9 (2011–2012) Landbruks- og matpolitikken angir at det skal legges til rette for økt produksjon av jordbruksvarer. *Vannressursene* skal sikres en helhetlig beskyttelse og forvaltes på en bærekraftig måte. *Georessursene* som er ikke-fornybare ressurser, skal sikres og forvaltes på en god måte som legger til rette for bærekraftig utnytting.

Aktuelle lovverk er Jordlova og Skogbrukslova, Vannforskriften, m.fl.

I dette prosjektet begrenses temaet naturressurser til å omfatte jord- og skogressurser, samt georessurser.

Fiske, havbruk, vilt, vannforekomster og reindrift anses å bli så lite berørt at det ikke gir grunnlag for valg av alternativ, og vil derfor ikke bli konsekvensutredet. Temaene vil imidlertid bli omtalt i planbeskrivelsen for det anbefalte alternativet.

Landbruk

Dagens situasjon

Det er et aktivt landbruk og mye dyrket mark i planområdet. Jordbruksarealet som berøres består i hovedsak av fulldyrket lettbrukt jord. Husdyrhold med grovfôrproduksjon og kornproduksjon er dominerende driftsformer.



Bildet viser store, sammenhengende jordbruksområder ved Skogn. Foto: Herman Jelstad.

Mulige konsekvenser

De ulike korridorene og traséalternativene vil medføre arealbeslag og noe fragmentering av jordbruksarealer. Tiltaket vil også berøre noen produktive skogsområder. For berørte gårdsbruk kan vegplanene endre ressursgrunnlaget ved at deler av eiendommens dyrkamark eller utmark blir omdisponert. Veganlegget kan også endre arronderingen ved at tidligere sammenhengende arealer blir delt. På den annen side kan også veganlegget i enkelte tilfeller gi bedre arrondering.

Krav til utredning

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om naturressursene i influensområdet og belyse hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke disse verdiene. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet.

Konsekvensene for landbrukets ressursgrunnlag (jord- og skogressurser) og driftsforhold må utredes, og arealtap for de ulike alternativene skal beregnes.

Avbøtende og kompenserende tiltak som kan bidra til å minimere/reducere de negative virkningene av tiltaket (eventuelt gjøre tiltaket enda bedre) skal beskrives.

Georessurser

Vi er ikke kjent med at det er store berggrunn- eller mineralforekomster innenfor planområdet. Transport fra kalkforekomsten i Tromsdalen til havneområdet på Verdal vil ha betydning for kryssløsning på Verdal.

Krav til utredning

Berggrunn og mineralforekomster innenfor planområdet vil bli kartlagt, og inngå i konsekvensutredningen. Tunnelmassene sin kvalitet og bruk vil bli utredet.

Avbøtende og kompenserende tiltak som kan bidra til å minimere/reducere de negative virkningene av tiltaket (eventuelt gjøre tiltaket enda bedre) skal beskrives.

6.4 Andre samfunnsmessige virkninger

Prissatte og ikke-prissatte konsekvenser vurderes i sammenheng i en samfunnsøkonomisk analyse. Sammenstillingen er en systematisk sammenlikning av fordeler og ulemper ved de aktuelle alternativene eller tiltakene. I praksis kan det gjenstå noen samfunnsøkonomisk relevante virkninger som ikke er fanget opp gjennom analysen. Dette omtales ofte som netto ringvirkninger.

De typiske prosjekter hvor netto ringvirkninger kan forventes å være tilstede, er prosjekter som gir betydelig innkorting av reisetid.

Ut fra alternativer som er skissert i planprogrammet, vil virkningene av redusert reisetid være tilstrekkelig utredet under prissatte konsekvenser.

Den samfunnsøkonomiske analysen angir lønnsomheten samlet for «storsamfunnet». Ny E6 kan imidlertid føre til at noen grupper får store deler kostnadene/ulempene, men ikke nytte/fordeler. Dette kalles fordelingsvirkninger.

På bakgrunn av konsekvensene som kommer fram under prissatte og ikke-prissatte konsekvenser vil eventuelle fordelsvirkninger beskrives i henhold til kapittel 8.2 i håndbok V712.

Lokale og regionale virkninger handler om å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt.

Ut fra alternativer og forslag til kryssplasseringer i dette planprogrammet, vil det være lokale virkninger utover de konsekvenser som vurderes i den samfunnsøkonomiske analysen.

Følgende lokale virkninger skal beskrives i henhold til kapittel 8.3 i håndbok V712:

- Endret arealbruk, herunder lokalt utbyggingsmønster
- Kommunikasjonsknutepunkter
- Langsiktige konsekvenser for miljø og arealbruk

7 TEMA SOM SKAL BEHANDLES I PLANBESKRIVELSEN

7.1 Generelt

I tillegg til de særskilte utredningstemaene som er beskrevet i kapittel 6.2 (prissatte konsekvenser), kapittel 6.3 (ikke-prissatte konsekvenser) og kapittel 6.4 (andre samfunnsmessige virkninger) i samsvar med håndbok V712, er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av flere andre problemstillinger.

Disse temaene vil bli drøftet og ivaretatt i planbeskrivelsen:

7.2 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). 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.

Risiko er uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for menneske, miljø og materielle verdier. Sårbarhet er uttrykk for et system sin evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger. I ROS-analysen skal uønskede hendelser identifiseres og karakteriseres med tanke på sannsynlighet for, og konsekvensen av hendelsen. Aktuelle forebyggende/avbøtende tiltak skal innarbeides i planen.

ROS-analysen vil bygge på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*. En særlig viktig naturfare som skal utredes er flom- og skredfare. NVE sin retningslinje 2/2011 «*Flaum- og skredfare i arealplanar*» vil ligge til grunn for denne delen av analysen. Vurdering av trafiksikkerhet inngår i utredning av prissatte konsekvenser, jf. avsnitt 6.2.

ROS-analysen gjennomføres på det anbefalte alternativ.

7.3 Kollektivtransport, syklende og gående

Forholdene for kollektivtrafikk, syklende og gående skal planlegges med følgende mål:

- Framkommelighet
- Tilgjengelighet
- Trafiksikkerhet
- Trygghet
- Opplevelse

Dagens situasjon skal beskrives og behov for bygging og utbedring av tilbud skal beskrives med grunnlag i nasjonale og lokale føringer.

Forbindelser både langs og på tvers av ny E6 skal inngå. Tiltak på lokalt vegnett (eksempelvis dagens E6) for å ivareta kollektiv, sykling og gåing inngår som en del av E6-utbyggingen.

Det skal legges til grunn universell utforming av alle tiltak i henhold til Statens vegvesens håndbok *V129 Universell utforming av veier og gater*.

Viktige momenter innen hver av disse transportformene er:

Kollektivtransport

- Kollektivtraséer
- Holdeplasser/knutepunkt
- Park and ride-anlegg
- Prioriteringer

Sykling

- Sammenhengende rute langs E6
- Forbindelser på tvers av (over/under) E6
- Standardvalg ut fra potensiale/ framtidig behov
- Tilknytning til hovednett for sykkel i Levanger, Verdal og Steinkjer
- Sykkelparkering ved holdeplasser/ knutepunkt

Gåing

- Tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt og på tvers av E6
- Felles eller adskilt løsning i forhold til sykkel (avhengig av mengde og områdetype)

Løsninger for kollektivtransport, syklende og gående beskrives for det anbefalte alternativ.

7.4 Lokalveger/omkjøringsveger

Det vil være behov for nye lokalveger spesielt i tilknytning til nye kryssløsninger på E6. Lokalvegssystemet skal også utredes i forhold til beredskap da flere lokalveger vil få funksjon som omkjøringsveger i krisesituasjoner.

Kostnadene til lokalveger kan være forskjellig i alternativene og vil i dette tilfellet inngå i prissatte konsekvenser.

Nye lokalveger for anbefalt alternativ skal omtales i planbeskrivelsen og arealbehov skal vises i plankartet.

7.5 Sideanlegg til ny E6

Rasteplasser

Det er under utredning en overordnet plan for rasteplasser i Region Midt. Planen vil være førende for omfang av rasteplasser på strekningen E6 Åsen nord - Mære.

Døgnhvileplasser/serviceanlegg

Uthvilte sjåfører er viktig for trafiksikkerheten. Tilbudet til langtransportsjåfører som skal ta pauser og pålagt døgnhvile skal inngå i planleggingen. Døgnhvileplasser kan legges til eksisterende serviceanlegg eller til nye hvileplasser/serviceanlegg.

Kontrollplasser

Kontrollplass i Vassmarka like nord for Åsen sentrum, vil bli avviklet når utbygging av E6 Kvithamar-Åsen er ferdig. Dette utløser behov for ny kontrollplass fortrinnsvis sør for Skogn. Dagens kontrollplass på Kjæran ved kryss med fv. 72 på Verdal, bør også opprettholdes og tilpasses ny E6-trasé. Det er også vurdert behov for kontrollplass i området Sparbu/Mære.

Behov for og plassering av sideanlegg til vegen, skal utredes.

Kostnadene til sideanlegg til vegen kan være forskjellig i alternativene og vil i dette tilfellet inngå i prissatte konsekvenser.

Nødvendig arealbehov for sideanlegg for anbefalt alternativ skal omtales i planbeskrivelsen.

7.6 Anleggsgjennomføring og håndtering av overskuddsmasser

Anleggsgjennomføringen vil kreve midlertid bruk av betydelige arealer på begge sider av ny E6, og spesielt vil riggområder være arealkrevende. En sentral utfordring vil også være plassering og eventuell bruk av masser som ikke kan benyttes i vegoppbygningen.

Kostnadene til riggområder og massedeponi kan være forskjellig i alternativene, og vil i dette tilfellet inngå i prissatte konsekvenser.

Nødvendige arealer til anleggsgjennomføring og deponiområder for anbefalt alternativ skal omtales i planbeskrivelsen.

7.7 Vurdering av geologiske og geotekniske forhold

Omtalen av geologiske forhold skal gi en overordnet vurdering av fjellkvalitet og eventuelle problemstillinger knyttet til bygging av tunnel, inkludert påhogg. I tillegg skal grunnforhold for strekningene med veg i dagen beskrives.

Ulik fjellkvalitet og grunnforhold vil kunne gi forskjellige kostnader for alternativene. I slike tilfeller vil dette inngå i prissatte konsekvenser.

Vurdering av fjellkvalitet og grunnforhold samles i fagrapporter som skal vedlegges kommunedelplanen.

7.8 Bruer og andre konstruksjoner

Krav og dimensjonering for konstruksjoner er gitt i lovverk og håndbøker fra Statens vegvesen. I henhold til vegnormaler er minste horisontalradius for bruer $R=1200$ m for hastigheter 110 km/t. Ved horisontalkurve mindre enn 2600 m er det behov for breddeutvidelse på grunn av krav til stoppsikt.

Det vil bli avklart gjennom kommunedelplan hvilke vegstrekninger på strekningen som skal planlegges som 2 eller 4-felts veger. Bruer som bygges på 2-felts veger bør planlegges slik at utvidelse til fremtidig 4-felts veg og 2 parallelle 2-felts bruer kan utføres. Av den grunn bør 2-felts veger ikke bygges med forbikjøringsfelt over bruer.



Bildet viser dagens overgangsbu i Okkenhaugskrysset ved Levanger. Foto: Statens vegvesen.

Det kan bli flere og dominerende bruer på strekningen, for eksempel bruer over jernbanen, bruer over daler, bruer i kryssområder og bru over Verdalselva. I tillegg kan det bli aktuelt med flere miljøtunneler på strekningen, for eksempel dersom vegen må krysse under jernbanen, ved viktige vilttrekk, skjerming for støy eller bevare dyrkamark.

For de største og mest iøynefallende bruene og konstruksjonene vil det bli utarbeidet skisseprosjekt i kommunedelplan. Det utarbeides tegning som viser plan, oppriss og tverrsnitt og en kort teknisk beskrivelse av hver konstruksjon. Skisseprosjekt vil vurdere alternative løsninger der dette er aktuelt. Skisseprosjekt skal være så detaljert at gjennomføring/løsbarehet er vurdert og gi nødvendig grunnlag for kostnadsoverslag ± 25 %.

Skisseprosjektene samles i en egen fagrapport som vedlegg til kommunedelplanen. Mindre konstruksjoner som underganger, tunnelportaler og lignende omtales kun kort i rapporten.

Omfanget av bruer og konstruksjoner vil være forskjellig i alternativene og kostnadene vil inngå i prissatte konsekvenser.

8 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosessen og opplegg for medvirkning følger reglene fastsatt i plan- og bygningsloven kapittel 5 og kapittel 11, samt krav i forskrift om konsekvensutredninger.

8.1 Planprosess

Generelt

Dette planprogrammet omfatter hele strekningen på E6 fra Åsen nord (Ronglan) til Mære. Det legges opp til at det utarbeides kommunedelplaner med tilhørende konsekvensutredning for delstrekningene:

- E6 Åsen nord – Mule
- E6 Mule – Mære

Strekningen E6 Åsen nord – Mule berører kun Levanger kommune, og det vil bli utarbeidet én kommunedelplan på denne strekningen.

Strekningen E6 Mule – Mære berører kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer og det vil bli derfor utarbeidet fire kommunedelplaner på denne strekningen – én for hver kommune.

Varsel om planstart og høring av planprogram

Forslag til planprogram for strekningen E6 Åsen nord – Mære blir lagt ut til offentlig ettersyn samtidig som det varsles planoppstart for hele strekningene. Frist for innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet vil være minst 6 uker.

Statens vegvesen bearbeider planprogrammet etter høringsperioden, og sender forslaget til de fire kommunene. Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer kommune behandler planprogrammet, og fastsetter endelig planprogram for planarbeidet.

Konsekvensutredning

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen planlegges i utgangspunktet utført for hele strekningen E6 Åsen nord – Mære samlet. Konsekvensutredningen skal gi en anbefaling av hvilken alternativ som bør velges.

Kommunene og statlige og regionale myndigheter vil bli informert om resultatene av konsekvensutredningen og hvilket alternativ Statens vegvesen vil anbefale.

Høring av planforslag med konsekvensutredning

Statens vegvesen utarbeider kommunedelplaner for anbefalt trasé og på bakgrunn av planprogrammet og de innspill som ellers kom til planarbeidet ved varsel om oppstart. Planforslaget skal inneholde fire deler: plankart, bestemmelser, ROS-analyse og planbeskrivelse. Plandokumentene skal til sammen vise tiltaket og bruk av arealene som blir berørt. Planbeskrivelse skal beskrive formål, hovedinnhold og virkninger av planen. Konsekvensutredningen danner grunnlaget for plandokumentene.

Statens vegvesen legger kommunedelplanene ut til offentlig ettersyn. Frist for merknader til planen skal være minst 6 uker.

Etter høringsperioden vil Statens vegvesen bearbeide planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader. Planmyndigheten vurderer om eventuelle forslag til endringer av planen, er så vesentlige at den må ut på nytt offentlig ettersyn.

Vedtak av kommunedelplaner

Statens vegvesen sender til slutt planene til kommunene. Kommunedelplan som angår hver enkelt kommune vedtas endelig av kommunestyret i de respektive kommuner.

8.2 Medvirkning:

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av kommunedelplan og vil sammen med kommunene stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Alle som blir berørt av planarbeidet skal få anledning til å medvirke i planprosessen. Dette vil hovedsakelig være grunneiere, andre rettighetshavere, beboere, naboer, næringsliv, interesseorganisasjoner og statlige, regionale og kommunale instanser som får sine ansvarsområder berørt. Barn og unge skal sikres medvirkning gjennom kommunens barnerepresentant og ved kontakt med f.eks. ungdomsråd og/eller elevråd ved nærliggende skoler.

Det er opprettet en ekstern samarbeidsgruppe bestående av fagpersoner fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Nord-Trøndelag fylkeskommune, NVE, Jernbaneverket samt de fire kommunene som blir berørt. Det vil bli avholdt jevnlig møter med ekstern samarbeidsgruppe i hele planprosessen.

Det skal opprettes en referansegruppe for prosjektet bestående av representanter fra næringsliv og interesseorganisasjoner i planområdet. Referansegruppen skal involveres etter behov i planprosessen.

Planområdet omfatter for mange eiendommer og enkeltpersoner til at alle kan bli tilskrevet ved melding om oppstart og senere høringer. Disse informeres gjennom kunngjøringer i

avisene og publisering på kommunenes og Statens vegvesen sin nettside
www.vegvesen.no/vegprosjekter

Aktuelle dokumenter vil også være tilgjengelige på nettsidene. Ulike interesseorganisasjoner og berørte statlige, regionale og kommunale myndigheter vil bli tilskrevet direkte.

Alle kan komme med skriftlige merknader til planarbeidet til fastsatte frister, som ikke skal være kortere enn seks uker.

Det blir avholdt ett åpent møte i hver kommune i høringsperioden for varsel om oppstart/høring av planprogram.

I høringsperioden for selve planforslaget holdes også minst ett åpent møte i hver kommune der Statens vegvesen legger frem planforslaget med aktuelle tegninger og illustrasjoner.

Som del av planarbeidet kan det bli utført landmålingsarbeid og undersøkelser i det aktuelle området for å kartlegge arkeologi og grunnforhold (jf. Matrikkelova § 41, Oteigningslova § 4 og Kulturminnelova § 11). Berørte grunneiere vil bli varslet på forhånd, og det vil bli inngått egne avtaler om slike undersøkelser.

Gjennom hele prosessen er kommunene og Statens vegvesen tilgjengelig ved direkte kontakt.

8.3 Framdrift

I tabellen nedenfor er vist planlagt framdrift av planarbeidet:

Fase 1 Planprogram E6 Åsen nord – Mære	
Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn, og samtidig kunngjøres oppstart av arbeidet med kommunedelplaner og konsekvensutredning	April 2016
Åpne møter om planprogram i kommunene	April-mai 2016
Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer kommune fastsetter planprogrammet i kommunestyret	September 2016

Fase 2 Konsekvensutredning E6 Åsen nord – Mære	
Optimalisere av alternativer i henhold til planprogram	Mai – oktober 2016
Konsekvensutredning av valgte alternativer	Oktober 2016 – mars 2017
Informasjon til kommuner og statlige og regionale myndigheter om anbefaling av alternativ	April 2017

Fase 3 Kommunedelplan E6 Mule – Mære	
Utarbeide kommunedelplaner for anbefalt alternativ	Juni – desember 2017
Utlekking av planforslag til offentlig ettersyn	Februar – mars 2018
Åpne møter om kommunedelplan i kommunene	Februar – mars 2018
Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer vedtar kommunedelplan i kommunestyret.	Juni 2018

Fase 4 Kommunedelplan E6 Åsen nord – Mule	
Utarbeide kommunedelplaner for anbefalt alternativ	August 2018 – februar 2019
Utlekking av planforslag til offentlig ettersyn	Mai – juni 2019
Åpne møter om kommunedelplan i kommunene	Mai – juni 2019
Levanger kommunestyre vedtar kommunedelplan.	Desember 2019

Tabell 8.3.1 Framdriftsplan



Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-midt@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen