



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



Ørjan Edvardsen, Multiconsult

rv 706 Sivert Dahlens veg - Dorthealyst

Trondheim kommune

Utbygging
Lademoen prosjektkontor
04.10.2023

FORORD

Statens vegvesen har startet arbeidet med å planlegge fullføring av rv. 706 Osloveien på strekningen Sivert Dahlens veg – Dorthealyst. Dette er siste gjenstående strekning langs rv. 706 Osloveien som ikke er regulert eller bygd. Strekningen har tidligere vært en del av prosjektet «Nydalsbrua med tilknytninger», men ble tatt ut som følge av behov for kostnadsreduserende tiltak.

Strekningen har per i dag krapp kurvatur og dårlig bæreevne, og er ulykkesutsatt. Dagens tilbud for gående og syklende preges med lite separering mellom ulike trafikantgrupper og med flere systemskifter.

Hovedmålet med prosjektet er å utbedre strekningen til tilsvarende standard som på tilstøtende veg. Fremkommelighet for næringstransport skal ivaretas, samtidig som prosjektet skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet ved å avlaste Midtbyen for gjennomgående trafikk. I tillegg skal det tilrettelegges for syklende og gående ettersom parsellen inngår i hovedsykkelruter i Trondheim.

Statens vegvesen er tiltakshaver og ansvarlig for planleggingen, Rambøll er engasjert som plankonsulent, mens Trondheim kommune er planmyndighet. Planarbeidet gjennomføres derfor i nært samarbeid med Trondheim kommune.

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

Planprogram og øvrige dokumenter er tilgjengelig på vår nettside

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

Eventuelle spørsmål til planprogrammet kan rettes til:

Prosjektleder Torstein Ryeng, tlf. 481 98 056 eller e-post: torstein.ryeng@vegvesen.no

Planleggingsleder Karoline Valle, tlf. 996 96 864 eller e-post karoline.valle@vegvesen.no

Uttalelser til planprogrammet merkes med saksnummer 21/162823 og sendes til:

Statens vegvesen, Utbygging Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER

firmapost@vegvesen.no

Innhold

1 INNLEDNING.....	3
2 HVA ER ET PLANPROGRAM	4
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	5
3.1 Planområdet og bakgrunnen for planarbeidet	5
3.2 Målsetting for planarbeidet	7
3.3 Valg av vegstandard	8
4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	9
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	9
4.2 Nasjonal transportplan	10
4.3 Planstatus for området	10
4.4 Andre rammer og føringer	13
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	13
5.1 Alternativer som foreslås utredet	14
5.1.1. 0 – Alternativet	14
5.1.2. Alternativ A	14
5.1.3 Alternativ B	15
5.1.4 Alternativ C	15
5.1.5 Alternativ som er vurdert og forkastet	15
5.1.6 Oppsummering	16
5.2 Metode.....	16
5.3 Prissatte konsekvenser	17
5.3.1 Trafikant- og transportbrukernytte.....	18
5.3.2 Operatørnytte.....	19
5.3.3 Budsjettvirkning for det offentlige	19
5.3.4 Ulykker.....	19
5.3.5 Støy og luftforurensning	19
5.3.6 Klimagassutslipp.....	20
5.3.7 Restverdi.....	20
5.3.8 Skattekostnader	20

5.3.9 Sammenstilling av prissatte konsekvenser	21
5.4 Ikke-prissatte konsekvenser	21
5.4.1 Landskapsbilde	24
5.4.2 Friluftsliv / by- og bygdeliv og ban og unge	25
5.4.3 Naturmangfold.....	25
5.4.4 Kulturarv	27
5.4.5 Naturressurser	28
5.4.6 Skadereduserende tiltak og supplerende undersøkelser	29
5.4.7 Utredningstema etter KU-forskriften for de ulike vegalternativene	30
5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse	30
5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	30
5.6.1 Arealbruksendringer og lokal og regional utvikling.....	31
5.6.2 Massehåndtering.....	31
5.6.3 Vurdering av geologiske forhold og skredfare	32
5.6.4 Kollektiv, gange og sykkeltrafikk	32
5.6.5 Jernbanens arealbehov og	32
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	33
6.1 Planprosess	33
6.1.1 Kunngjøring av oppstart og høring og offentlig ettersyn av planprogram	33
6.1.2 Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning.....	34
6.1.3 Merknadsbehandling.....	34
6.1.4 Vedtak av kommunedelplan	34
6.2 Medvirkning	34
6.2.1 Kunngjøring og innspill.....	34
6.2.2 Informasjon.....	35
7 Framdriftsplan.....	36
8 Anbefaling.....	37
9 Vedlegg.....	37

1 INNLEDNING

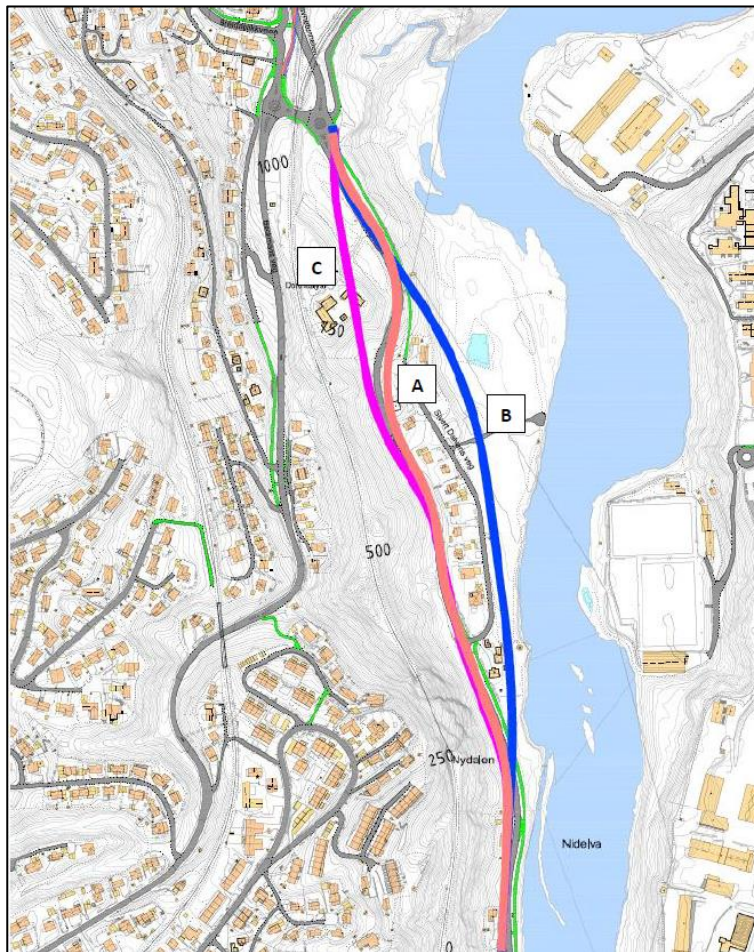
Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen rv. 706 Osloveien, på strekningen fra Sivert Dahlens veg til Dorthealyst i Trondheim kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Forslag til planprogram sendes derfor på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for en samfunnsnyttig utbedring av riksvegen etter plan- og bygningslovens bestemmelser.

I silingsprosessen er tre alternativer for Osloveien utredet (se kart):

- A - utbedring av eksisterende veglinje
- B - ny veglinje øst for eksisterende veg og Sivert Dahlens veg
- C - ny veglinje vest for eksisterende veg (ved Dorthealyst)



Figur 1. Tre hovedalternativer for Osloveien. Ett av traseforslagene vil velges før arbeidet med reguleringsplan og KU igangsettes.

Innspill til de tre ulike alternativene for ny veg ønskes som del av varsel om planoppstart og høring av planprogram. Etter at tilbakemeldinger fra varsel om planoppstart og planprogram er gjennomgått, vil prosjektet beslutte hvilket valgalternativ som skal legges til grunn for det videre arbeidet med konsekvensutredning og reguleringsplan.

Statens vegvesen igangsetter utredninger i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger for temaet naturmangfold. Det kan være aktuelt å utrede flere tema. Etter at tilbakemeldinger til planprogrammet er mottatt, vil Statens vegvesen i samråd med Byplankontoret ta endelig stilling til hva konsekvensutredningen skal omfatte.

Håndbok Konsekvensanalyser, Håndbok V712, legges til grunn for utredningene.

Miljødirektoratet har gitt ut en oppdatert veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø (Miljødirektoratet 2020). Veilederen vil benyttes som supplement ved behov, og da særskilt for utredning av fagtema naturmangfold og landskap. Følgende tema kan være aktuelt å konsekvensutredningen:

- Trafikant- og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkning for det offentlige
- Ulykker
- Støy og luftforurensning
- Klimagassutslipp
- Restverdi
- Skattekostnader
- Landskapsbilde
- Friluftsliv / by- og bygdsliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser

2 HVA ER ET PLANPROGRAM

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for rv. 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst.

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).

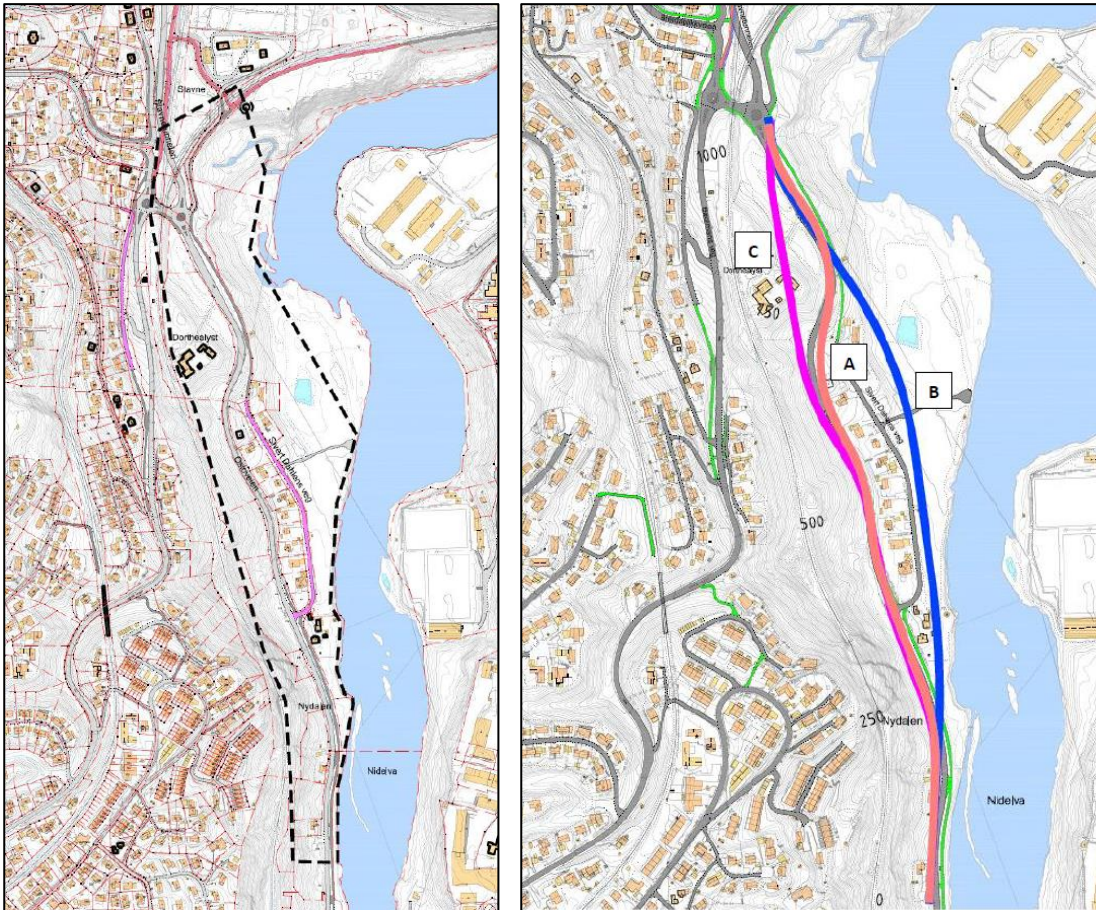
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet og bakgrunnen for planarbeidet

Rv. 706 fra Sivert Dahlens veg til Dorthealyst er siste gjenstående strekning langs rv. 706 Osloveien som ikke er regulert eller bygd. Strekningen har tidligere vært en del av prosjektet «Nydalsbrua med tilknytninger», men ble tatt ut som følge av behov for kostnadsreducerende tiltak.

Strekningen har per i dag krapp kurvatur og dårlig bæreevne, og er ulykkesutsatt. Dagens tilbud for gående og syklende preges med lite separering mellom ulike trafikantgrupper og med flere systemskifter.

Hovedmålet med prosjektet er å utbedre strekningen til tilsvarende standard som på tilstøtende veg. Fremkommelighet for næringstransport skal ivaretas, samtidig som prosjektet skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet ved å avlaste Midtbyen for gjennomgående trafikk. For at rv 706 mellom Nydalsbrua og Stavne ved skal være en effektiv og sikker omkjøringsveg, må standarden oppgraderes betydelig i forhold til i dag. Nytt veganlegg skal planlegges med god bæreevne og utforming slik at vedlikehold kan gjennomføres effektivt og sikkert samtidig som kostnadene til vegvedlikehold går ned. Strekningen inngår i hovednettet for sykkel, og er del av Sykkelstrategien for Trondheim kommune fra 2014. Et høystandard gang- og sykkeltilbud skal etableres.



Figur 2 Planavgrøning (til venstre) og tre hovedalternativ (til høyre)

Forprosjekt Rv.706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst – silingsrapport forprosjekt, utarbeidet av Multiconsult september 2022, har vurdert at tre alternativer for Osloveien som aktuell for oppstart av reguleringsplanarbeidet.

- A – utbedring av eksisterende veglinje
- B – ny veglinje øst for eksisterende veg og Sivert Dahlens veg
- C – ny veglinje vest for eksisterende veg (ved Dorthealyst)

Gjennom silingsprosess skal det avklares hvilket alternativ som skal detaljeres videre og reguleres. I planprosessen er det satt av tid til siling av alternativer og valg av traséalternativer før arbeidet med reguleringsplan med KU starter opp. Vegalternativene skal vurderes i forhold til innspillene som kommer inn til planprogrammet, kjent kunnskap fra området og vurderinger gjennomført ved forprosjekt for Rv. 706 – Sivert Dahlens veg – Dorthealyst.

3.2 Målsetting for planarbeidet

Målsetninga med planarbeidet er å tilrettelegge for en samfunnsnyttig utbedring av riksvegen etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Med det tilrettelegges det for en prosess som vil gi et mer effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem.

Gjennom arbeidet vil vi søke å utbedre strekningen til tilsvarende standard som på tilstøtende veg. Framkommelighet for næringstransport skal ivaretas, samtidig som prosjektet skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet ved å avlaste Midtbyen for gjennomgående trafikk. I tillegg skal det tilrettelegges for syklende og gående ettersom parsellen inngår i hovedsykkelruter i Trondheim.

Prosjektet vil medføre ferdigstilling av avlastningsvegnettet rundt Trondheim sentrum, og slik medføre **reduert trafikk i sentrum**. Prosjektet vil **forbedre bæreevnen og redusere vedlikeholdskostnadene**. I tillegg er det et mål å bygge **rv. 706 med økt trafikksikkerhet**.

Sivert Dahlens veg og deler av Osloveien inngår i **hovednettet for sykkel** som ble vedtatt i Sykkelstrategien for Trondheim kommune i 2014. Det skal derfor tilrettelegges for syklende og gående langs strekningen. Vedtatt sykkelstrategi for Trondheim legger opp til at sykkelandelen i Trondheim skal dobles fra 2010 og frem til 2025.

Effektmål

Effektmål 1 Helhetlig vegstandard

- Rv. 706 skal ha sammenhengende vegstandard, med god kurvatur og bæreevne

Effektmål 2 Nullvekst

- Planen skal bidra til at en oppnår nullvekstmålet, dvs. veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing
- Rv. 706 skal avlaste Midtbyen, Holtermanns vei, Elgesetergate og tilstøtende boligområder for gjennomgangstrafikk
- Det skal føres hovedsykkelrute gjennom planområdet og det skal legges til rette for attraktive løsninger for gående og skolebarn

Effektmål 3 Fremkommelighet

- Det skal sikres god fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk i hele planområdet
- Planen skal bidra til kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet for gjennomgangstrafikk, transport knyttet til offentlig og privat tjenesteyting, varetransport og godstransport på riksveg

Effektmål 4 Trafikksikkerhet

- Planen skal bidra til å redusere trafikkulykkene i tråd med nullvisjonen
- Området skal oppleves trygg trafikkmessig for alle trafikantgrupper

Effektmål 5 Klima og miljø

- Planen skal ivareta krav til klima- og miljø
- Planen skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- Sikre effektiv massehåndtering

3.3 Valg av vegstandard

Valg av vegstandard danner grunnlaget for å vurdere arealbehovet for nye veganlegg med tekniske anlegg, sideterreng og infrastruktur. Statens vegvesens håndbøker legges til grunn for utforming av løsningene i prosjektet. Ved behov kan det vurderes å søke fravik.

Det legges til grunn vegstandard H1, håndbok N100 Veg- og gateutforming. I utgangspunktet er H1-veg beregnet for 80 km/t og lavere ÅDT. Derfor er det søkt til Vegdirektoratet om fravik, og dette er innvilget.

Nedenfor er noen av egenskapene som skal tilstrebes ved ny vegstandard beskrevet:

- Osloveien planlegges som 2-feltsveg med forsterket midtoppmerking.
- Fartsgrensen planlegges å være 60 km/t, men vegen skal dimensjoneres for 70 km/t. Denne standarden samsvarer med vegstandard i Nydalsbruprojektet.
- Veibredde på 9 meter
- Rundkjøring ved Stavne utvides fra to sirkulasjonsfelter. Størrelsen utvides slik at radius blir minimum 40 meters.
- Plasseringen av rundkjøringen justeres for å få lengre avstand til rundkjøringen som betjener Bøckmans veg, Breidablikkvegen og Rv706. Rundkjøringen må ligge i sikker avstand til tunnelåpningen for Stavnetunnelen.
- Sivert Dahlens veg legges i parallell veg langs Oslovegen. Vegen tilknyttes dagens rundkjøring på Rv 706 med en egen arm. Dagens avkjørsel Til Sivert Dahlens veg fra Rv 706 stenges.
- Sivert Dahlens veg utformes som adkomstvei/sykkelgate med fortau, mens sykkelvei med fortau etableres på tilstøtende strekninger.
- Dagens gangfelt sør for rundkjøringen erstattes med en undergang.
- Støyskerm etableres langs begge sider av Osloveien.

Trafikkmengden på rv 706 Osloveien sør for rundkjøringen på Stavne er 12.600 kjt/døgn (ÅDT, 2021), hvor andel lange kjøretøy utgjør 7 %. Nord for rundkjøringen er ÅDT i underkant av 5.000, her er andel lange kjøretøy 9 %.

Transportanalyse/trafikkutvikling:

Det skal utføres en trafikkanalyse som viser dagens situasjon, alternativ 0 og forandring i transportmiddelbruk og trafikkmengder for hvert alternativ både for trafikk på ny rv 706 Osloveien. Trafikkanalysen blir utført basert på grunnlagsdata fra Regional transportmodell (RTM midt). Analysen skal også synliggjøre virkninger utenfor planområdet.

Gående og syklende skal også omfattes av analysen. Dette beskrives tekstlig, da trafikkmodellen ikke vil kunne fange opp alle effekter av tiltak for gående og syklende. Innledende kapasitetsberegninger hvor dagens og framtidige trafikkmengder er vurdert, ble gjennomført av Multiconsult med SIDRA- modellen under arbeidet med forprosjektet. Det er også gjennomført et omfattende arbeid i silingsrapport vedlagt planprogrammet («Reguleringsplan. Rv 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst. Silingsrapport forprosjekt», 03.01.2023).

Behovet for nytt veganlegg med tilhørende tiltak skal beskrives slik at det kommer tydelig fram hva som er fordelene med ny vegsituasjon lokalt og i et regionalt perspektiv, og hvilke utfordringer nye tiltak skal løse. Noen av temaene som skal inngå i transportvurderingene er jamfør tilbakemeldingen fra oppstartsmøtet: a) utbedring av vegstrekningen, b) løsninger for rundkjøringen ved Stavne, c) stenging av avkjørsler og kryss, d) undergang, e) hovedsykkelvei, f) fortau, turvei og snarveier, h) kollektivtrafikk, i) omkjøringsveg rundt Trondheim og j) tilknytning til tilstøtende vegnett.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av rv. 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

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 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. Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (miljøverndepartementet 1994) krever at det for oversiktsplaner som skal avklare trasé og standardvalg, skal inngå en vurdering av konsekvenser av ulike alternativer og et kostnadsoverslag. Det stilles krav om at prosjekter skal

vurderes som en del av det samlede veg- og transportsystemet i området. I tillegg skal det vurderes og utarbeides reelt sett forskjellige alternativer hvor rimeligste realistiske alternativ blir vurdert. Konsekvensene innen de ulike alternativene må sammenstilles på en oversiktlig måte, de skal vurderes opp mot hverandre og det må gis en begrunnet anbefaling om valg av alternativ. Mulighet for samling og minimering av naturinngrep skal vurderes.

I tillegg skal prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafiksikkerhet, områdemessige virkninger og gjennomførbarhet vurderes. Det samme gjelder barn og unges interesser. Retningslinjene må ses i sammenheng med nyere statlige føringer og statlige planretningslinjer for temaer som skal vektlegges i planleggingen.

- Relevante lover og forskrifter
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T1442/2021
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T 1520/2012
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegginga og klimatilpasning (2018)
- Nasjonale miljømål for vassdrag

4.2 Nasjonal transportplan

Prosjektet er ikke prioritert som frittstående prosjekt i gjeldende NTP.

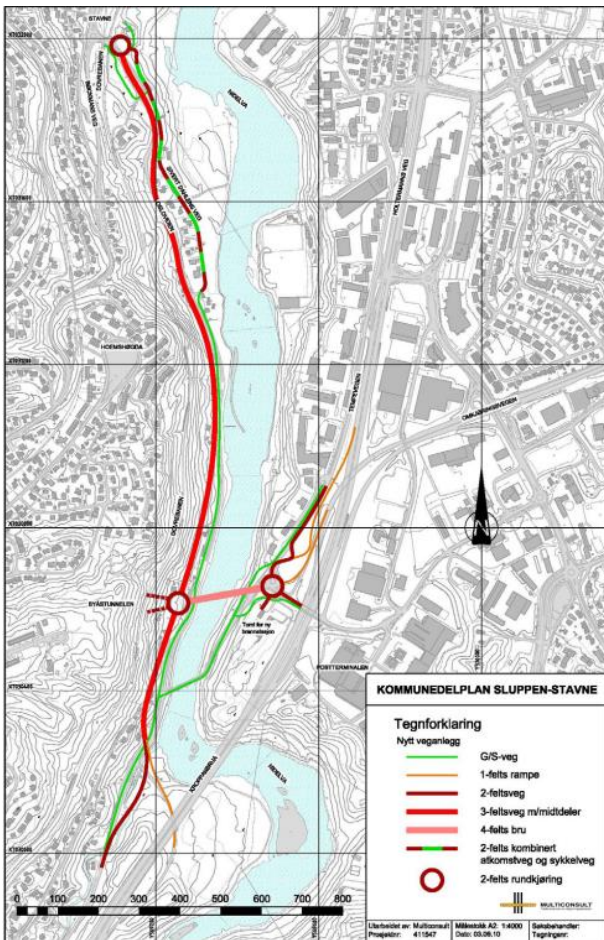
4.3 Planstatus for området

Kommunedelplan for Sluppen – Stavne

Strekningen er regulert i kommunedelplan for Sluppen–Stavne, vedtatt 16.06.2011. I denne er Osloveien (rv. 706) kategorisert som 3-feltsveg med midtdeler.

Sivert Dahlens veg er definert som 2-felts kombinert atkomstveg og sykkelveg, og er koblet direkte på rundkjøringen, mens dagens direkte avkjørsel til Osloveien er foreslått stengt. Rundkjøringen i nord er definert som en 2-felts rundkjøring, og med gang- og sykkelveg på nord- og sørsiden av denne.

KDP ble utarbeidet som en strategisk plan uten juridiske bestemmelser. Kapittel 7 i KDP lister opp 35 krav til videre planlegging og prosjektering.



Figur 3. Kommunedelplan for Sluppen–Stavne vedtatt i 2011, kartet viser premisser for vegsystemet.

Kommunedelplan Energi og klima 2017–2030

Kommunedelplan: Energi og klima 2017–2030 ble vedtatt i bystyret i mai 2017. Formålet med planen er å redusere klimagassutslippene i Trondheim by og kommunens egen virksomhet. Bystyret har bestilt en revidering av planen. Formålet med revideringen er å finne fram til flere tiltak som reduserer klimagassutslippene i Trondheim.

Reguleringsplaner som berører planområdet:

Flere av alternativene kommer i berøring med eksisterende reguleringsplaner. Det vil bli tatt inn en oversikt over disse i planbeskrivelsen. Gjeldende reguleringsplaner innenfor planavgrænsningen er:

- E6 Osloveien parsell Dorthealyst–Steinberget (r0426), vedtatt 31.08.2006
- Rv. 706 Osloveien – Stavne (r20100086), vedtatt 15.12.2011
- Sverresdalsbekken, gnr. 95 bnr. 1, 7 og 153 (r1211a), vedtatt 12.06.2008
- Rv. 706 Sluppen – Sivert Dahlens veg (r20140021), vedtatt 7.12.2017.
- Stavne, kraftledning 66 kV. Tilfredshet Kirkegård (r1211), vedtatt 26.10.1973
- Bomstasjon i Osloveien (r0389), vedtatt 31.01.1997



Figur 4. Reguleringsplaner i området.

4.4 Andre rammer og føringer

Hovedplan veg 2018-2022

Hovedplan veg (Hovedplan veg 2018-2022) er en temaplan, og et overordnet styringsverktøy for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunalt vegnett. Hovedplan veg er et verktøy for å foreslå prioriteringer innenfor drift og vedlikehold og kommunale investeringer til transportnettet utover det Miljøpakken administrerer. I tillegg foreslår planen drift og vedlikeholdsstandarder for kommunalt vegnett i Trondheim.

Sykelstrategi for Trondheim kommune 2014-2025

Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune står bak sykkelstrategien gjennom Miljøpakken. Strategien følger Miljøpakkens tidshorisont (2025). Miljøpakken har satt av midler som helt eller delvis finansierer de fleste nye anlegg for sykling. Det er også satt av midler for vesentlig bedre drift og vedlikehold på sykkelvegnettet.

Miljøpakken i Trondheim kommune

Tiltaket inngår ikke i Miljøpakkens portefølje, tiltaket må likevel ses i sammenheng med vedtatte planer og tiltak – slik at samfunnet tilrettelegger for en helhetlig utvikling.

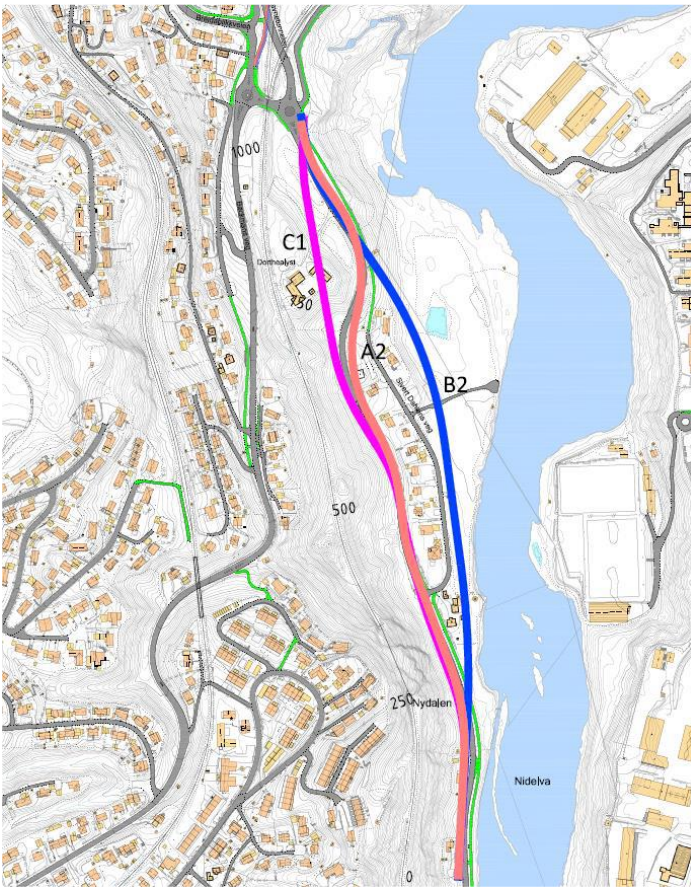
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

Konsekvensutredning skal utarbeides for naturmangfold og eventuelt andre fagtema. I tillegg til å beskrive virkninger av de planlagte tiltakene og konsekvenser, skal utredningen inneholde en vurdering av kunnskapsgrunnlaget for det videre arbeidet med detaljregulering. I utredningen skal derfor behovet for å innhente ny informasjon eller å supplere foreliggende informasjon være oppsummert med eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

5.1 Alternativer som foreslås utredet



Figur 5. Alternativer som foreslås utredet

5.1.1.0 – Alternativet

Dagens veg med framskrevet trafikk er for planarbeidet 0-alternativet, som er et referansealternativ som brukes til sammenligning med planlagt tiltak i utredningene. 0-alternativet vil beskrive situasjonen på vegnettet dersom ikke tiltaket gjennomføres. Det vil imidlertid omfatte tiltak som er vedtatt og som med stor sannsynlighet uansett vil bli gjennomført. For parsellen Sivert Dahlens veg – Dorthealyst vil det ved sammenligning være naturlig å ta utgangspunkt i at utbygging av Byåstunellen realiseres, og inkludere dette i referansen. Vi legger videre til grunn at Nydalsbrua er åpnet for trafikk.

5.1.2. Alternativ A

Alternativ A innebærer utbedring i dagens veglinje. Fra Nydalsprosjektet i sør følger ny veglinje i hovedsak dagens rv 706 Osloveien. Konfliktpotensialet vurderes å være middels for miljø (landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser). For klimagassutslipp er linje A mest gunstig (4 014 tonn CO₂-ekvivalenter).

5.1.3 Alternativ B

Alternativ B innebærer at veglinja flyttes østover mot Nidelva ved Sivert Dahlens veg. Veggen blir liggende på ei relativt stor fylling, for å ta opp høydeforskjellen opp til Stavne. For å redusere fyllingsbehovet vil det bli relativt bratt, med stigning på tett pop under 6%. Det må etableres støyskjerm på store deler av strekningen ved boliger.

Tiltaket medfører utfylling i skråningen ved rundkjøring mot Stavne. Av hensyn til stabilitet blir det dermed behov for motfylling eller grunnforsterkning med kalk/semmentpeler nede i skråninga mot Nidelva. Konfliktpotensialet vurderes å være stort mht. miljø (landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser). Linje B kommer dårligst ut i forhold til klimagassutslipp (5312 tonn CO₂-ekvivalenter).

5.1.4 Alternativ C

Alternativ C følger, som alternativ A, dagens veg fra starten i sør til ca. profil 600. Veggen går videre gjennom Dorthealyst-eiendommen. Det må etableres støyskjerm på strekningen forbi boligene i Sivert Dahlens veg. Konfliktpotensialet vurderes å være middels for miljø (landskap, friluftsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser). Linje C kommer ut som nest beste alternativ med hensyn til klimagassutslipp (4772 tonn CO₂ ekvivalenter).

5.1.5 Alternativ som er vurdert og forkastet

Kryssing i plan ved rundkjøring Stavne

Dette alternativet er lik dagens løsning med oppmerket gangfelt. På grunn av trafikkmengden på rv. 706 er det ikke anbefalt med kryssing i plan, en slik løsning krever behandling av fravik iht. Statens vegvesen sine håndbøker. Håndbok N100 kap. 3.3.1 krever planskilt kryssing når trafikkmengden er over 4000 kjøretøy per døgn (ÅDT).

Kulvertløsning for gående og syklende

Det er sett på flere alternativ hvor man krysser sykkelprioritert gate med fortau under ny rv. 706 i kulverter ved flere steder. Alle alternativ vil gi et tilbud for gående og syklende som ligger på østsiden av rv. 706 både i sør og nord, hvor man må krysse tilbake for å få til en gjennomgående løsning. Løsningene virker lite motiverende og ikke egnet som en fremtidsrettet hovedrute for sykkelveg.

Gang- og sykkelveg (g/s) over tunnelportal

Det er sett på muligheten til å føre g/s-veg fra vestsiden av jernbaneundergangen videre på samme side av veggen og over portalen for Stavnetunnelen. En slik løsning ville i vesentlig grad

redusere behovet for kryssing av kjøreveiene. Løsningen er vurdert som ikke gjennomførbar pga. stigningsforhold og arealbehov.

Kulvert for rv. 706 under Dorthealyst

Det er vurdert om det vil være mulig å etablere en kulvert for rv. 706 under Dorthealyst. Sammen med lette masser vil kulvert kunne avlaste terrenget slik at man oppnår akseptabel stabilitet. Mellomlagring av bygningsmasse og ny avkjørsel til gården vil være utfordrende. Avkjørsel til gården bør kobles til lokalveg og ny adkomst gjennom rundkjøringen ved Stavne. Dette vil være vanskelig å få til pga. stor høydeforskjell. Direkte avkjørsel til rv. 706 er heller ikke ønskelig, samtidig som denne også vil bli bratt.

5.1.6 Oppsummering

Alternativ A og C er rangert likt, hvor A er best i forhold til ikke-prissatte konsekvenser (landskap, friluftsliv/by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser). A og C er rangert likt mht. måloppnåelse. Foreløpige kostnadsanslag viser at C er har lavest kostnad, mens linje B er betydelig mer kostbart enn A og C.

Samlet sett er linje A og C rangert likt, mens linje B kommer dårligst ut (fortrinnsvis innen miljø og klima samt kostnad).

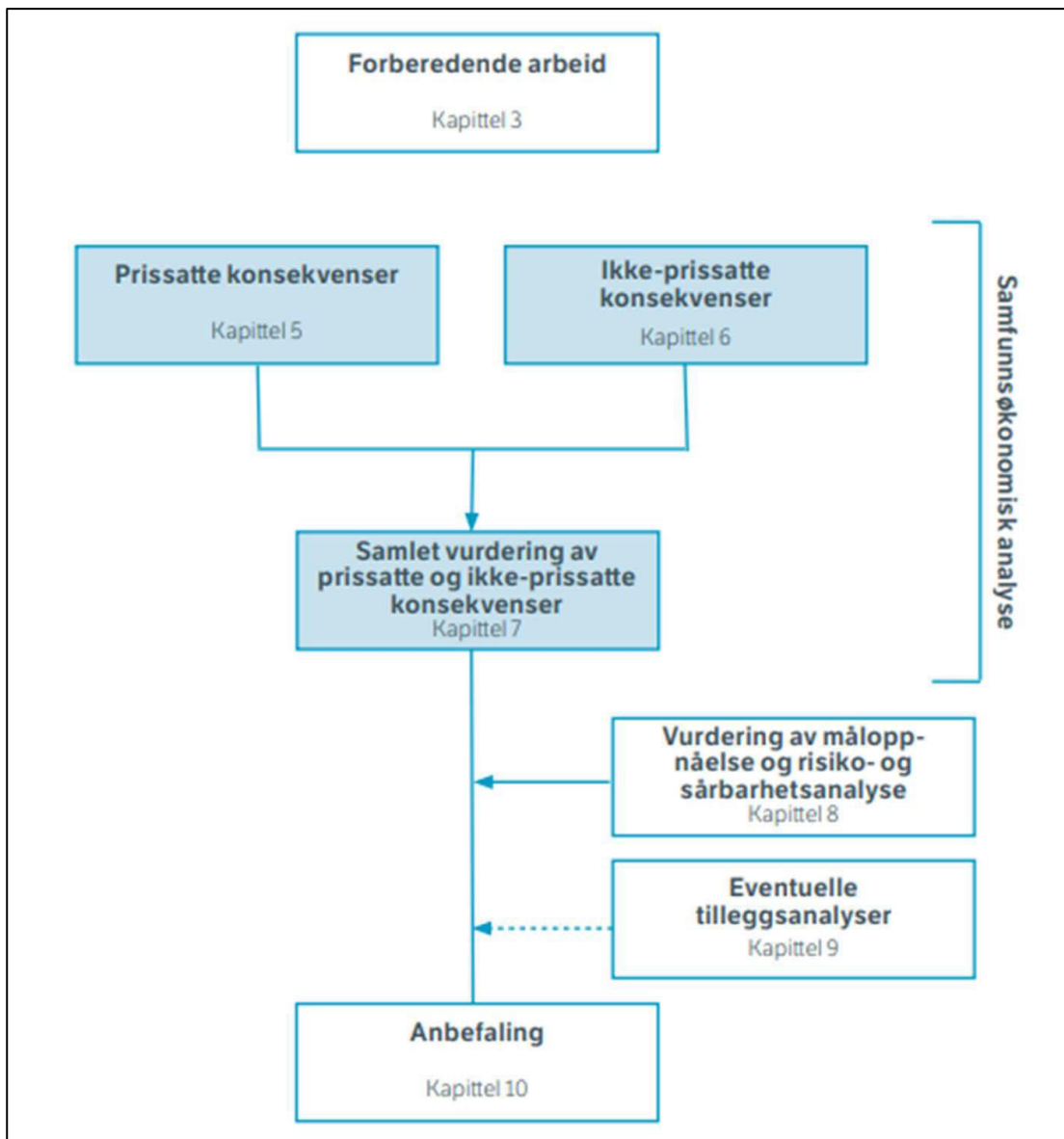
5.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 "*Konsekvensanalyser*".

Miljødirektoratet har gitt ut en oppdatert veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø (Miljødirektoratet 2020). Veilederen vil benyttes som supplement ved behov, og da særskilt for utredning av fagtema naturmangfold og landskap.

Metoden i håndbok V712 består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. På bakgrunn av analysen vurderes også de ulike alternativenes måloppnåelse før en kommer fram til anbefalte alternativ. Metodikken åpner også for tilleggsanalyser som kan være beslutningsrelevante, men som ikke inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Permanent situasjon og anleggsperiode skal omtales.

Metoden kan framstilles skjematisk slik:



Figur 6. Metode for vurdering av prissatte konsekvenser og Ikke-prissatte konsekvenser.

5.3 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 nyttevirkinger det samme tiltaket gir. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT, som er Statens vegvesen sitt verktøy for samfunnsøkonomiske

beregninger av vegprosjekt. Det trafikale grunnlaget for beregningene gjøres med Regionalt transportmodell (RTM).

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

Analyseperiode

Nyttekostandsanalysen 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 2030–2070.

Kalkulasjonsrente og nåverdiberegninger

Med en analyseperiode på 40 år inntreffer nytte- og kostnader av prosjektet på forskjellige tidspunkter. For å få et samlet bilde av all nytte og kostnader som prosjekter medfører, må disse summeres. De kan imidlertid ikke summeres direkte fordi metodikken i en nytte-/kostnadsanalyse tillegger konsekvenser som inntreffer på forskjellige tidspunkter, forskjellig betydning.

Nytte og kostnader ved et tiltak, vurdert med utgangspunkt i et bestemt sammenligningsår, finnes ved å diskontere nytte og kostnader for hvert år med en bestemt rentefot.

For offentlige prosjekter kalles denne samfunnets kalkulasjonsrente. Kalkulasjonsrenten reflekterer kapitalens avkastning i beste alternative anvendelse, og setter dermed krav til rentenivået av de tiltakene som analyseres.

Kalkulasjonsrenten er i *R-109/2014 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser* (Finansdepartementet 2014) satt til 4 prosent for alle typer tiltak innen offentlig sektor ved en analyseperiode på 40 år. Renten er sammensatt av en risikofri rente på 2,5 prosent og et tillegg på 1,5 prosent som skal ivareta systematisk usikkerhet (se kapittel 5.1.7). Kalkulasjonsrenten er en realrente, og medfører at prosjektets nytte og kostnad i analyseperioden skal angis faste priser for et gitt basisår etter at en har tatt høyde for realprisjustering. Ved å summere diskontert nytte og kostnad til et basisår (sammenligningsåret) beregnes nåverdien av tiltaket. Nåverdien av et prosjekts nytte er altså summen av diskontert nytte for hvert enkelt år i analyseperioden.

5.3.1 Trafikant- og transportbrukernytte

Utredningen beskriver trafikantenes 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 den valgte vegtraséen. Trafikkanalysen tar utgangspunkt i grunnlagsdata fra Regional transportmodell (RTM midt). Analysen skal også synliggjøre virkninger utenfor planområdet.

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

5.3.2 Operatørnytte

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

5.3.3 Budsjettvirkning for det offentlige

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

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

5.3.4 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 ulykkesituasjonen 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 velferdstap som trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

5.3.5 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

friluftsliv / by- og bygdeliv. Som grunnlag for beregning av støy- og luftforurensning benyttes trafikk- og transportdata fra oppdatert Regional transportmodell (RTM).

Støy- og lokal luftforurensning beregnes med egnede program og legges inn i EFFEKT. Regional og global luftforurensning beregnes i EFFEKT. I tillegg vil støy- og lokal luftforurensning i kommunedelplaner utredes nærmere etter retningslinjene for støy og luftkvalitet i arealplanlegging (T-1442/2021 og T-1520). Det foreligger også en ny veileder fra 2020 til støyretningslinje T-1442 og en rapport utarbeidet av Statens vegvesen med interne råd for bruk i arealplanlegging.

5.3.6 Klimagassutslipp

EFFEKT beregner utslipp av klimagasser både knyttet til anleggsfasen, drift/vedlikehold og transport

(bruken av vegen), som prissatt effekt og i tonn CO₂-ekvivalenter:

- Utslipp av klimagasser fra byggingen av tiltaket, både direkte utslipp (bruk av diesel) og produksjonsutslipp fra materialer
- Utslipp av klimagasser fra beslaglegning av areal (skog, jordbruksareal og myr)
- Endring i utslipp fra transport i analyseperioden (40 år) som følge av tiltaket
- Endring i utslipp fra drift og vedlikehold i analyseperioden (40 år) på vegnettet som følge av tiltaket

I planen skal klimagassutslipp inngå i beslutningsgrunnlaget for valg av trasé/alternativ.

Prosjektet

skal vurdere resultatene fra klimamodulen i EFFEKT og synliggjøre konsekvensene for klimagassutslipp for de ulike traséene/alternativene.

5.3.7 Restverdi

Restverdien er et uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt. Restverdi er den samfunnsøkonomiske netto nåverdien en regner med at et tiltak vil ha etter utløpet av analyseperioden, i de tilfellene analyseperioden er kortere enn levetiden.

5.3.8 Skattekostnader

For alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser skal det beregnes en ekstra skattekostnad på 20 øre per krone (Rundskriv R Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser, Finansdepartementet). Dette gjelder også bevilgninger til drift og vedlikehold av veger, samt tilskudd til ferjedrift og annen kollektivtransport.

Skattekostnaden er begrunnet med at skattefinansiering av offentlige tiltak vil gi et effektivitetstap for samfunnet fordi ressursbruken blir påvirket av skatteøkningen. I tillegg vil det påløpe administrative kostnader i forbindelse med skatteinnkreving.

5.3.9 Sammenstilling av prissatte konsekvenser

Sammenstillingen av de prissatte konsekvensene kommer som resultat fra EFFEKT-beregningene. I sammenstillingen skal virkninger for trafikanter- og transportbrukere, operatører, budsjettvirkningene og samfunnet for øvrig (kostnader forbundet med ulykker, støy- og luftforurensning, restverdi og skattekostnad) presenteres i en tabell, og summeres for å vurdere prosjektenes samlede lønnsomhet; netto nytte og netto nytte per budsjettkrone.

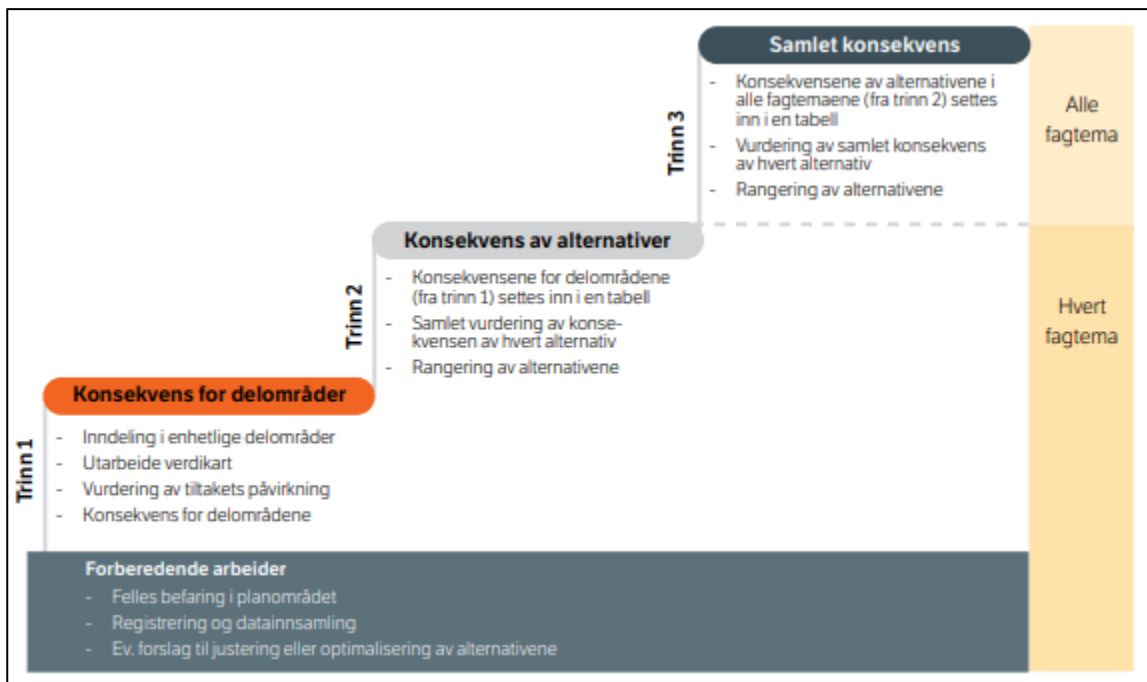
5.4 Ikke-prissatte konsekvenser

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

Alle virkninger utredes innenfor fagtemaer som velges som aktuelle for akkurat dette planarbeidet: Aktuelle temaer som vil bli vurdert er:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv / by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser

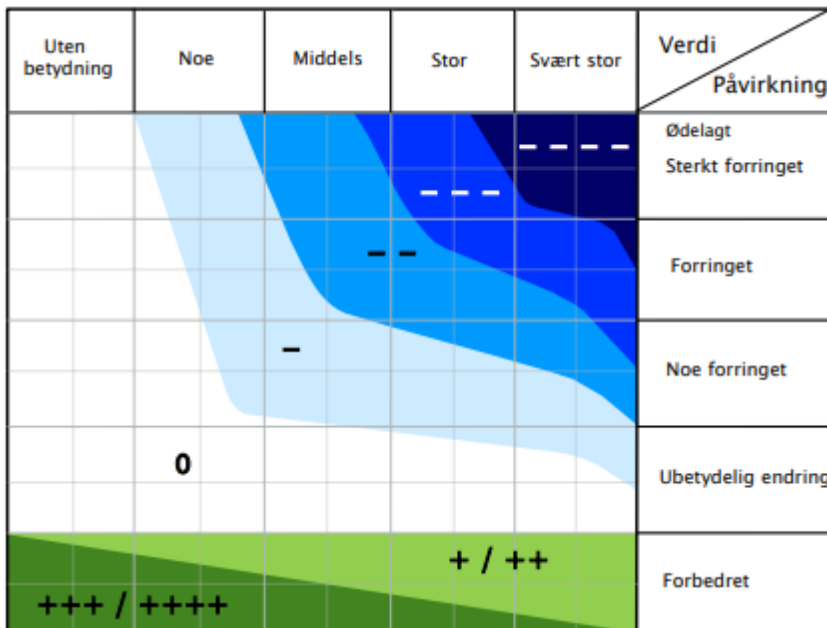
Ikke-prissatt metode i håndbok V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for de fem fagtemaene. Vurderingene gjøres i tre trinn. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens i det tredje trinnet vurderes konsekvensen for de fem fagtemaene samlet.



Figur 7. Figur fra håndbok V712.

Tre begreper står sentralt når det gjelder analysen:

- **Verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (referansealternativet).
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning, jf. figur nedenfor. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.



Figur 8. Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av det delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 9. Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder

I henhold til konsekvensvifta og veiledningen i figurer over, er det kun mulig å oppnå de mest negative konsekvensgradene for områder med stor og svært stor verdi. Tilsvarende vil de mest positive konsekvensene hovedsakelig være forbeholdt store forbedringer i områder i verdiklassene ubetydelig verdi eller noe verdi.

5.4.1 Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Temaet tar for seg landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap, via landbrukets kulturlandskap til det uberørte naturlandskap.

Et områdes særpreg er definerte 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.

For fagtema landskapsbilde vil influensområdet påvirkes av synligheten av tiltaket. Vurdering av influensområdet gjøres derfor med utgangspunkt i en analyse av hvor tiltaket vil være synlig fra. Framtidig terreng etter uttak/igjenfylling og istandsetting vil være et sentralt tema i utredningen. Framtidig terreng og istandsetting etter uttak og utfylling må vurderes i forhold til virkninger og synlighet i nært og fjernt perspektiv. Ny riksveg vil medføre nye konstruksjoner/anlegg, fyllinger og skjæringer og støyskjerming som vil kunne påvirke landskapsrommene og opplevelsen av landskapet. Området har flere visuelle kvaliteter med bla boligbebyggelse, kulturmiljøer, elvekorridor, jordbrukslandskap og samferdselsanlegg.

Overordnede mål og føringer

Plan- og bygningsloven

I plan- og bygningsloven er det utover nevnte forskrift om konsekvensutredninger særlig formålsparagrafens (§ 1-1) om oppgaver og hensyn i planleggingen som skal legges til grunn. Kvaliteter i landskapet og vern av verd av verdifulle landskap skal hensyntas.

I Naturmangfoldloven er det særlig formålsparagrafen (§ 1) om «naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern» som skal legges til grunn.

Krav til utredning

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

5.4.2 Friluftsliv / by- og bygdeliv og ban og unge

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Begrepet by- og bygdeliv defineres i håndbok V712 som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

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.

Overordnede mål og føringer

Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld. 18, 2015–2016 «Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet») skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. Meldingen understreker at friluftsliv langs kysten og i de store skogs- og fjellområdene er en viktig del av trivselen og livskvaliteten til mange mennesker og sentralt i det norske friluftslivets historie, identitet og forankring. Meldingen understreker derfor betydningen av å ivareta muligheten til friluftsliv langs kysten og i fjellområdene. I strandsonen er det viktig å unngå bygging som hindrer allmennhetens ferdsel og opphold.

Gjennom *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen* skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser skal vurderes og beskrives i ethvert planarbeid.

Krav til utredning

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

5.4.3 Naturmangfold

Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold. For en utdyping av begrepet «naturmangfold» vises det til veilederen til naturmangfoldloven kapittel II (Klima- og miljødepartementet 2016).

Arters leveområder og viktige sammenhenger mellom arealer med biologisk funksjon utredes i naturmangfoldtemaet, og vilt og faunapassasjer over Oslovegen er et tema som vil inngå i vurderingene. Naturmangfold i vann og organismers livsbetingelser i vann utredes under naturmangfoldtemaet, mens vann som naturressurs eller friluftsliv som utøves på eller i vann er utenfor temaet. Geologisk mangfold på landskapsnivå (2–20 km²) vurderes under fagtema landskapsbilde. Elementer fra vannmiljø og forurensning, jf. Kuforskriftens § 21, vurderes under tema naturmangfold.

Overordnede mål og føringer

Naturmangfoldloven (nml) (§ 1) har som formål 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.» De miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven (§§ 8–12) skal legges til grunn både ved saksforberedelse og når en treffer beslutninger, jamfør naturmangfoldlovens § 7. Naturmangfoldloven inneholder også bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper, økosystemer og arter (§§ 4 og 5), samt en generell aktsomhetsplikt (§ 6).

Forurensningsloven med forurensningsforskriften spiller en viktig rolle for beskyttelse av naturmangfold. Forurensningslovverket gir viktige forutsetninger for planleggingsfasen, og vurdering av forurensning inngår som del av konsekvensutredningen av tema naturmangfold.

«Natur for livet – norsk handlingsplan for naturmangfold» (St.meld. 14 (2015–2016) Natur for livet – norsk handlingsplan for naturmangfold) redegjør for regjeringens naturmangfoldpolitikk. Meldingen er også Norges oppfølging av det internasjonale målet under FN-konvensjonen om biologisk mangfold.

Vannforskriften sørger for at vannmiljøet blir beskyttet og brukt på en bærekraftig måte. Denne opererer med tilstandsklasser, og målet er beskyttelse mot forringelse og forbedring av tilstanden i vannforekomster der miljømålet ikke er nådd.

Krav til utredninger

Ved utredning av konsekvenser for naturmangfold skal prinsipper i naturmangfoldlovens §§ 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.

Supplerende undersøkelser av naturmangfold kan være aktuelt. Vassdragene skal vurderes spesielt når det gjelder Nidelvkorridoren og bekkedrag som går igjennom planområdet. Fremmede arter er registrert innenfor planområdet som varsles. Som del av vurderingene av naturmangfold vil det derfor gjøres vurderinger av arealbehov for risikoreduserende tiltak og massehåndtering. Det må vurderes tiltak for å unngå spredning av fremmede, skadelige fremmedarter.

KU-forskriften setter krav til hvordan skadevirkninger av et tiltak skal forbygges. Jamfør § 23 skal KU «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen».

Det er ved sluttbehandling av saken ansvarlig myndighet skal stille vilkår for å unngå/ begrense/ istandsette/ kompensere vesentlige virkninger, jf. KU-forskriftens § 29.

Tiltakene som skal beskrives i henhold til forskriften kan deles i to grupper:

1. Skadereduserende tiltak (tilpasninger) som er lagt inn som en forutsetning i og kostnadsberegnet som en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen
2. Skadereduserende tiltak som utreder kan foreslå i tillegg til tiltakene i 1, og som kan bidra til å minimere/ redusere ytterligere negative virkninger av et prosjekt (eventuelt gjøre det enda bedre)

Disse tiltakene inngår ikke i selve konsekvensvurderingene, men det redegjøres for hvordan de vil kunne endre konsekvensen for det aktuelle delområdet.

5.4.4 Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene.

Kulturarv defineres her som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. I analysen er det de materielle sporene etter menneskers virksomhet som er i fokus. Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner – alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til
- Kulturmiljøer – område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller Sammenheng
- Kulturhistoriske landskap – større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrødende
- Automatisk fredete kulturminner omfatter alle faste kulturminner fra før 1537 og alle stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, samt samiske kulturminner fra 1917 eller eldre

Overordnede mål og føringer

Kulturminneloven regulerer forvaltningen av fredete og verneverdige kulturminner og kulturmiljøer.

St.meld. nr. 16 (2004–2005) Leve med kulturminner og St. meld. nr. 35 (2012–2013) Framtid med fotfeste er sentrale dokumenter. Målsetningen er å ta vare på mangfoldet av kulturminner og kulturmiljø som bruksressurser og som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskaping. Det er også et mål at et utvalg av kulturminner og kulturmiljø som dokumenterer geografisk, sosial, etnisk, nærings- og tidsmessig bredde skal ha varig vern ved fredning innen 2020.

I tillegg kommer flere internasjonale konvensjoner om kulturarv som Norge har underskrevet.

Målet med kulturminnepolitikken er å forvalte de kulturhistoriske verdiene på lang sikt som et kulturelt og miljømessig ressursgrunnlag for morgendagens samfunn (Stortingsmelding 35, Framtid med fotfeste). 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.

Krav til utredninger

Formålet med utredningen er å frambringe kunnskap om kulturmiljøverdiene i influensområdet og belyse hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke kjente kulturminner og kulturmiljø. Innenfor tiltaksområdet er det flere bygninger med antikvarisk verdi C tilknyttet Dorthealyst og Nydalsbruket, Sivert Dahlens veg 1. Ved Dorthealyst er en del av våningshuset vurdert til antikvarisk høy verdi, B. Det skal tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet med utgangspunkt i eksisterende kunnskap. Det skal lages en oppsummering/oversikt over kjente kulturminner og kulturmiljø langs trasévalgene. Tiltaket kommer til å utløse undersøkelsesplikten iht. kulturminnelovens § 9, men denne undersøkelsesplikten utløses først ved reguleringsplan.

Virknings for kulturmiljøverdier og skadereduserende tiltak skal beskrives. I tilfeller der skadereduserende tiltak ikke vil kunne 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.

5.4.5 Naturressurser

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 og føringer

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

Det nasjonale målet for jordvern er å ta vare på god matjord. Matjordplan utarbeides som del av reguleringsplanforslaget og er derfor ikke et tema i konsekvensutredningen.

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.

Innenfor tiltaksområdet er det registrert 26,7 daa fulldyrka jord og 29,6 daa innmarksbeite. Den fulldyrkede jorda er har ifølge arealkartene ved www.kilden.no god jordkvalitet. I dette prosjektet begrenses temaet naturressurser til å omfatte jord- og skogressurser, samt georessurser. Fiske, havbruk, vilt og vannforekomster anses å bli så lite berørt at det ikke gir grunnlag for valg av alternativ, og vil derfor ikke bli konsekvensutredet. Reindrift er ikke aktuelt i denne planen.

Krav til utredning

Konsekvensene for landbrukets ressursgrunnlag (jord- og skogressurser) og driftsforhold må utredes, og arealtap for de ulike alternativene skal beregnes. Dette inkluderer også kryss og omfang av sideanlegg for de ulike alternativene. Endelig kryssutforming avklares i reguleringsplanfasen, men det skal gjøres generelle vurderinger basert på valgt krysstype.

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

Vannressurser – Veanleggets nærføring og kryssing av vassdrag på strekningen skal vies oppmerksomhet i utredningen av både naturmangfold, men også andre fagtema, som hydrologi og geoteknikk. Skadereduserende og kompenserende tiltak som kan bidra til å minimere/reducere de negative virkningene av tiltaket (eventuelt gjøre tiltaket enda bedre) skal beskrives.

5.4.6 Skadereduserende tiltak og supplerende undersøkelser

Utredning kan foreslå konkrete skadereduserende tiltak for å redusere eventuelle negative virkninger. Dette er konkrete forslag som kan bidra til å begrense virkningene av tiltaket.

I konsekvensutredningen skal det vurderes behovet for, og eventuelt komme med forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket
- Undersøkelser med sikte på å overvåke og avdekke de faktiske virkningene av tiltaket

5.4.7 Utredningstema etter KU-forskriften for de ulike vegalternativene

Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutninger som skal tas. Ulike utredningstemaer har ulik relevans for de tre alternative veglinjene.

I tilbakemeldingsbrevet fra oppstartsmøtet med Trondheim kommune framgår det at

«Det gjøres en vurdering om planen skal konsekvensutredes etter høring av planprogrammet og valg av alternativ.»

Statens vegvesen legger opp til at temaet *Naturmangfold* utredes uavhengig av hvilken linje som velges. Eventuelle andre utredningstemaer besluttes som del av fastsetting av planprogrammet i Trondheim kommune. Vurderingene av hva som skal utredes på KU- nivå vil delvis være basert på innspill som kommer inn til oppstart av planarbeidet.

5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Etter plan- og bygningslovens § 4-3 er det et generelt krav om at det for planer for utbygging skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). For planer med krav til konsekvensutredning er det forutsatt at ROS-analysen skal inngå i konsekvensutredningen. ROS-analysen skal identifisere uønskede hendelser/farer som kan påvirke risikosituasjonen i planområdet.

ROS-analysen gir et overordnet bilde av risikosituasjonen i planområdet og vurderer risikonivået i dagens situasjon og risikonivået etter planlagt endring. ROS-analysen gjør også rede for konsekvensene av de ulike hendelsene som er identifisert i detalj og viser hvilket risikonivå de ulike hendelsene vil få forutsatt at skadereduserende tiltak gjennomføres.

Et sammendrag bør sammenfattes og legges inn i planbeskrivelsen. Selve ROS-analysen vil normalt bli et stort dokument og bør derfor følge som et vedlegg (på linje med andre KU-temanotater).

Kartlegging av risiko og sårbarhet gjennomføres på bakgrunn av tilgjengelige kartgrunnlag (aktsomhetskart for ulike tema - flom, skred, kvikkleire, etc.), tidligere gjennomførte risiko- og sårbarhetsanalyser (eksempelvis kommunale ROS-analyser og/eller ROS-analyser for kommune- og reguleringsplaner av nærliggende områder).

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

Omfang og utredningsbehov for fagvurderinger til reguleringsplanen vil variere mellom temaer. For noen temaer vil det være naturlig å utarbeide rapporter eller notater, mens for andre vil det være tilstrekkelig med tekstlig omtale i planbeskrivelsen. Nedenfor følger en beskrivelse av noen av de aktuelle temaene i planbeskrivelsen:

5.6.1 Arealbruksendringer og lokal og regional utvikling

Temaet handler om å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrete forutsetninger for å utnytte arealer kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv. Konsekvenser for lokal utvikling som ikke fanges opp av den samfunnsøkonomiske analysen skal beskrives.

Dagens bebyggelse med adkomst vurderes, og det ses på hvordan nytt veganlegg vil påvirke bomiljøet i anleggsfase og permanent situasjon. I reguleringsplanarbeidet skal det sikres god kunnskap om eksisterende infrastruktur i og ved planområdet som til eksempel høyspentkabel, trafo, vann og avløpsanlegg, energiforsyning og kabelanlegg. Sikkerhetskrav og forutsetninger for eventuell nærføring med infrastrukturanleggene skal legges til grunn.

Vegtiltakets virkninger for samfunn, lokalmiljø og regionens vekst og utvikling skal belyses i planbeskrivelsen. Næringstransport og hovedsykkelveg vil være aktuelle tema i vurderingene. Utredninger vil synliggjøre hvordan nytt veganlegg vil kunne gi nye muligheter for å utnyttelse av arealer innenfor og i nærheten av planområdet for befolkning, næringsliv, og hvordan tiltaket vil bidra til at Trondheim når målsettinger om nullvekst i biltrafikken, og mål for området fastsatt i kommunale planer. Utredningsteamet vil å synliggjøre muligheter som nytt vegtiltak kan gi for lokal og regional utvikling.

5.6.2 Massehåndtering

Innenfor området forventes behov for stabiliserende tiltak for å sikre området mot ras og skred, og for å sikre at planlagte anlegg ivaretar gjeldende krav til sikkerhet. I planarbeidet skal utforming av vegens sideterreng, tiltak for å oppnå geoteknisk stabiliserende tiltak og andre terrengtiltak vurderes helhetlig slik at stedstilpasning og hensynet til kultur- og naturverdier ivaretas tilfredsstillende.

Det er gjennomført foreløpige beregninger av massebalanse for de tre ulike vegalternativene i silingsrapporten. Det må gjennomføres mer presise beregninger for alternativet som blir behandlet i reguleringsplanen. Synergier mht. tilførte masser fra andre større, nærliggende infrastrukturprosjekt eller mulige områder for deponering av eventuelle overskuddsmasser må vurderes nærmere i planarbeidet. Foreløpige beregninger viser at for alternativ A og B er det henholdsvis beregnet 45.000 og 60.000 m³ masseunderskudd, som må tilkjøres utenfra. I hovedsak er det lite skjæringsmasser i linjene og store motfyllinger som skaper underskuddet. For alternativ C er det beregnet et overskudd på ca 7.000 m³, pga. relativt stor jordskjæring ved Dorthealyst og behov for mindre motfylling.

Massehåndtering er et tema som kun vurderes i reguleringsplanarbeidet, ikke i KU. Det skal dokumenteres at massehåndtering er gjennomførbar i forhold til strenge lokale og nasjonale krav, og beskrives hvordan masser og terrengtiltak planlegges gjennomført. I reguleringsplanarbeidet skal behovet for å legge ut areal til masselager, midlertidig eller permanent, vurderes og utredes.

Plan for håndtering av forurenset masse skal inngå i reguleringsplanforslaget. Det er registrert

fremmede skadelige planter innenfor planområdet, og på grunn av trafikkmengden kan det også forventes at dagens vegareal med sideterreng er forurenset.

5.6.3 Vurdering av geologiske forhold og skredfare

Geoteknisk notat Innledende geoteknisk vurdering – stabilitet sør for Dorthealyst, datert 05.07. 2023 er utarbeidet av Multiconsult. Det er utført grunnundersøkelser i området og løsmassene anses som godt kartlagt gjennom tidligere utførte grunnundersøkelser og de som er utført i forbindelse med prosjektet vår/sommer 2022. Supplerende grunnundersøkelser, nye beregninger og oppdatering av eksisterende beregninger må allikevel gjennomføres etter at vegtrasé for arbeidet med detaljregulering er valgt og at tiltaket er nærmere detaljert.

Gjennomførte grunnundersøkelser og videre parameterstudier av NGI ligger til grunn for videre arbeid med vurdering av traséer og sikringstiltak. Foreslåtte traséalternativer vurderes som gjennomførbare og gjennomførte stabilitetsberegninger viser at det kan oppnås tilfredsstillende sikkerhet ved å gjennomføre stabiliserende tiltak som eksempelvis motfyllinger, grunnforsterkning, avlastning av skråninger med videre. Hvilke tiltak som kan være aktuelle for å stabilisere området må spesielt vurderes i forhold til naturmangfold, naturverdier innenfor Nidelvkorridoren samt kulturmiljø.

Etter endelig valg av trasé må følgende vurderes nærmere:

- Bestemme endelig omfang av vegfyllinger/motfyllinger
- Vurdere grunnforsterkning (ev. masseutskifting med lette masser) som alternativ til motfylling
- Vurdere lette masser i deler av vegfylling – Justering/optimalisering av veglinje

Tiltaket er i et område med krevende stabilitetsforhold og kvikkleire/sprøbruddmaterialer. Følgelig bør prosjektet plasseres i geoteknisk kategori 3, ref. krav i håndbok N200 Vegbygging [2] i prosjekteringsfasen. Det er krav om tredjepartskontroll av geoteknisk rapport for detaljregulering.

5.6.4 Kollektiv, gange og sykkeltrafikk

Det er et nasjonalt mål at trafikkveksten skal tas gjennom gåing, sykling og kollektivtrafikk. For å tilrettelegge for at flere går, sykler eller reiser kollektivt må gang- og sykkelvegnettet være sammenhengende, effektivt koblet sammen med tilgrensende tilbud og det må også være attraktivt å bruke.

Bærekraftig transportformer, universell utforming, adkomst til bussholdeplasser og knutepunkter samt målpunkter er noen av temaene som vil bli belyst i planarbeidet.

5.6.5 Jernbanens arealbehov og sikkerhet

Jernbaneinteresser vurderes ved at det blir sett på om nytt veganlegg kan påvirke sikkerheten for Dovrebanen og jernbanens arealbehov for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanestrekningen Selsbakk – Marienborg, dette jamfør veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1 Planprosess

Planprosessen følger kravene i plan- og bygningslovens om saksbehandling. Statens vegvesen utarbeider og følger planforslaget fram til vedtak i samsvar med plan- og bygningsloven § 3–7. Trondheim kommune er planmyndighet. Planmyndigheten fastsetter planprogrammet og vedtar reguleringsplanen.

Samrådsmøte etter § 3–7 tredje ledd er gjennomført med Trondheim kommune september 2022. Det er enighet om at planprosessen skal gjennomføres etter § 3–7 i plan- og bygningsloven.

6.1.1 Kunngjøring av oppstart og høring og offentlig ettersyn av planprogram

Forslag til planprogram sendes på høring til organ som uttaler seg jamfør pbl. §§ 5–2 første ledd og 12–9 andre ledd: berørte myndigheter, interesseorganisasjoner, berørte grunneiere og naboer, og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Høring og offentlig ettersyn av planprogram skjer etter pbl. § 12–9 andre ledd, jf. pbl. § 5–2 første ledd. Planprogrammet sendes på høring i egenregi. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker. Silingsrapporten er vedlagt utkastet til planprogram, og gir nødvendig kunnskapsgrunnlag for å gi konkrete innspill til de tre ulike veglinjene .

Varsling av planoppstart og offentlige ettersyn av planprogrammet vil bli kunngjort i Adressa og på nettsidene til Statens vegvesen . Nedenfor er planlagte hendelser i varslingsperioden oppsummert:

- Planprogrammet vil bli lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring oktober – november 2023.
- Åpent informasjonsmøte gjennomføres under høringsperioden. Grunneiere og naboer informeres.
- Myndigheter kalles inn til særmøter for å avklare sektorinteresser som kan bli berørte av vegtiltaket.
- Innspill fra skriftlige tilbakemeldinger og informasjonsmøte sammenstilles og kommenteres. Planprogrammet justeres etter tilbakemeldinger og sendes til Trondheim kommune for gjennomgang og vedtak.
- Vegvesenet foretar valg av veglinje for det videre arbeid med reguleringsplan og KU basert på innspillene som har kommet inn.
- Det forventes at planprogrammet skal fastsettes av Bygningsrådet

6.1.2 Høring og offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning

Statens vegvesen vil beslutte å legge ut planforslaget til offentlig ettersyn og sende det på høring i egenregi. Det gjøres i medhold av plan- og bygningslovens § 3-7 tredje ledd.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Planforslaget legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker.

6.1.3 Merknadsbehandling

Alle innkomne merknader blir behandlet som en del av arbeidet med reguleringsplanen.

Statens vegvesen vil samarbeide med Trondheim kommune om vurderingene av merknadene. Etter at Statens vegvesen i samarbeid med Trondheim kommune har gjort en behandling av innkomne merknader, blir planforslaget eventuelt justert før det oversendes Trondheim kommune for vedtak.

6.1.4 Vedtak av kommunedelplan

Trondheim kommune er planmyndighet og skal til slutt vedta planen. Etter at Statens vegvesen, i samarbeid med kommunen, har gjort en behandling av innkomne merknader blir planforslaget eventuelt justert før det oversendes til kommunen for vedtak.

6.2 Medvirkning

6.2.1 Kunngjøring og innspill

Det er gjennomført et oppstartsmøte etter plan- og bygningsloven med Trondheim kommune september 2022.

Når Statens vegvesen legger ut et planforslag til offentlig ettersyn og sender det på øring i egenregi (jf. pbl § 3-7), blir berørt kommune høringspart.

Alle innspill til varsel om planoppstart samt innspill til plan blir omtalt i planbeskrivelsen.

6.2.2 Informasjon

Plan- og bygningsloven sikrer medvirkning i planprosessen. Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger tilrettelegger for at man i plansaken får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke planarbeidet, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det planlegges å gjennomføre et åpent informasjonsmøte i forbindelse med høring/offentlig ettersyn av planprogrammet. Senere i prosessen, det vil si ved tidspunktet for høring/offentlig ettersyn av reguleringsplanen og konsekvensutredningen, vil det også bli holdt et åpent informasjonsmøte.

Alle berørte grunneiere er informert per brev om arbeid med forprosjekt for strekning Sivert Dahlens veg – Dorthealyst, datert 04.04.2022. Det er kommet et skriftlig innspill og det er avholdt et møte med grunneier.

Grunneiere og infrastruktureiere vil informeres ved alle faser i planarbeidet. Avtale om tiltrede skal foreligge i god tid før feltregistreringer gjennomføres. Feltregistreringene må ta hensyn til sikkerhetskrav som gjelder arbeider langs trafikkert jernbane og veg og nødvendige tillatelser innhentes i god tid før arbeidet skal gjennomføres.

Ideverksted med hovedfokus på kryssområde på Stavne og tilrettelegging for myke trafikanter er gjennomført 4. april 2022. Både representanter fra Trøndelag fylkeskommune og Mobilitets- og samferdselsenhet ved Trondheim kommune deltok på ideverkstedet. I tillegg er det avholdt møter med AtB, Byantikvaren og Trondheim kommune v/ Kommunal teknikk.

Det er planlagt dialogmøter med offentlige myndigheter, fokus vil være ikke-prissatte konsekvenser og skadereduserende tiltak. For tema som berører samferdsel vurderes temamøter med blant Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune som veieiere, Bane NOR og AtB.

I planperioden vil det bli gjennomført befaringer/møter med berørte grunneiere og dialogmøter med interessenter.

Det opprettes en prosjektside på www.vegvesen.no som viser bakgrunn for, og fortløpende gir informasjon om prosjektet.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vår nettside [Vegprosjekter – vegvesen.no](https://vegvesen.no). Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

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

7 Framdriftsplan

Det vil bli utarbeidet planforslag med konsekvensutredning vinteren og våren 2023/2024.

Det er et mål at høring og offentlig ettersyn av planforslaget skjer innen sommeren 2024.

Etter at Statens vegvesen i samarbeid med Trondheim kommune har gjort en behandling av innkomne merknader, blir planforslaget eventuelt justert før det oversendes Trondheim kommune for vedtak.

Tabell 1. Fremdriftsplan

År/ Kvartal	2022				2023				2024				2025			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Kreativ fase med forprosjekt																
Oppstartsmøte med TK																
Innledende planarbeid og arealoptimalisering																
Varsel om oppstart og fastsetting av planprogram																
Utarbeidelse av planforslag med KU																
Høring/offentlig ettersyn																
Merknadsbehandling og sluttbehandling																

8 Anbefaling

Basert på grundige vurderinger av alternativer i silingsrapporten og medvirkningsprosess i forbindelse med silingen, anbefaler Statens vegvesen å forkaste alternativet B. Dette begrunnes i lavere måloppnåelse, store negative konsekvenser for ikke-prissatte verdier og høye kostnader for dette alternativet.

Alternativ A og alternativ C er rangert likt. Vi ber om konkrete tilbakemeldinger på hvert av de tre linjene (A, B og C), vi ber også om en anbefaling av en av linjene basert på totale fordeler og ulemper.

Hvilket alternativ som legges til grunn for detaljregulering avklares etter høring av planprogrammet, og besluttes ved fastsetting av planprogrammet.

9 Vedlegg

- Forprosjekt Silingsrapport Strekingen Rv 706 Sivert Dahlens veg – Dorthealyst, 03.01.2023
- Planavgrensning, 29.08.2023
- Planinitiativ, 07.07.2022
- Referat fra møte med Trondheim kommune, 25.10.2022
- Plantegning, alternativene A, B og C, 02.10.2023
- Plantegning alternativ A, 02.10.2023
- Plantegning alternativ B, 02.10.2023
- Plantegning alternativ C, 02.10.2023
- Geoteknisk rapport, 10240128-RIG-RAP-001_rev02, 03.01.2023
- Geoteknisk rapport, 10240128-RIG-RAP-002_rev01, 05.07.2023
- Rapport Naturmiljø, 10240128-RIM-RAP-001_rev02, 25.10.2022



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag