



Detaljregulering E6 Selli – Asp Planprogram

Nasjonal PlanID: 5006_2024004

Prosjekt nr.:	Nye Veier: 12003875, Rambøll: 1350057427
Oppdragsgiver:	Nye Veier
Dokumentnummer:	NV50E6SA-PLA-RAP-0005

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	08.11.24	SBO/Henning Larsen AS	EGL/Henning Larsen AS	EOH/Rambøll

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	<i>Leveranse til Steinkjer kommune</i>

Forsidebilde: Eksisterende E6 ved Kvernhusberget (Foto: Rambøll).

Forord

Strekningen på E6 mellom Selli til Asp er en del av hovedveiforbindelsen mellom Steinkjer og Grong, og Namsos (fv. 17). Nye Veier har ansvar for planlegging og utbygging av delstrekningen som nå skal reguleres. Strekningen er 3,6 km lang og ligger ca. 6 km nord for Steinkjer sentrum, i Steinkjer kommune.

På vegne av Nye Veier har Rambøll/Henning Larsen utarbeidet planprogram i forbindelse med detaljregulering med konsekvensutredning for E6 Selli – Asp. Planprogrammet er utarbeidet i henhold til plan- og bygningsloven § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger, kapittel 4. Planprogrammet er førende for utarbeidelsen av detaljreguleringsplanen for E6 Selli – Asp, planID 5006_2024004.

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

Steinkjer kommune: www.steinkjer.kommune.no
Nye Veier: www.nyeveier.no

Kontaktinformasjon:

Nye Veier – Jan Olav Sivertsen, +47 915 46 871, jan.olav.sivertsen@nyeveier.no
Rambøll – Elisabeth Osmark Herstad, +47 402 45 636, elisabeth.herstad@ramboll.no

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	7
1.1	Formålet med planprogrammet	7
2	Bakgrunn for prosjektet	8
2.1	Nasjonal transportplan	8
2.2	Tidligere planprosesser	8
2.3	Ny planprosess med nye løsninger	9
2.4	Mål for prosjektet.....	11
2.5	BREEAM Infrastructure	12
3	Retningslinjer og rammebetingelser	13
3.1	Internasjonale rammebetingelser	13
3.2	Nasjonale planer og retningslinjer.....	13
3.3	Regionale planer og føringer	14
3.4	Kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner	14
4	Alternativsutredning.....	16
4.1	Silingsfase 1- grovsiling	16
4.2	Silingsfase 2 - finsiling.....	18
5	Plan- og utredningsområde	20
6	Metodikk for konsekvensutredning	21
6.1	Metodikk.....	21
6.2	Metodikk for ikke-prissatte konsekvenser.....	23
6.3	Metodikk for de prissatte konsekvensene.....	26
7	Alternativer som skal konsekvensutredes	27
7.1	0-alternativet.....	27
7.2	Veialternativet Ø2b	27
8	Ikke-prissatte konsekvensutredning.....	30
8.1	Landskapsbilde.....	30
8.2	Friluftsliv, og bygdeliv	31
8.3	Kulturmiljø.....	31
8.4	Naturmangfold - terrestrisk.....	32
8.5	Naturmangfold - vannmiljø.....	33
8.6	Naturressurser – dyrkamark, mineralressurser og skogbruk.....	33
9	Prissatte konsekvenser	35

9.1	Klimagassutslipp	36
9.2	Lokal luftforurensning	36
9.3	Støy.....	37
10	Andre utredninger	38
10.1	Geologi, geoteknikk og ras- og skredfare	38
10.2	Flomfarevurdering og vannhåndtering (hydrologi og VA).....	38
10.3	Overordnet VA-plan	38
10.4	Forurensset grunn, potensiale for syredannende bergarter og fremmede arter	39
10.5	Risiko og sårbarhetsanalyse	39
11	Oppsummering - sammenstilling av utredningstema	40
12	Planprosess, medvirkning og fremdrift.....	41
12.1	Planprosess for reguleringsplanen.....	41
12.2	Medvirkning	42
12.3	Fremdriftsplan	43
13	Referanser	44
14	Vedlegg.....	45

Figurliste

Figur 1 - Strekning E6 Selli – Asp. Oversiktskartet viser eksisterende trasé med blå farge på illustrasjon.	7
Figur 2 - Utsnitt med gjeldende reguleringsplan sør for kryss med fv. 17.....	9
Figur 3 - Gjeldende reguleringsplan over Trøa, «E6 – Fv. 17 Asphaugen» (vedtatt 22.06.2018), la til grunn rundkjøring i krysset E6 – Fv. 17 og ville medført betydelig inngrep i dyrkamark.	10
Figur 4 - Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan sør for krysset med fv. 17 (Steinkjer kommune, 2016).	15
Figur 5 - Prinsippskisse alternative traséer (Illustrasjon: Rambøll).....	17
Figur 6 - Varslet planområdet.	20
Figur 7 - Metode for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Metode hentet fra Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2021).	23
Figur 8 - Tiltakspyramiden fra Miljødirektoratets håndbok M-1941 (Miljødirektoratet, 2023).	24
Figur 9 - Kriterier og fargeskala for samlet vurdering (Miljødirektoratet, 2023).....	25
Figur 10 - Veialternativ Ø2b (Rambøll).	29
Figur 11 - Planprosess fra start til slutt for reguleringsplanen (Illustrasjon: Rambøll).	42

Tabelliste

Tabell 1 – Effektmål for Nye Veier med indikatorer for å vurdere måloppnåelse (effektmål besvarer hvorfor et prosjekt skal gjennomføres).	11
Tabell 2 - Oversikt over alternativer med vei og lokalvei-kombinasjoner.....	18
Tabell 3 - Konsekvensgrad med poeng fra 4 til -4.....	18
Tabell 4 - Sammenstilling av alternativ Ø1, Ø2b og V1 og kvantifiserte konsekvenser (Rambøll).....	19
Tabell 5 - Oversikt over kostnads- og nyttekomponenter som inngår ved bruk av Statens vegvesens metodikk V-712 (Statens vegvesen, 2021).....	35
Tabell 6 - Sammenstilling av fagtema og behandling av disse.....	40

1 Innledning

E6-strekningen fra Selli til Asp er en del av hovedveiforbindelsen mellom Steinkjer og Grong, og Namsos (fv. 17), og ligger omtrent 6 km fra Steinkjer sentrum (se figur 1). Eksisterende E6 går i en sving rundt vestsiden av Rungstadvatnet. Strekningen fra det planskilte krysset ved Selli til krysset med fv. 17 er omtrent 3,6 km og har en ÅDT fra 2023 på 7200 med 20 % lange kjøretøy. Eksisterende E6 nord for fv. 17 har en ÅDT på 2100, og fv. 17 mot Namsos har en ÅDT på 3700 (Statens vegvesen, 2024). Fartsgrensene på strekningen varierer mellom 60 og 80 km/t.



Figur 1 - Strekning E6 Selli – Asp. Oversiktskartet viser eksisterende trasé med blå farge på illustrasjon.

1.1 Formålet med planprogrammet

Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, eventuelle relevante og realistiske alternativer, tema for konsekvensutredning og framdrift. Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeidet. Det er Steinkjer kommune som fastsetter planprogrammet, etter at eventuelle endringer som følge av innkomne merknader er innarbeidet.

2 Bakgrunn for prosjektet

Strekningen er forankret i Nasjonal transportplan. Det er utført planarbeid tidligere, men Nye Veier AS har vurdert forliggende reguleringsplan som svært krevende å gjennomføre, og søker nå å utrede en løsning som er mer realistisk å gjennomføre, sett i forhold til Nye Veiers målsettinger.

2.1 Nasjonal transportplan

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP) ble lagt frem 22. mars 2024. Meldingen presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Det overordnede transportpolitiske målet er «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*» (Meld. St. 14, 2023 - 2024).

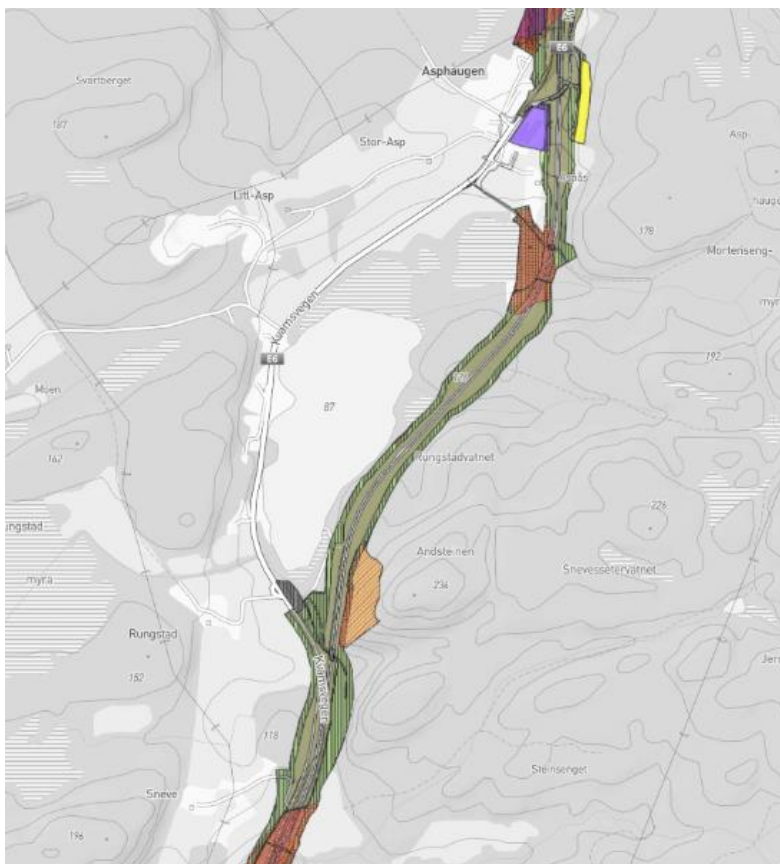
Korridoren Trondheim – Bodø er viktig for transport mellom Nord- og Sør-Norge, regional transport i Trøndelag og mellom Helgeland- og Saltenregionen. I Stortingsmeldingen står det følgende: *Hovedutfordringene i korridoren er høye transportkostnader for gods, lange reisetider og kapasiteten inn mot byområdene. Dårlige eller manglende omkjøringsmuligheter er spesielt utfordrende for godstrafikken. I tillegg er flere strekninger utsatt for skred og har dårlig regularitet om vinteren. Om sommeren øker trafikken på flere lavtrafikkerte strekninger betraktelig* (Meld. St. 14, 2023 - 2024). Nye Veier skal derfor fortsette optimalisering og planlegging av korridoren, blant annet strekningen E6 Selli – Asp.

2.2 Tidligere planprosesser

På strekningen har det vært flere tidligere planprosesser. Det ble først utarbeidet en kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning, som ble vedtatt 20.01.2016. Reguleringsplan for strekningen Selli-Asphaugen-Trøa ble vedtatt samme år, 25.05.2016. Denne reguleringsplanen la til grunn kanalisert T-kryss i krysset E6 – Fv. 17 Asphaugen. Senere ble det utarbeidet en ny reguleringsplan for krysksområde E6 – Fv. 17 Asphaugen (vedtatt 22.06.2018), som la til grunn rundkjøring i krysset E6 – Fv. 17 Asphaugen. Alle disse planene ble fremmet av Statens vegvesen.

Gjeldende reguleringsplan legger opp til at ny E6 trasé ligger i skjæring øst for Rungstadvatnet (se figur 2). Skjæringen vil på det meste bli 30 – 40 meter høy. Nord for Rungstadvatnet krysser traséen over et myrområde og skytebane før den går over i skjæring gjennom dyrka mark mellom eksisterende bebyggelse på Asphaugen. Planen legger opp til at eksisterende E6 blir lokalvei med blandet trafikk.

Gjeldende reguleringsplan legger opp til rundkjøring i krysset med fv. 17 samt ny trasé nordover til Trøa. Dette er en strekning på ca. 1,3 km. Ny trasé ligger vest for eksisterende E6.



Figur 2 - Utsnitt med gjeldende reguleringsplan sør for kryss med fv. 17.

2.3 Ny planprosess med nye løsninger

Nye Veier ønsker, sammen med rådgiver Rambøll, å se om det kan være mulig å optimalisere vedtatte løsninger for å øke den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet. Hovedhensikten er å redusere kostnader, øke nytten, bedre trafiksikkerheten og redusere ulemper for landbruk, natur og klima.

E6 sør for fv. 17, og til Selli

E6 sør for fv. 17 har i dag en ÅDT på 7200 med varierende fartsgrenser på 60, 70 og 80 km/t (Statens vegvesen, 2024). I gjeldende reguleringsplan er fremtidig ÅDT beregnet til 8700 i år 2040. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100, skal nasjonal hovedvei med ÅDT mellom 6000 – 15 000 opparbeides med dimensjoneringsklasse H2 og fartsgrense 90 km/t (Statens vegvesen, 2023).

Horisontal- og vertikalkurvaturen tilfredsstiller ikke kravene i håndbok N100 (Statens vegvesen, 2023). Dette påvirker fremkommelighet, kjøretid og trafiksikkerheten. Håndbok N100 sier at veier klassifisert som dimensjoneringsklasse H2, ikke skal ha avkjørsler. Dagens trasé har opp mot 20 avkjørsler som gir tilgang til blant annet boliger, landbruk, bussholdeplasser, pumpestasjon og en rasteplass.

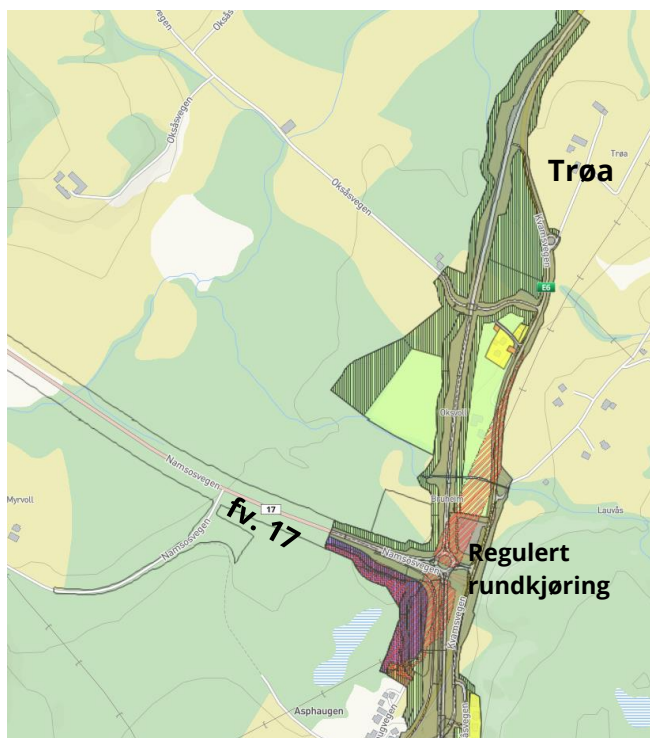
Det er registrert seks trafikkulykker de siste ti årene på strekningen. Trafikkulykker er fordelt relativt jevnt utover strekningen, men mange er i tilknytning til avkjørsler. Ved Kvernhusberget er det registrert 11 viltpåkjørsler.

Samlet sett tilfredsstillende ikke strekningen dagens krav av utforming og kvalitet. Det er derfor vurdert av Nye Veier å fremme ny reguleringsplan for å bygge en ny E6 som imøtekommer standarder og forbedrer trafikksikkerheten.

E6 nord for fv. 17

E6 nord for fv. 17 har i dag en ÅDT på 2100 (Statens vegvesen, 2024). Fremtidig ÅDT er anslått å bli 3200 i år 2040. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 er det fastsatt at nasjonale hovedveier med en ÅDT på maks 6000, skal opparbeides i henhold til dimensjoneringsklasse H1 og fartsgrense 80 km/t (Statens vegvesen, 2023). Vurderingen av dagens veistandard, som geometri, kurvatur, helning, avkjørsler, fartsgrenser og trafikksikkerhet, viser imidlertid at veien stort sett oppfyller kravene i henhold til N100.

Nye Veier vurderer avvikene som små og akseptable i forhold til kravene i N100. På bakgrunn av dette er det vurdert at det ikke vil være kostnadseffektivt å etablere en ny trasé på denne strekningen. Gjeldende reguleringsplan over Trøa (se figur 3), som ville medført betydelig inngrep i dyrkamark, og ulemper relatert til støy, lokalmiljø, landskap og klima, støtter ytterligere denne avgjørelsen. Ny E6 nord for fv. 17 er derfor utelatt fra denne reguleringsprosessen.



Figur 3 - Gjeldende reguleringsplan over Trøa, «E6 – Fv. 17 Asphaugen» (vedtatt 22.06.2018), la til grunn rundkjøring i krysset E6 – Fv. 17 og ville medført betydelig inngrep i dyrkamark.

Kryss E6 – fv. 17

I henhold til håndbok N100 skal det ved ÅDT mellom 6000 - 8000 bygges forkjørsregulert T-kryss eller planskilt kryss (Statens vegvesen, 2023). Basert på trafikkmengden på E6 oppfyller et T-kryss kravene. Utførte kapasitetsberegninger viser god kapasitet i dagens T-kryss, selv med en prognosert økning i trafikken fram til år 2050. Det er derfor vurdert som hensiktsmessig å beholde dagens T-kryss mellom E6 og fv. 17 inn i ny reguleringsprosess.

2.4 Mål for prosjektet

Prosjektet sitt hovedmål er å utarbeide reguleringsplan for ny E6 i tråd med kravene om å ivareta miljøhensyn, redusere kostnader, arealbeslag og øke nytten.

Ved å se samlet på målene til Nye Veier, Nasjonal transportplan og de nye kravene til prosjektet er det utarbeidet resultatmål for prosjektet.

Nasjonal transportplan 2022 – 2033 har følgende samfunns mål (Regjeringen, 2021):

1. *Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.*
2. *Mer for pengene.*
3. *Effektiv bruk av ny teknologi.*
4. *Nullvisjon for drepte og hardt skadde.*
5. *Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål.*

Nye Veier legger følgende strategiske prioriteringer til grunn for virksomheten:

1. *Mer vei og bane for pengene og økt samfunnsøkonomiske lønnsomhet i alle våre prosjekter.*
2. *Være den mest effektive organisasjonen for planlegging, utbygging og drift innen samferdsel.*
3. *Ta et tydelig samfunnsansvar og styrke vårt arbeid med HMS.*
4. *Ta en lederrolle innen miljø og klima innenfor samferdselssektoren.*

Nye Veier effektmål med tilhørende indikatorer for å vurdere måloppnåelse framgår av tabell 1.

Tabell 1 – Effektmål for Nye Veier med indikatorer for å vurdere måloppnåelse (effektmål besvarer hvorfor et prosjekt skal gjennomføres).

Effektmål	Indikator som benyttes for å følge opp
Økt fremkommelighet	Reisetid i minutter Forutsigbar reisetid
Økt trafikksikkerhet	Antall drepte og hardt skadde per år
Redusert jordbruksbeslag	Antall m ² dyrka mark i forhold til tidligere vedtatt plan
Redusert påvirkning på naturmangfold	Arealbeslag av naturtyper ift. tidligere vedtatt plan
Reduserte kostnader	Kostnader i forhold til tidligere vedtatt plan

2.5 BREEAM Infrastructure

BREEAM Infrastructure er en vurderings- og sertifiseringsordning som kan benyttes som verktøy for å jobbe mer systematisk med bærekraft i infrastrukturprosjekter (Grønn byggallianse, 2023). Dette prosjektet skal sertifiseres etter sertifiseringsstandarden BREEAM Infrastructure på minimum nivå *Very Good*, og omfanget skal være Whole Team. Whole Team inkluderer overordnet planlegging samt regulerings-, prosjekterings- og byggefase.

Målet med en BREEAM-sertifisering er å stimulere til å identifisere og levere den beste balansen mellom økonomiske, sosiale og miljømessige aspekter i prosjektet, med minimale negative effekter og maksimal utnyttelse av de positive mulighetene. Gjennom tett samarbeid mellom byggherre, entreprenør og rådgiver, må det gjøres justeringer som forbedrer bærekraften i alle faser av prosjektet. For å komme i mål med *Very Good*, må bærekraftstankegangen implementeres i alle fag, og på alle nivå i organisasjonen, i tråd med FNs 17 bærekraftsmål.

BREEAM-manualen er bygd opp rundt 8 emner: Ledelse, robusthet, lokalsamfunn og interessenter, arealbruk og økologi, landskap og kulturarv, forurensning, ressurser og transport. Hvert emne er delt opp i flere underkategorier, og for å oppnå poeng, må prosjektet dokumentere hvordan hvert spørsmål er vurdert, implementert i design, og gjennomført i anleggsfasen. BREEAM vil derfor bli brukt gjennom hele planprosessen for å ha et mer fokus, og legge til rette for en mer bærekraftig utvikling.

3 Retningslinjer og rammebetingelser

Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer, samt Nye Veier sine strategiske mål.

3.1 Internasjonale rammebetingelser

3.1.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og stoppe klimaendringer innen 2030. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, og skal legges til grunn for planarbeidet. Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov. For planarbeidet er syv bærekraftsmål trukket fram som førende:

- Mål 3: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.
- Mål 6: Sikre bærekraftig vannforvaltning, tilgang til vann og gode sanitærforhold for alle.
- Mål 9: Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon
- Mål 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige.
- Mål 14: Bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling.
- Mål 15: Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold.
- Mål 17: Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling.

3.1.2 FN-konvensjonen om biologisk mangfold

Konvensjon om biologisk mangfold (CBD) er en global avtale om bevaring, og om bærekraftig og rettferdig bruk av biologisk mangfold. Konvensjonen trådte i kraft 29. desember 1993 (Miljødirektoratet , 2023).

Formålet med Konvensjonen om biologisk mangfold er tredelt (Miljødirektoratet , 2023):

- *Bevare det biologiske mangfoldet.*
- *Sikre bærekraftig bruk av biologiske ressurser.*
- *Sikre en rimelig og rettferdig fordeling av fordelene som følger av utnyttelsen av genetiske ressurser.*

3.2 Nasjonale planer og retningslinjer

Føringer i statlig politikk:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV).
- T-1442/2021 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.
- Klimaforliket, bymiljøavtalen med mål om nullvekst av trafikk i byene.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, 2019 – 2023
- Relevante veiledere fra NVE, som f.eks.:
 - NVE Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrag og grunnvannstiltak nr. 1/2021
 - NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar.
 - NVE Sikringshåndboka
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter plan- og bygningsloven, Versjon II 2016.
- Nasjonal Transportplan (NTP 2022 – 2033).
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019 – 2023).

Melding til Stortinget 21, «Norsk klimapolitikk» fra 2012 (Meld. St. 21, 2011-2012), slår fast at personbiltrafikken inn til byene ikke skal vokse. Stortingsmeldinga inngikk i klimaforliket på Stortinget fra 2012 (Klima- og miljødepartementet, 2020). I tillegg har sittende regjering slått fast at klimaforliket fra 2012 skal innfris og forsterkes.

3.3 Regionale planer og føringer

Føringer fra regionalt hold:

- Trøndelagsplanen 2019 – 2030 (2018).
- Regional transportplan Midt-Norge 2014 – 2023 (2012):
 - Delstrategi veg, 2019 – 2030 (2018).
 - Handlingsprogram samferdsel (2017).

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

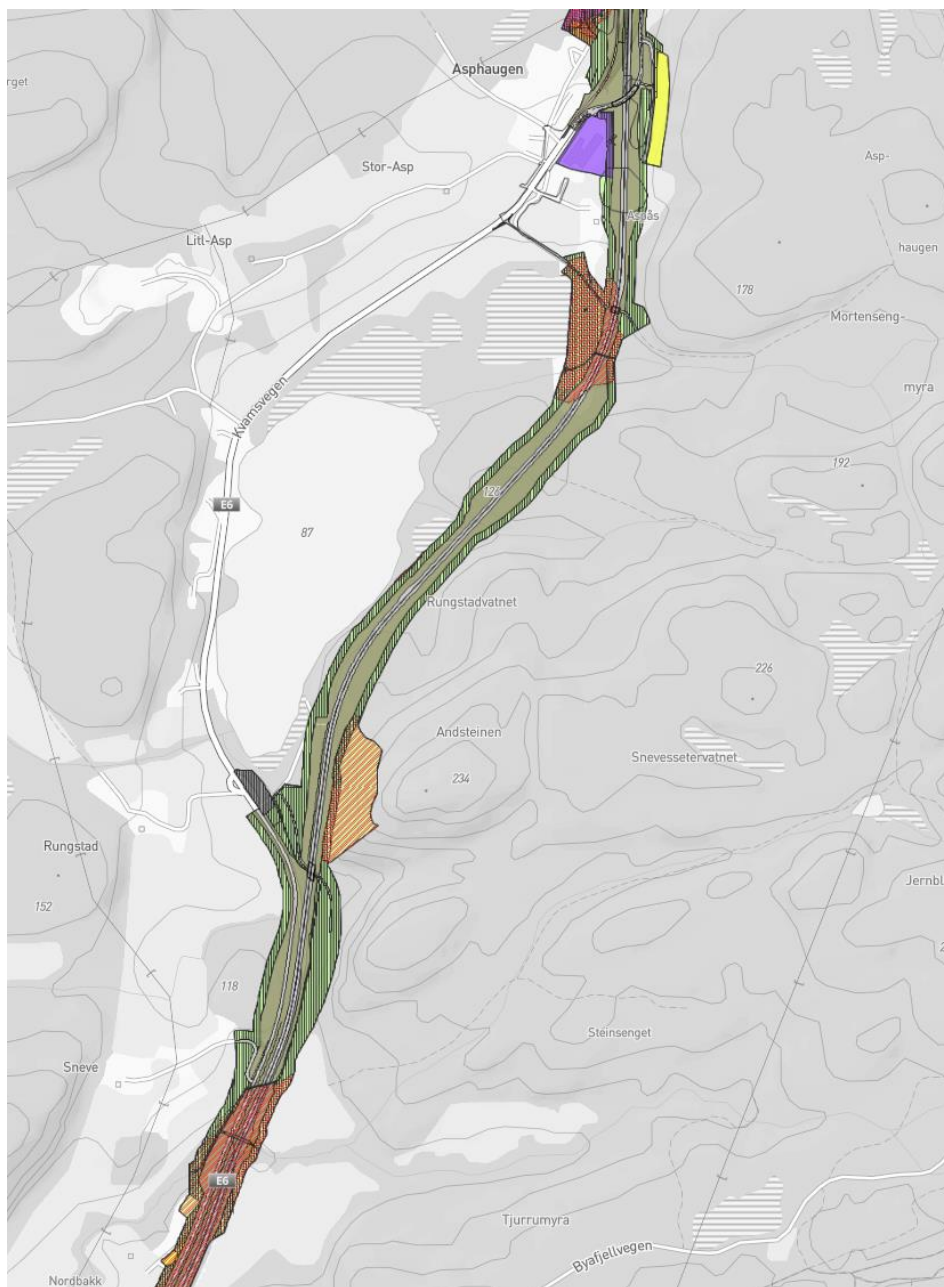
3.4 Kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner

Steinkjer kommune er i gang med rullering av kommuneplanens arealdel. I den forbindelse har Nye Veier og Rambøll tett dialog med Steinkjer kommune angående de reviderte planene, og kommunens langtidssisjon for arealbruk og samfunnsutvikling. Etter dialog med Steinkjer kommune ble blant annet disse punktene drøftet:

- Kommunedelplanen (KDP) for Asphaugen med ny E6 Selli–Asp kan oppheves, og næringsområdet sør for fv. 17 utgår i sin helhet.
- Reguleringsplanen for kryssområdet E6-Fv.17 Asphaugen oppheves da ny E6 nord for krysset, utgår. Næringsområdet nord for fv. 17 utgår i sin helhet.

- Massetak ved Litl-Asp kan være aktuelt som deponiområde, og området bør vurderes avsatt til riktig formål i KPA.

Det er ønskelig å videreføre gjeldende reguleringsplan for E6 Selli - Asphaugen – Trøa (se figur 4), da det ikke er ønskelig å oppheve gjeldende reguleringsplan før ny reguleringsplan er på plass. Når ny reguleringsplan for E6 Selli – Asp vedtas, skal gjeldende reguleringsplan fra 2016 oppheves i sin helhet.



Figur 4 - Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan sør for krysset med fv. 17 (Steinkjer kommune, 2016).

4 Alternativsutredning

I innledende fase av planarbeidet er ulike nye løsninger vurdert og satt opp mot gjeldende reguleringsplan. Det vises til vedlagte silingsrapport (se vedlegg 1 – Silingsrapport NV50E6SA-MUL-RAP-0002). Dette er gjort for å begrense omfanget av alternativer som skal konsekvensutredes, og vil være grunnlaget for om man skal gå videre med ett eller flere alternativer.

Formålet med silingsrapporten er å sile ut alternativer som ikke gir tilfredsstillende måloppnåelse, basert på definerte silingskriterier. Silingskriteriene er utarbeidet på bakgrunn av prosjektets overordnede målsetninger.

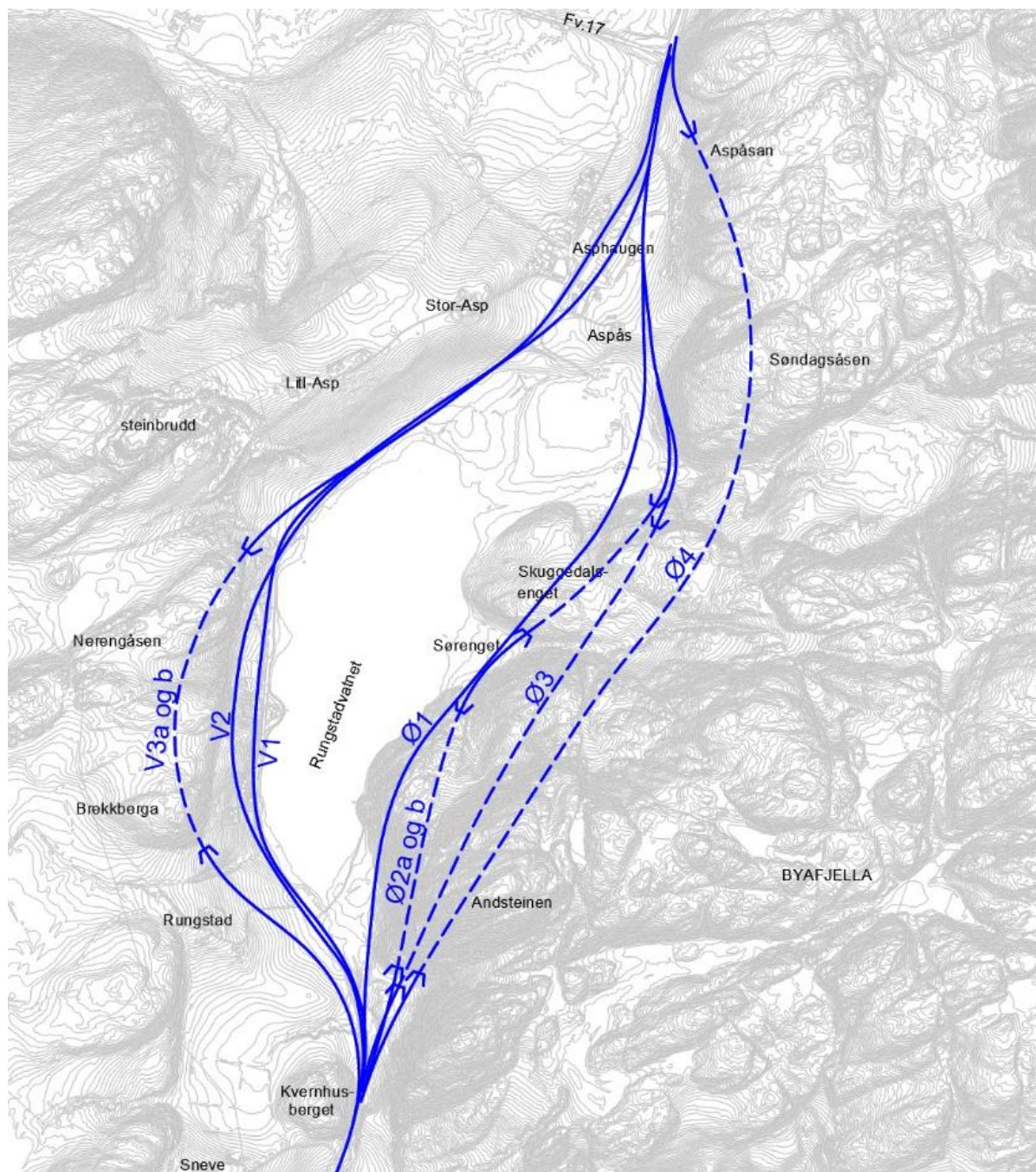
I silingsrapporten sammenlignes ulike alternative linjeføringer med hverandre på en systematisk måte, slik at man kan gå videre med reguleringen av det totalt sett beste løsningen. Målet er å få fram forskjellen på alternativene for hvert kriterium, slik at man kan gjøre et valg av det alternativet som totalt sett kommer best ut.

4.1 Silingsfase 1- grovsiling

Etter innledende problemanalyse ble det gjort en grov, overordnet og innledende arbeid med å se på alternative traséer og løsninger. Dette arbeidet resulterte i ni ulike alternativer på strekningen (se figur 5). Formålet med silingsfase 1 er å gjøre en innledende og grov vurdering for å sile ned antall alternativer.

I silingsfase 1 er det benyttet følgende silingskriterier:

- Måloppnåelse.
- Annet lignende alternativ oppnår målene bedre.



Figur 5 - Prinsippkisse alternative traséer (Illustrasjon: Rambøll).

I grovsilingen er alternativ Ø2a, Ø3, Ø4, V2 og V3a/b forkastet på grunn av store investeringskostnader og inngrep i vanskelig terreng. Den avgjørende årsaken er imidlertid at de gjenstående alternativene på et overordnet nivå er vurdert å oppnå målene for prosjektet bedre. Alternativene som er vurdert videre i silingen er Ø1, Ø2b og V1.

4.2 Silingsfase 2 - finsiling

Etter grovsilingen sto man igjen med tre veialternativer til finsilingen (se tabell 2).

Tabell 2 - Oversikt over alternativer med vei og lokalvei-kombinasjoner.

Veialternativ	Lokalvei
Alternativ V1: Følger eksisterende E6.	Prinsipp L1: Langs vestsiden av ny E6.
Alternativ Ø1: Prinsipp fra gjeldende reguleringsplan.	Prinsipp L2: Eksisterende E6 med ny tilkobling til ny E6.
Alternativ Ø2b: Tunnel under Andsteinen og skjæring gjennom Skuggedalsenget.	Prinsipp L2: Eksisterende E6 med ny tilkobling til ny E6.

Formålet med finsilingen er å redusere antall utredningsalternativer for plan- og konsekvensutredningsfasen. Er det åpenbare forskjeller mellom alternativene, vil man kunne konkludere med at det kun er ett alternativ som det er relevant å utrede videre med full konsekvensutredning i henhold til planprogrammet. Det er i silingsfasen benyttet følgende silingskriterier:

- Trafikantnytte.
- Investeringskostnad (inkl. anleggskostnad).
- Drift og vedlikehold.
- Naturmangfold - naturmangfold vann og vassdrag - vilt - fugl.
- Naturressurser - jordbruk og skogbruk.
- Landskap.
- Friluftsliv og bygdeliv – tilgjengelighet.
- Kulturmiljø.
- Klimagassutslipp.
- Prosessrisiko.
- Anleggsgjennomføring/SHA.

I innledningen til silingsarbeidets fase 2 ble det fastsatt et prinsipp for vekting av silingskriteriene. Silingskriteriene er basert på metoden i Miljødirektoratets veileder *M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø* (Miljødirektoratet, 2023). Fargeskala fra håndboken er anvendt til vurdering av konsekvens for silingskriteriene og blitt gitt poeng fra 4 til -4 ut ifra konsekvensgraden (se tabell 3). For tema som ikke er omtalt i håndbok M-1941 anvendes Statens vegvesen sin håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021).

Tabell 3 - Konsekvensgrad med poeng fra 4 til -4.

Konsekvens-grad	Svært stor positiv konsekvens	Stor positiv konsekvens	Betydelig positiv konsekvens	Noe positiv konsekvens	Ubetydelig	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Svært stor negativ konsekvens
Poeng	4	3	2	1	0	-1	-2	-3	-4

Alternativet med den totalt høyeste poengsummen oppfyller i størst grad silingskriteriene, og blir alternativet som skal bli konsekvensutredet og regulert på strekningen.

I tabell 4 er det vist en sammenstilling av vurderingene for alternativ Ø1, Ø2b og V1. For mer detaljert vurdering se vedlegg 1 – silingsrapport (NV50E6SA-MUL-RAP-0002).

Tabell 4 - Sammenstilling av alternativ Ø1, Ø2b og V1 og kvantifiserte konsekvenser (Rambøll).

Silingsstema	Alternativ Ø1		Alternativ Ø2b		Alternativ V1	
	Poeng	Konsekvensgrad og vurdering	Poeng	Konsekvensgrad og vurdering	Poeng	Konsekvensgrad og vurdering
Trafikantnytte	2	Betydelig positiv konsekvens	2	Betydelig positiv konsekvens	1	Noe positiv konsekvens
Investeringskostnad (inkl. anleggskostnad)	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-3	Stor negativ konsekvens
Drift og vedlikehold	-1	Noe negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens
Sum prissatte	-0,7		-0,8		-1,6	
Naturmangfold - Naturmangfold vann og vassdrag – Vilt - Fugl	-3	Stor negativ konsekvens	-3	Stor negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens
Naturressurser – jordbruk og skogbruk	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-3	Stor negativ konsekvens
Landskap	-3	Stor negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens
Friluftsliv og bygdeliv - tilgjengelighet	-3	Stor negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens
Kulturmiljø	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens
Klimagassutslipp	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens
Sum ikke-prissatte	-2,5		-2,3		-1,8	
Prosessrisiko	-2	Middels negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens	-2	Middels negativ konsekvens
Anleggsgjennomføring/ SHA	-2	Middels negativ konsekvens	-1	Noe negativ konsekvens	-3	Stor negativ konsekvens
Sum annet	-2		-1		-2,5	
Totalsum samlet vektning	-1,64		-1,5		-1,78	

4.2.1 Konklusjon fra silingsrapporten

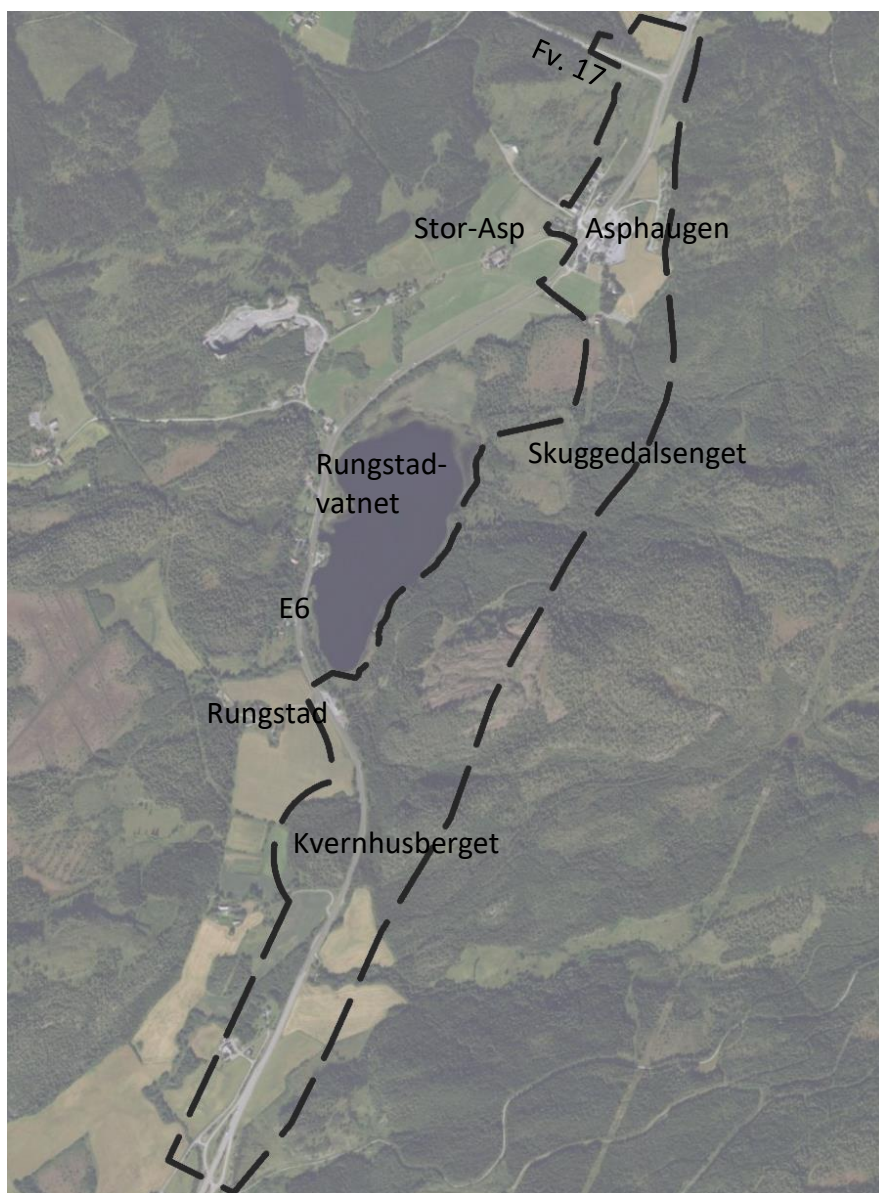
Ut ifra gjennomført alternativ-vurdering i silingsrapporten ble det anbefalt å optimalisere og utrede ett veialternativ (se vedlegg 1- Silingsrapport (NV50E6SA-MUL-RAP-0002) for full analyse og vurdering). Den nye reguleringen av E6 mellom Selli til Asp, legger derfor opp til å utrede dette veialternativet fullt ut gjennom ny reguleringsprosess:

Alternativ Ø2b: Tunnel under Andsteinen og skjæring gjennom Skuggedalsenget, med eksisterende E6 som ny lokalvei.

5 Plan- og utredningsområde

Planområdet ligger ca. 6 km nord for Steinkjer sentrum, i Steinkjer kommune. Planavgrensningen strekker seg fra Kvernhusberget, forbi Rungstadvatnet, gjennom Skuggedalsenget, over Asphaugen, og til krysset med fv. 17. Strekning er ca. 3 km.

Plan- og utredningsområdet vises med planavgrensning i figur 6 (stiplet svart strek) og tar utgangspunktet i anbefalt veilinje, Ø2b. Dette omfatter et samlet areal på omtrent 1060 dekar. Varslet planavgrensning er av betydelig størrelse grunnet behov for å innlemme arealer til lokal- og driftsveier, midlertidige rigg- og anleggsområder, og relevante sikringstiltak i berg og skjæringer. Endelig planforslag vil få en planavgrensning som er mindre enn varslet plan- og utredningsområde.



Figur 6 - Varslet planområdet.

6 Metodikk for konsekvensutredning

Planområdet har vært gjenstand for planer og utredninger på overordnet og detaljert nivå i flere omganger (se kap. 2.2 - Tidligere planprosesser på side 8 for mer informasjon).

Det ble utarbeid konsekvensutredning som en del av kommunedelplanen fra 2014, og gjeldende plan fra 2016 har en supplerende KU for de forhold som ble endret på. I kommunedelplanen fra 2014 er Statens vegvesens gamle håndbok 140 for konsekvensanalyser benyttet. Håndbok 140 ble erstattet av håndbok V712 i 2014. Siden gjeldende kommuneplan benytter H140 er de vurderingene som er gjort i kommunedelplanen fra 2016 basert på gammel og ikke ny håndbok (Steinkjer kommune, 2016). Dette medfører at konsekvensanalysen er basert på en gammel metodikk som er over 10 år gammel.

De ikke-prissatte konsekvensene som ble analysert i kommunedelplanen fra 2016 var:

- Landskapsbilde.
- Kulturmiljø.
- Nærmiljø og friluftsliv.
- Naturmiljø.
- Naturressurser.

I tillegg ble supplerende analyser og rapporter utredet for kommunedelplanen fra 2016:

- Grunnforhold.
- Ingeniørgeologi.
- Vassdrag og flom.
- Deponiområder.
- Anleggsperioden.

Alle fagrapporter skal revideres, analyseres og oppdateres i samsvar med foreslåtte løsninger og i henhold til dagens krav, retningslinjer og metodikk.

Planmyndigheten, Steinkjer kommune, har slått fast at tiltaket faller inn under bestemmelsen i forskrift § 6: tiltak som alltid skal konsekvensutredes med planprogram (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017).

6.1 Metodikk

Det skal utarbeides en konsekvensutredning som gir et beslutningsrelevant bilde over vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, og redegjøre for eventuelle tiltak som kan redusere konsekvensene. Tematisk spenner utredningen over både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Det skal brukes anerkjent metodikk fra Miljødirektoratets veileder M-1941, for ikke-prissatte temaer, og Statens vegvesens veileder V-712 for prissatte temaer.

Framgangsmåten er beskrevet i Håndbok M-1941 *Konsekvensutredning av klima og miljø* (Miljødirektoratet, 2023), og håndbok V712 *Konsekvensanalyse* (Statens vegvesen, 2021).

Etter at de tematiske konsekvensutredningene er ferdige, skal det utarbeides en helhetlig konsekvensutredning som sammenstiller, analyserer og konkluderer ut fra en samlet vurdering og rangering av alternativene.

Sammenstillingen deles i to trinn:

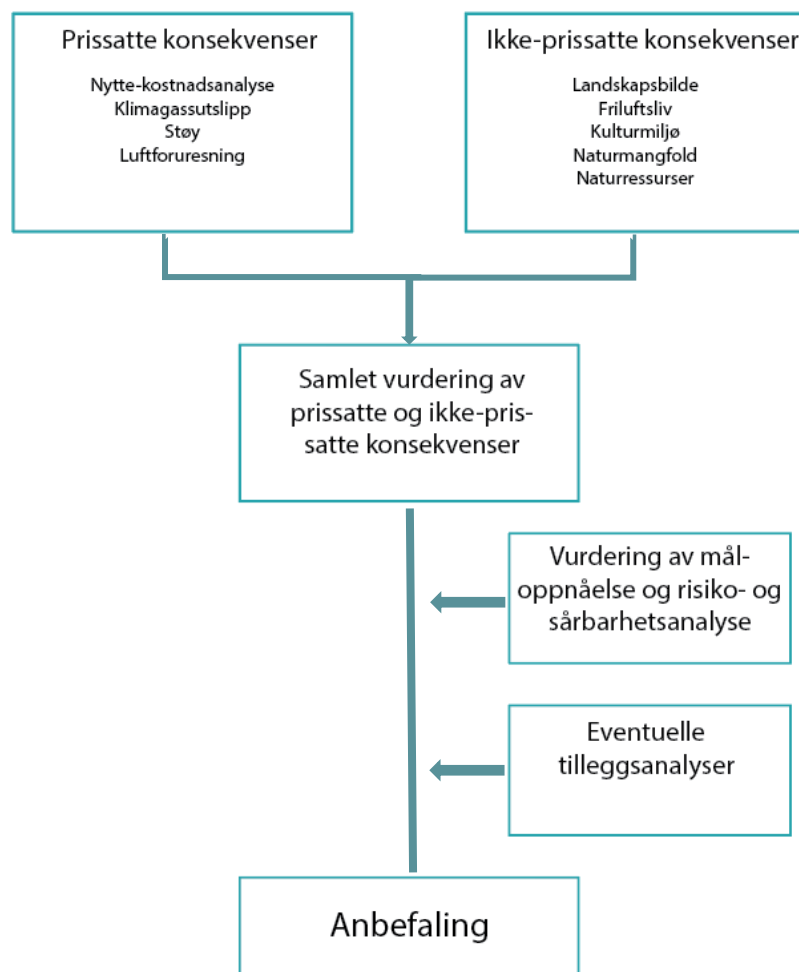
1. Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for hvert alternativ.
2. Rangering av alternativene.

Det er viktig å poengtere at sammenstilling og vurdering ikke er det samme som anbefaling.

Rangeringen kan være vanskelig å gjøre ut fra rent faglige vurderinger, men bli mer tydelige når alternativene også settes opp mot Nye Veiers prosjektmål.

Det er viktig at en legger klart fram hva som er bakgrunnen for anbefalingen, altså hvilke hensyn som er vektlagt. Anbefalingen skal være forståelig, etterprøvbare og ha en logisk sammenheng med den analysen som er gjort.

Metodikken for valg av løsningen vil bli gjort i henhold til figur 7 (Statens vegvesen, 2021).

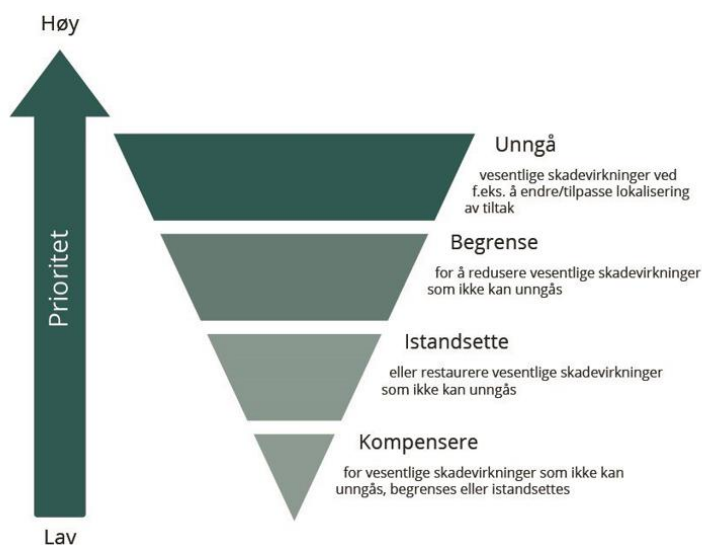


Figur 7 - Metode for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Metode hentet fra Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2021).

6.2 Metodikk for ikke-prissatte konsekvenser

For gjennomføring av de ikke-prissatte konsekvensutredningene benyttes Miljødirektoratet sin metodikk (Miljødirektoratet, 2023). I henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 17 (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017) skal utredninger følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse. Dette innebærer at befaringer, registreringer og utredning gjennomføres av fagpersoner med kompetanse innenfor fagfeltet.

Miljødirektoratets tiltakspyramide, fra håndbok M-1941 (Miljødirektoratet, 2023), ligger som grunnlag i metoden. Tiltakspyramiden bygger på at man i tidlig planleggingsfase skal utrede alle muligheter for å unngå skadevirkninger. Økologisk kompensasjon, det vil si å erstatte tapt areal med høy økologisk verdi, er siste utvei (se figur 8).



Figur 8 - Tiltakspyramiden fra Miljødirektoratets håndbok M-1941 (Miljødirektoratet, 2023).

Konsekvensutredningens hovedhensikt er å avdekke tiltakets konsekvenser for miljø, samfunn og naturressurser. Sammenligningsgrunnlaget for konsekvensvurderingen er en forventet utvikling i henhold til 0-alternativet.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser: Verdi, omfang og konsekvens (Miljødirektoratet, 2023).

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

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

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

Skalaen for den samlede vurderingen er gitt i en såkalt konsekvensvifte definert i M-1941. I viften kommer det fram en konsekvensskala fra stor positiv til kritisk negativ konsekvens.

Det er viktig å være klar over at den samlede konsekvensvurderingen, oppsummert i konsekvensviften, er gjort med utgangspunkt i området i sin helhet. For å vurdere samlet konsekvens skal kriterier vist i figur 9 benyttes. Dersom konsekvensen vurderes til "*lite til middels påvirkning*", kan vurderingen skjule store konsekvenser for nærmeste

naboer for eksempel. Det forutsettes at den enkelte detaljsak ved slike konsekvenser håndteres i direkte prosesser mellom tiltakshaver og den enkelte interessent.

Konsekvens	Kriterier for samlet vurdering
Kritisk negativ konsekvens	Tiltaket medfører ødeleggelse av hele eller deler av internasjonale eller nasjonalt viktige verdier, eller kritisk negativ påvirkning på miljøet. Denne kategorien inneholder et eller flere fagtema med svært store verdier som utreder har vurdert blir sterkt påvirket/ødelagt dersom tiltaket gjennomføres. Slike verdier kan være verdensarvområder eller Ramsarområder/naturreservater. Ett fagtema med konsekvens kritisk negativ konsekvens.
Svært stor negativ konsekvens	Tiltaket medfører forringelse eller ødeleggelse av hele eller deler av nasjonalt viktige verdier, eller svært stor negativ påvirkning på miljøet. Denne kategorien inneholder ett eller flere fagtema med store verdier og som utreder har vurdert blir forringet dersom tiltaket gjennomføres. Ett eller flere fagtema med konsekvens svært stor negativ konsekvens. Flere fagtema har konsekvens stor negativ konsekvens.
Stor negativ konsekvens	Tiltaket medfører forringelse eller ødeleggelse av hele eller deler av nasjonalt eller regionalt viktige verdier, eller stor negativ påvirkning på miljøet. Overvekt av fagtema med konsekvens stor negativ konsekvens. Flere fagtema med konsekvens middels negativ konsekvens. Ett fagtema kan ha konsekvens svært stor negativ konsekvens.
Middels negativ konsekvens	Tiltaket medfører samlet middels negativ konsekvens, som kan bety forringelse eller ødeleggelse av regionalt eller lokale verdier, eller middels negativ påvirkning på miljøet. Overvekt av fagtema som har konsekvens middels negativ. Flere fagtema har konsekvens noe negativ. Ett fagtema kan ha stor negativ konsekvens. Ingen fagtema er gitt kritisk eller svært stor konsekvens.
Noe negativ konsekvens	Tiltaket medfører samlet en noe negativ konsekvens, som kan bety forringelse eller ødeleggelse av lokale verdier, eller noe negativ påvirkning på miljøet. Overvekt av fagtema med noe negativ og/eller ubetydelig konsekvens. Maks ett fagtema kan ha middels negativ konsekvens. Ingen fagtema har kritisk, svært stor eller stor negativ konsekvens.
Ubetydelig konsekvens	Tiltaket vil ikke medføre vesentlige endringer i forhold til 0-alternativet. Overvekt av fagtema med ubetydelig konsekvens. Ett fagtema kan ha noe negativ konsekvens. Ingen fagtema har kritisk negativ, svært stor negativ eller stor negativ konsekvens.
Positiv konsekvens	Tiltaket/alternativet medfører en forbedring for området i forhold til 0-alternativet. Overvekt av fagtema med positiv konsekvens. Kan kun inneholde fagtema med noe negativ eller ubetydelig konsekvens.
Stor positiv konsekvens	Tiltaket/alternativet medfører en stor forbedring for området i forhold til 0-alternativet. Kun for områder som i dag har lave verdier kan få en samlet konsekvens som er stor positiv. Dette kan være restaurering av skytefelt, masseuttak, opprydding av deponiområder eller lignende. Overvekt av fagtema med stor positiv konsekvens. Kan kun inneholde fagtema med noe negativ konsekvens.

Figur 9 - Kriterier og fargeskala for samlet vurdering (Miljødirektoratet, 2023).

6.2.1 Metodikk for naturressurser – V712

For gjennomføring av konsekvensutredning for naturressurser benyttes Statens vegvesens håndbok V-712 som metodikk. Statens vegvesens veileder blir brukt fordi dette er den eneste håndboken for gjennomføring av en konsekvensutredning for naturressurser. Framgangsmåten er beskrevet i Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2021).

6.3 Metodikk for de prissatte konsekvensene

For gjennomføring av konsekvensutredning for prissatte konsekvenser benyttes Statens vegvesens håndbok V-712 som metodikk (Statens vegvesen, 2021).

De prissatte konsekvensene beregnes på grunnlag av kvantifiserte endringer som blir verdsatt i kroner. Beregningene bygger på utredninger om samfunnets betalingsvillighet, som er summen av individenes betalingsvillighet (Statens vegvesen, 2021).

For de prissatte temaene brukes begrepene:

- *nytte* om fordeler av et tiltak,
- *kostnad* (eller negativ nytte) om ulemper ved et tiltak,
- *netto* nytte/netto nåverdi om differansen mellom nytte og kostnader,
- *samfunnsøkonomisk* lønnsomhet (eller positiv netto nytte/netto nåverdi) om tiltak der nytten er beregnet å være større enn kostnadene.

7 Alternativer som skal konsekvensutredes

7.1 0-alternativet

Nullalternativet, dagens situasjon, skal brukes som sammenlikningsgrunnlag når en vurderer hvilken påvirkning veialternativet Ø2b har.

Dagens E6 mellom Selli og Asp har i dag funksjon som både hovedvei og lokalvei. Strekningen har randbebyggelse med flere mindre kryss og direkte avkjørsler. Fartsgrensen varierer mellom 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t. Eksisterende vei tilfredsstiller ikke gjeldende krav til verken horisontal- eller vertikalkurvatur. Reisetiden mellom Selli og Asp er ca. 3,2 minutter på en ca. 3,4 km lang strekning. Det innebærer en gjennomsnittlig hastighet på ca. 65 km/t.

Ifølge Statens vegvesens kart hadde strekningen Selli til Asphaugen en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 7 200 kjøretøy, hvor andelen lange kjøretøy var på 20 %. Eksisterende E6 nord for fv. 17 hadde en ÅDT på 2100, og fv. 17 mot Namsos en ÅDT på 3900 (Statens vegvesen, 2024) (tellingene er basert på *telling og skjønn*). For 0-alternativet skal prosjektet sammenligne trafikkprognoser for år 2040.

På strekningen er det ikke sammenhengende gang- og sykkelvei. Det er gang- og sykkelvei langs E6 nordover fra Asphaugen. For øvrig er det noen kortere strekninger med felles avkjørsler som kan benyttes av gående og syklende. Sørøver fra Asphaugen blir derfor myke trafikanter i praksis henvist til å benytte E6. Eksisterende E6 har smale skuldre og er ikke egnet for myke trafikanter. Det er ingen planskilte kryssinger for gående og syklende sør for kryss med fv. 17. Det er bussholdeplasser for både nord- og sørgående busser langs E6 ved Rungstadvatnet og Asphaugen.

7.2 Veialternativet Ø2b

Ut ifra gjennomført alternativvurdering i silingsrapporten ble det anbefalt å optimalisere og utrede videre alternativ Ø2b (se figur 10).

Alternativ Ø2b - Tunnel under Andsteinen og skjæring gjennom Skuggedalsenget, med lokalvei langs eksisterende E6.

Alternativ Ø2b starter nord for Nordbakk, der eksisterende E6 går fra midtdeler til gul midtstripe. Videre ligger ny E6 på fylling fram til sørsiden av Andsteinen. Den nye veien ligger videre i en tunnel under Andsteinen på 490 meter. Fra nordsiden av tunnelen veksler veien videre på å ligge i ensidig skjæring på vest- og østsiden av veien. Skjæringen i øst har en maksimal høyde på ti meter. Videre fortsetter veien på østsiden av myrområdet. Veien veksler mellom fylling og tosidig skjæring, maksimal høyde på skjæringene er 22 meter. Videre fortsetter veien i en tosidig skjæring gjennom dyrka mark mellom bilforretningen og boligene i Aspåsvegen. Skjæringen har en maksimal høyde på ti meter. Den nye veien kobler seg til eksisterende E6 før T-krysset med fv. 17.

Det er planlagt lokalvei på vestsiden av Rungstadvatnet og veien gjenbruker deler av eksisterende E6. I sør kobler lokalveien seg til ved eksisterende kryss sør for Nordbakk. Videre nordover fortsetter lokalveien på fylling parallelt med ny E6 fram til Kvernhusberget. Ved Kvernhusberget ligger lokalveien i ensidig bergskjæring mot vest som har en maksimal høyde på 20 meter. Lokalveien fortsetter videre på fylling fram til sørsiden av Rungstadvatnet, der den kobler seg til eksisterende E6. I nord er det planlagt ny lokalvei mellom Asphaugen og fv. 17. Lokalveien ligger parallelt med ny E6.

På Asphaugen er det planlagt en overgangsbru over ny E6 for å opprettholde adkomsten til boligfeltet i Aspåsvegen. Denne kobler seg på eksisterende gang- og sykkelveiforbindelse nordover langs E6.

I alternativet er det planlagt tre bruer for bekkekryssing/viltovergang, hver med lengde 20 – 30 meter. Bruene er ikke endelig plassert, da prosjektet arbeider med optimalisering av veilinjen.

Det gjøres oppmerksom på at det er flere varianter av løsninger som er aktuelle, og som vil bli vurdert i det videre planarbeidet.



Figur 10 - Veialternativ Ø2b (Rambøll).

8 Ikke-prissatte konsekvensutredning

Det er en rekke temaer som skal vurderes om de er relevante i hver enkelt sak. Forskrift om konsekvensutredninger § 21 sier følgende: *Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de faktorer som kan bli påvirket og vurdere vesentlige virkninger for miljø og samfunn* (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017).

De relevante ikke-prissatte KU-fagene blir presentert og forklart nærmere, som man på dette stadiet i planprosessen er kjent med, og som man mener må inngå i videre planarbeid. I planprogrammet er det valgt å kun ta med de tema som er vurdert å være beslutningsrelevante for planarbeidet og tiltakene som planlegges.

8.1 Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de romlige og visuelle egenskapene til landskapet og hvordan landskapet oppleves som fysisk form, fra bylandskap til uberørt naturlandskap. I konsekvensutredningen er målet å frembringe kunnskap om de verdifulle områdene for temaet, og få frem hvordan disse endres som følge av tiltaket.

Konsekvensutredningen skal gi en vurdering av hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes. I dette planarbeidet vil tiltak som kan gi virkninger for landskapsbilde blant annet være tunnelpåhugg, eventuelle massedeponi, sikringstiltak, støyvoll, skjæringer og fyllinger, samt riggområder og anleggsveier i anleggsperioden.

Konsekvensutredning for landskapsbilde vil vurdere omfanget av nye landskapspåvirkninger for alternativet og sammenholde disse mot dagens landskapsbilde på strekningen. Verdien av dagens landskapsbilde vil bli vurdert, og danner grunnlag for konsekvensvurderingen. Både nær- og fjernvirkninger vil bli vurdert, og landskapsinngrepene vil bli illustrert.

I arbeidet med å utrede konsekvenser vedr. temaet landskapsbilde benyttes blant annet tilgjengelig kart og rapporter, ortofoto, foto fra tiltaksområdet, samt dataregistreringer fra Miljødirektoratets naturdatabase (Miljødirektoratet, 2024) og NIBIOs kartdatabase (Norsk instiutt for bioøkonomi, 2024) over landskapstyper og jord/skog.

Det vil være behov for supplerende dokumentasjon og egne registreringer. Da vil det aktuelle utredningsområdet bli befart, og det tas bilder av tiltaksområdet fra steder som vil bli visuelt berørt av tiltaket. Bildene vil senere også kunne danne grunnlag for fotomontasjer av tiltaket.

For både 0-alternativet og alternativ Ø2b vil påvirkningen av landskapet bli vurdert hver for seg. Det utarbeides en analyse for hvert av alternativene. Sammenstilling og

anbefaling framkommer til slutt i en sammenlignende matrise. Det utarbeides så en konsekvensvifte for hvert alternativ, slik at en kan få synliggjort hvilket alternativ som gir minst negativ konsekvens for temaet landskapsbilde.

8.2 Friluftsliv, og bygdeliv

Temaet friluftsliv omfatter de områdene som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Hvordan folk bruker og opplever det naturlige og menneskepåvirkede landskapet er sentralt for temaet. Tiltakets innvirkning på friluftsliv vil bli konsekvensutredet i planarbeidet.

Begrepet bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i tettsteder. Sentralt for teamet bygdeliv er innbyggernes bruk og opplevelse av nærmiljøet.

Det vil bli tatt utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon fra blant annet datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registreringer ved behov. Det tas kontakt med lokale lag og organisasjoner, kommunen og enkeltperson for økt kunnskap om friluftsliv, målpunkt og kvaliteter. Dette i tillegg til å bruke gjeldene registre.

I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at tiltakene i planen er opparbeidet. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes. I planarbeidet må det ses på hvordan man kan legge føringer for å sikre god tilgjengelighet etter at tiltakene er bygget. Det blir viktig å sikre tilgang til friluftsområder, ferdselslinjer på tvers av anlegget og sikre løsninger for myke trafikanter.

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

8.3 Kulturmiljø

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet fra andre tiders liv og virke i vårt fysiske miljø. Dette inkluderer lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng (Miljødirektoratet, 2023).

Det er vanlig å identifisere og avgrense kulturmiljøer innenfor planområdet og influensområdet som ledd i en konsekvensutredning. Kulturmiljøene som blir avgrensa, bør ha vesentlige kulturminneverdier som kan være sårbare for planen eller tiltaket.

I arbeidet med å utrede konsekvenser vedr. temaet kulturmiljø benyttes blant annet de to nasjonale registrene SEFRAK og Askeladden. Andre tilgjengelig registreringer, kart og rapporter vil bli brukt.

Utredningsområdet deles opp for å analysere hvor tiltaket får størst konsekvenser for kulturmiljø. Å avgrense kulturmiljøer er en metode for å vise hvilke områder som er så viktige at en enten bør unngå inngrep, eller la verdiene i miljøet være styrende for utformingen av prosjektet.

8.4 Naturmangfold - terrestrisk

Naturmangfold er definert i lov om forvaltning av naturens mangfold § 3, som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning» (Naturmangfoldloven, 2009).

Planforslagets konsekvenser for naturmangfoldet vil bli utredet. Fagreferanser som offentlige databaser og publikasjoner vil bli sjekket. For å øke kunnskapsgrunnlaget har det vinteren, våren og sommeren 2024 foregått flere naturkartlegginger i området. Sektormyndigheter kontaktes for å få belyst om det finnes forekomster av betydning som er unntatt offentlighet, eller som enda ikke er offentlig tilgjengelige. Naturmangfold i influensområdet vil bli verdivurdert.

Konsekvensutredningen vil gi en vurdering av hvordan naturmangfoldet vil bli påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltaket er ferdigstilt. Aktuelle skadereduserende tiltak vil bli vurdert. Tiltaket innebærer flere tema som må utredes, som verneområder, nærhet til vassdrag og naturreservat, naturtyper, arter, landskapsøkologiske sammenhenger og geologisk mangfold.

Utredningsbehov:

- Kartlegging iht. Miljødirektoratets instruks (NiN)
- Beskrivelse av foreliggende lokaliteter med verdisetting.
- Oppsummering av foreliggende registreringer av rødlistede arter og arter av nasjonal forvaltningsinteresse.
- Beskrivelse av lokaliteter med fremmedarter, spesielt med fokus på høyeste risikokategorier.
- Vurdere landskapsøkologiske sammenhenger og barrierevirkning for vilt.
- Supplering av mangler i kunnskapsgrunnlaget med tilleggsbefaringer på temaer hvor det ansees som nødvendig.
- Øke kunnskapsgrunnlaget for vilt, med spesielt fokus på storvilt. Avdekke viktig beite- og leveområder og vurdere kryssingsmuligheter for vilt.
- Identifisere økologiske funksjonsområder for rødlistede, sårbare eller hensynskrevende arter av fugl med spesielle habitatkrav.

- Identifisere mulige tiltak for å redusere negative virkninger på fugl i anleggs- og driftsfase.

Prinsippene i naturmangfoldloven § 8-12 (Naturmangfoldloven, 2009) legges til grunn for utredning av konsekvenser for naturmangfold. En vurdering av planforslaget iht. naturmangfoldloven kap. II vil framgå.

I tillegg skal utredningen vurdere samlet belastning på naturverdier innenfor influensområdet. Dette blir gjort ved å vurdere hvordan summen av konsekvenser fra alle delområder virker sammen med virkninger av andre påvirkningsfaktorer. Utredningen skal omfatte både tiltakets effekt på enkelte naturverdier og en vurdering av hvordan dette påvirker økosystemet de er en del av.

8.5 Naturmangfold - vannmiljø

Med begrepet vannmiljø menes både økologisk og kjemisk tilstand (Vannforskriften, 2006) og naturmangfold (arter og naturtyper) i vann.

Konsekvensutredningen vil gi en vurdering av hvordan vannmiljø og naturmangfold i vann vil bli påvirket av tiltakene i planen, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er ferdigstilt. Aktuelle skadereduserende tiltak vil bli vurdert. Tiltaket innebærer flere tema som må utredes, som naturtyper, arter og økologiske sammenhenger. Det vil bli gjennomført en basiskartlegging av vannmiljø og vannkjemi.

Utredningsbehov:

- Beskrivelse av foreliggende lokaliteter med verdisetting, basert på DN-håndbok 13.
- Utredning av potensiell påvirkning på økologisk og kjemisk tilstand
- Oppsummering av foreliggende registreringer av rødlistede arter og arter av nasjonal forvaltningsinteresse.
- Beskrivelse av kartlegging av arters funksjonsområder.
- Supplering av mangler i kunnskapsgrunnlaget med tilleggsbefaringer på temaer hvor det ansees som nødvendig.
- Vurdering av potensiell effekt og risiko ved kompenserende tiltak.

8.6 Naturressurser – dyrkamark, mineralressurser og skogbruk

Konsekvensutredningen ser på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen. Konsekvensutredningen for naturressurser, herunder jordbruk og mineralressurser, utarbeides etter Statens vegvesens håndbok V712 (Statens vegvesen, 2021).

Skogbruk er i håndbok V712 nå klassifisert som en prissatt konsekvens. For en helhetlig vurdering av naturressurskonsekvenser, er det imidlertid ønskelig å inkludere skogbruk i

konsekvensutredningen sammen med jordbruk og mineralressurser, ved å anvende den metodikken som tidligere er brukt i V712.

I konsekvensvurderingen skal det fastsettes delområder med verdi for naturressurser, og verdiene beskrives. For fastsetting av verdier benyttes opplysninger fra tilgjengelige databaser. Jordbruksarealene er jordsmonnsskartlagt av NIBIO. Dette gir god støtte i verdisettingen av jordbruksarealene.

Basert på verdiområdene vurderes påvirkning av forslag til konkrete tiltak. Dette munner ut i en konsekvens for hvert delområde. Dette sammenstilles i konsekvensutredningen med beskrivelse av konsekvensene.

9 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene 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. I nytte-kostnadsanalysen defineres samfunnets velferd som summen av individenes velferd. Individenes velferd måles ved deres betalingsvillighet knyttet til et gode.

Tabell 5 viser en oversikt over kostnads- og nyttekomponenter som inngår ved bruk av denne metodikken, med henvisning til ulike kapitler i Statens vegvesens håndbok V712 (Statens vegvesen, 2021).

Tabell 5 - Oversikt over kostnads- og nyttekomponenter som inngår ved bruk av Statens vegvesens metodikk V-712 (Statens vegvesen, 2021).

Aktørgruppe	Kostnads- og nyttekomponenter
Trafikant- og transportbrukere (kapittel 5.3)	Distanseavhengige kjørekostnader Andre utgifter for trafikantene Tidsavhengige kostnader Ulempeskostnader i ferjesamband Helsevirkninger for gående og syklende Utrygghetskostnader for gående og syklende
Operatører (kapittel 5.4)	Inntekter Utgifter Overføringer
Det offentlige (kapittel 5.5)	Investeringskostnader Drifts- og vedlikeholdskostnader Overføringer Skatteinntekter
Samfunnet forøvrig (kapittel 5.6–5.10)	Ulykker Støy Luftforurensning (lokal, regional) Klimagasser Restverdi Skattekostnad

Som en del av de innledende utredninger er alternativer med dimensjonerende tunneler på over 500 meter silt ut. Den korte reisetidsbesparelsen er vurdert å ikke veie opp for det økte omfanget de negative konsekvensene for kostnader, sammenlignet med de andre alternativene.

Det skal gjennomføres en trafiksikkerhets-revisjon av reguleringsplanen før den legges ut på høring. Det vil da tas med en metodisk gjennomgang av trafiksikkerhet i planforslaget.

Ulykker tilhører aktørgruppen «Samfunnet for øvrig» under prissatte konsekvenser, beskrevet i kapittel 5.6 – 5.7 i håndbok V712. Trafikkanalysen vil også omfatte dette temaet.

9.1 Klimagassutslipp

Nye Veier har høye klimaambisjoner, og dette er viktig for valg av løsninger i prosjektet. Dette gjelder både for anleggsfasen og for permanent situasjon/driftsfase.

Massetransport i anleggsfasen, valg av løsning, og produksjon og bruk av materialer er viktige faktorer for klimagassutslipp ved utbygging av transportinfrastruktur.

Reguleringsplanen vil omtale hvordan dette håndteres på reguleringsnivå, og hvilke føringer planen gir for prosjektet videre. Anleggsgjennomføring er et tema som inngår i reguleringsplanfasen.

Det skal utarbeides klimagassvurdering i henhold til metodikken i håndbok V712.

Beregningsverktøyene som vil bli brukt er *vegLCA* fra Statens veivesen og *arealbruksendringer* vil M-1941 fra Miljødirektoratet.

Å bygge en vei som oppnår Nye Veiers mål om 50 % reduksjon av klimagassutslipp i anleggsfasen og 75 % i driftsfasen innen 2030 krever at det gjøres klimatiltak i alle faser av prosjektet.

For å sikre lavest mulig klima- og miljøpåvirkning må inngrep i natur minimeres, både for midlertidige og permanente inngrep. Videre må det vurderes muligheter for bruk av materialer med lavest mulig utslipp. For å sikre reelle utslippskutt må utslippene beregnes for hele livsløpet, slik at en klimagevinst i anleggsfasen ikke gir høyere utslipp i driftsfasen og en netto økning.

I tillegg til å bygge veien med lavest mulig klima- og miljøpåvirkning kan andre begrensende tiltak vurderes.

Konsekvensutredning om klimagassutslipp skal vurdere og dokumentere hvilke utslipp en plan kan føre til og hvilken konsekvens dette vil ha, uansett kilde til utslippene.

Konsekvensutredningen skal som prinsipp kartlegge hvilken grad tiltaket påvirker klimagassutslipp. Tiltaket skal sammenlignes med et referansealternativ. Utredningen skal beregne utslipp fra materialproduksjon, anleggsfase, arealbruksendringer og driftsfase i en periode på 60 år.

9.2 Lokal luftforurensning

Som en del av planarbeidet skal det gjennomføres konsekvensutredning av temaområdet lokal luftforurensning. Utslipp og spredning av luftforurensning fra ny E6 inkludert tunnelmunningene beregnes og vurderes med spredningsmodellering. Resulterende konsentrasjoner sammenstilles med gjeldende grenseverdier, for å undersøke og sikre tilfredsstillende luftkvalitet ved nærliggende bolier og annet sårbart bruksformål.

Konsekvensutredningen gjøres i henhold til bestemmelsene i Forskrift om konsekvensutredninger (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017) og føringer i Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2021). Retningslinje T-1520 for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (Klima- og miljødepartementet, 2012) spesifiserer føringer og grenser for luftkvalitetsutredninger med spredningsmodellering, som legges til grunn for vurdering av konsekvens. Luftforurensning og lokal luftkvalitet omfattes også av bestemmelsene og grenseverdiene for uteluft i forurensningsforskriften (Forurensningsforskriften, 2004) kapittel 7.

I henhold til Vegnormal N500 for vegtunneler (Statens vegvesen, 2024) skal det som del av reguleringsplanarbeid for tunneler utføres konsekvensutredning med tanke på mulig spredning ut fra tunnelmunninger, av valgt ventilasjonsløsning og for å vurdere eventuelt behov for ventilasjonstårn eller rensetiltak. Vegnormal N500 henviser til Retningslinje T-1520 for metodikk og grenser som legges til grunn for konsekvensutredningen av tunneler.

Lokal luftkvalitet utredes for foreliggende planalternativ for ny E6-strekning gjennom planområdet, vurdert opp mot situasjonen for det definerte null-/referansealternativet. For utslipps- og spredningsberegningene og vurderingene legges prognose-vegtrafikk tall for strekningen til grunn. En overordnet vurdering knyttet til luftforurensning i anleggsfasen vil inngå i analysen.

9.3 Støy

Som en del av planarbeidet skal konsekvensutredning for støy utarbeides. Konsekvensutredningen gjøres i henhold til føringer i Statens vegvesens Håndbok V712. Denne spesifiserer at støy i boliger og ved uteplass regnes som prissatte konsekvenser, mens støy i friluftsområder medregnes i ikke-prissatte konsekvenser.

Det skal beregnes støy for 0-alternativet og for nytt tiltak. For 0-alternativet og planalternativ beregnes det støy for framtidig situasjon, år 2040. Trafikkanalyse danner grunnlag for videre støyvurderinger.

Det skal ses på virkningene av ny trasé, samt behov for støyskjerming. Målet er å oppnå støynivå under grenseverdien for gul støysone og å tilfredsstille de tre kvalitetskriteriene om støy for all støyfølsom bebyggelse i området. Støyberegningene presenteres med kart og tabeller i henhold til T-1442/2021 (Miljødirektoratet, 2024).

Dersom det blir behov for langsgående støyskjerming i form av støyskjermer vil også ettersituasjonen vises i støyrapporten. Effekten av langsgående skjermingstiltak undersøkes og optimaliseres med hensyn på støyreduksjon, dimensjoner og forhold som angår andre fagområder. Dersom støyfølsom bebyggelse ikke oppnår tilstrekkelig støyskjerming med langsgående støytiltak, vil det måtte gjøres utredning av lokale støytiltak på eiendommer i byggefasen i samråd med grunneiere.

Både anleggsfase og permanent fase vil utredes. Støy i anleggsfasen blir kun utredet på et overordnet nivå. Detaljert vurdering av anleggsstøy gjøres i byggefasen med input fra entreprenør.

10 Andre utredninger

10.1 Geologi, geoteknikk og ras- og skredfare

I forbindelse med arbeidet kommunedelplaner i 2014 og 2016, og reguleringsplaner i 2016 og 2018 ble det utarbeidet flere grunnundersøkelser og ingeniørgeologiske undersøkelser. I utredningsprosessen skal det utarbeides nye kartlegginger og analyser. Disse fagrapportene skal oppdateres iht. dagens regelverk og metodikk som er gitt av N200 (Statens vegvesen, 2022). Supplerende grunnundersøkelser gjennomføres i områder som vurderes viktige å kartlegge av hensyn til sikkerhet for drift og anleggsgjennomføring. Stabilitet, skred- og rasfare er viktige tema for analysene her. Det utarbeides egne fagrapporter for ingeniørgeologi, geoteknikk og grunnforhold, og skredfare fra naturlig bratt terreng, der utfyllende sammendrag innarbeides i planbeskrivelsen.

10.2 Flomfarevurdering og vannhåndtering (hydrologi og VA)

Innenfor influensområdet er det flere bekker prosjektet må hensynta. Det viktigste målet med utredning av vannhåndtering er å sikre at etablering av ny hovedvei ikke medfører skader eller ulemper i vassdragene for allmenne eller private interesser (Vannressursloven, 2001) (Vannforskriften, 2006). Alle relevante myndighetskrav skal følges, herunder lover, forskrifter og Statens vegvesens håndbøker. De mest sentrale myndighetskrav knyttet til veibygging og vannhåndtering er gitt i Statens vegvesens håndbok N200, og for bruer N400. Videre er NVEs veileder for «Flaum og skredfare i arealplaner» (2014) sentral. Flomfaren skal utredes for alle elve- og bekkekryssinger.

10.3 Overordnet VA-plan

Overordnet VA-plan med kart og beskrivelse skal utarbeides. Utredningen skal beskrive planlagte vannhåndteringstiltak og eventuelle konsekvenser det vil få ift. dagens avrenningssituasjon. Innholdet i utredningen skal følge dokumentasjonskrav for reguleringsplan gitt i Statens vegvesen håndbok N200 for vannhåndtering (rensing av tunnelvaskevann, overvann og drenering) (Statens vegvesen, 2022).

Eksisterende rør- og ledningsnett i grunnen skal hensyntas og nødvendige omlegginger og utskiftninger skal beskrives. Hvordan håndtering av vaskevann i tunneler og avrenning fra vegareal blir ivarettatt blir beskrevet. Utredningen skal også vurdere uttak av tunnelborevann for å sikre at det ikke blir krav etter vassressursloven.

Nødvendig areal for ny teknisk infrastruktur og eventuelle omlegginger vil fremkomme av plankart med tilhørende planbestemmelser.

10.4 Forurensset grunn, potensiale for syredannende bergarter og fremmede arter

Det ble gjennomført en kartlegging av forurensset grunn på skytebanen ved Asphaugen i 2016 (Multiconsult, 2016). I 2024 er det gjennomført innledende kartlegging av forurensset grunn ved et næringsareal med bensinstasjon og bilverksted på Asphaugen (gnr./bnr. 211/8), i løsmasser langs eksisterende E6 (500/1), samt supplerende kartlegging på skytebanen (gnr./bnr. 211/34) (Rambøll, Fagrapport forurensset grunn - E6 Selli - Asp, 2024).

Resultater fra de miljøtekniske grunnundersøkelsene viser at det er forurensede masser i områder som kan bli berørt ved utbygging av ny E6 på strekningen. I henhold til forurensningsforskriften kapittel 2 skal det derfor utarbeides en tiltaksplan for forurensset grunn, som skal godkjennes av forurensningsmyndighet (Steinkjer kommune), før det kan igangsettes terrenginngrep.

I 2024 er det gjennomført en innledende vurdering og kartlegging av syredannende potensiale i bergarter som finnes i området (Rambøll, Fagrapport geokjemisk vurdering av berg - E6 Selli - Asp, 2024). Det ble ikke påvist berg med syredannende potensiale i undersøkelsen.

I forbindelse med kartlegging av naturtyper i 2024, ble det også registrert enkelte forekomster av fremmede arter, men det er ikke utført en heldekkende registrering av fremmede arter, siden det likevel må gjøres en detaljert kartlegging tett på anleggsstart. (Rambøll, Resultater naturtypekartlegging E6 Selli - Asp, 2024).

10.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse i forbindelse med reguleringsplanen. Plan- og bygningsloven § 4-3 stiller krav til gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Videre er det også et krav i plan- og bygningsloven §3-1 om at planer skal; "...h) A fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.".

ROS-analysens formål er å bidra til å forebygge ulykker og uønskede hendelser gjennom å unngå arealdisponering som skaper ny eller økt risiko og sårbarhet. Analysen skal også bidra til å optimalisere løsninger og gi beslutningsstøtte.

11 Oppsummering - sammenstilling av utredningstema

I tabell 6 gis en sammenstilling av fagtema og hvordan disse vil bli behandlet i den videre planprosessen.

Tabell 6 - Sammenstilling av fagtema og behandling av disse.

Tema/fagområder	Plan-beskrivelse	Konsekvens-utredning	Andre utredninger/fagrapporter
Trafikkanalyse, inkl. ulykker	X		
TS-revisjon			X
Landskapsbilde		X	
Friluftsliv		X	
Kulturmiljø		X	
Naturmangfold, terrestrisk		X	
Naturmangfold, vannmiljø		X	
Naturressurser		X	
Klimagass		X	
Støy		X	
Luftforurensning		X	
Forurenset grunn, potensielt syredannede masser og fremmed arter			X
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	X		
Geologi (ingeniørgeologi)			X
Grunnforhold og geoteknikk			X
Skred- og rasfare			X
Konstruksjoner			X
Barn og unges oppvekstsvilkår, folkehelse	X		
Massehåndtering/deponi	X		
Flomfarevurdering og vannhåndtering (hydrologi)			X
Overordnet VA-plan			X
ROS-analyse			X
Prissatte konsekvenser		X	

12 Planprosess, medvirkning og fremdrift

12.1 Planprosess for reguleringsplanen

Planprogram skal følge med varsel om oppstart av planarbeid (se planprosessen i tidslinje i figur 11). Etter høring av planprogrammet følger oppsummering av uttalelser, revidert planprogram og et mål om vedtatt planprogram vinteren 2025. Planprogram skal fastsettes av kommunestyret og være førende for videre arbeid.

Parallelt med varsel om oppstart/høring av planprogram (6 uker) vil arbeidet med konsekvensutredning startes opp. Nye innspill som følge av varsel om oppstart, og som det er enighet om, bør utredes videre og innarbeides i planforslaget.

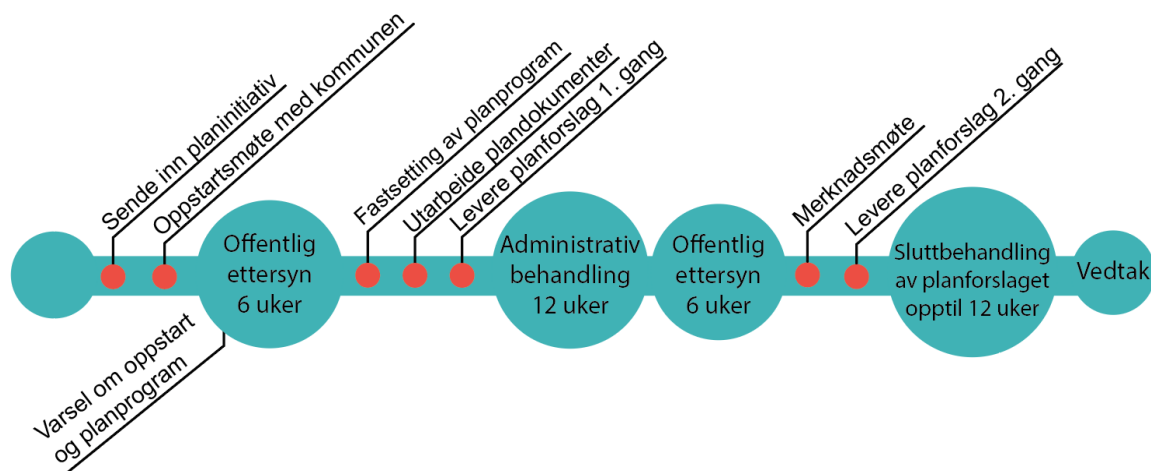
Endelig plangrense for reguleringsplanen vil være avhengig av veilinjens optimalisering og konstruksjoner prosjektet ender opp med. Dvs. at planavgrensningen i oppstartsvarselet må være tilstrekkelig stort, og ivareta areal til ulike problemstillinger. Endelig plangrense skal avklares gjennom planprosessen. Basert på fagutredninger utarbeides reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning våren 2025.

Når komplett planforslag foreligger, vil kommunen vurdere forslaget, avklare forhold med tiltakshaver og skrive sak til utvalg plan, næring og miljø for utlegging til høring og offentlig ettersyn. Etter førstegangsbehandling i planutvalget sendes planforslag med konsekvensutredning på offentlig ettersyn og høring til offentlige myndigheter, grunneiere, lag og foreninger og andre interessenter. Det er krav om minimum 6 ukers høring. Deretter skal høringsuttalelser vurderes og planforslaget eventuelt bearbeides. Om det er vesentlige endringer må planforslaget sendes på ny høring.

Etter gjennomgang av høringsuttalelsene og bearbeiding av planforslaget vil kommunens administrasjon forberede saken for andre gangs behandling i planutvalget og påfølgende vedtak i kommunestyret. Etter kunngjøring av vedtatt plan er det tre ukers klagefrist.

Målet er vedtatt reguleringsplan i løpet av høsten 2025.

Framdriften er forholdsvis stram og avhengig av god innsats og godt samarbeid fra alle parter. Medvirkning og dialog med en rekke offentlige og private interessenter vil være viktig som del av plan- og utredningsprosessen. Deres innspill vil være viktige bidrag i planutformingen.



Figur 11 - Planprosess fra start til slutt for reguleringsplanen (Illustrasjon: Rambøll).

12.2 Medvirkning

Plan- og utredningsarbeidet skal gjennomføres etter plan- og bygningsloven sine bestemmelser om samråd, offentlighet og informasjon. Det gjennomføres et folkemøte og/eller kontordager både ved høring av planprogram i forbindelse med varsel om oppstart og etter 1. gangs behandling av planforslaget. Folkemøter skal gjennomføres på en slik måte at eventuelle innspill kan bidra i utformingen av planforslaget. I tillegg vil en ha kontakt og dialog med en rekke interessenter, bl.a. grunneiere, lag og foreninger, ulike forvaltningsorgan og myndigheter underveis i prosessen. Fagutrederne vil i tillegg ha dialog med spesifikke miljøer og personer, lokalt og regionalt, knyttet til den enkelte tematiske utredningen.

Det legges opp til tett samarbeid med kommunen og sentrale høringsinstanser som Statsforvalter, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, NVE og andre aktuelle interessegrupper. Planforslaget skal opp i regionalt planforum tidlig i høringsperioden av planprogrammet. Dette er ønskelig for å få utredet og planlagt en så god løsning som mulig, herunder også forebygge forsinkelser ved eventuelle innsigelser.

Nye Veier og planmyndighetene har som målsetting å gi berørte god informasjon og medvirkningsmulighet i hele planprosessen. Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Nye Veiers nettsider, www.nyeveier.no, og Steinkjer kommunens nettside www.steinkjer.kommune.no.

12.3 Fremdriftsplan

Det er lagt opp til en effektiv framdriftsplan som tar utgangspunkt i en smidig planprosess.

MILEPÆLER	DATO/PERIODE
DRØFTINGMØTE MED KOMMUNEN	27.11.2023
OPPSTARTSMØTE MED KOMMUNEN	18.10.2024
VARSEL OPPSTART/HØRING AV PLANPROGRAM	6 uker (november 2024 – januar 2025)
MEDVIRKNING	I løpet av høringsperiodene og underveis
FASTSETTING AV PLANPROGRAM	Februar/mars 2025
LEVERE FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN TIL KOMMUNEN	Mai 2025
1. GANGS BEHANDLING I PLANUTVALGET	Våren/sommeren 2025
HØRINGSPERIODE	Våren/sommeren 2025
LEVERANSE TIL SLUTTBEHANDLING	Høsten 2025
2. GANGS BEHANDLING I PLANUTVALGET	Høsten 2025
VEDTAK KOMMUNESTYRE	Høsten 2025

13 Referanser

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. (2017). *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen*.
- Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). *Forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854)*. Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854>.
- Forurensningsforskriften. (2004). *Forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) (FOR-2004-06-01-931)*. Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-931>.
- Grønn byggallianse. (2023). *BREEAM Infrastructure, veileder*. Hentet fra: <https://byggalliansen.no/kunnskapssenter/publikasjoner/breeam-infrastructure/>: ISBN 978-82-692810-7-1.
- Klima- og miljødepartementet. (2012). *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1520-luftkvalitet-arealplanlegging/id679346/>.
- Klima- og miljødepartementet. (2020). *Regjeringen*. Hentet fra Klimaforliket på Stortinget: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/klimaforliket/id2076645/>
- Meld. St. 14. (2023 - 2024). *Nasjonal transportplan 2025-2036*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000ddpdfs.pdf>.
- Meld. St. 21. (2011-2012). *Norsk klimapolitikk*. Miljøverndepartementet.
- Miljødirektoratet. (2023). *Konvensjon om biologisk mangfold (CBD) og naturavtalen*. Hentet fra: <https://www.miljodirektoratet.no/regelverk/konvensjoner/biologisk-mangfold/>.
- Miljødirektoratet. (2023). *Veilder M-1941. Konsekvensutredning av klima og miljø*.
- Miljødirektoratet. (2024, januar 24). *Ikraftttredelse T-1442/2021*. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/forurensning/stoy/for-myndigheter/veileder-om-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/om-veilederen/ikraftttredelse-t-14422021/>
- Miljødirektoratet. (2024). *Naturbase kart*. Hentet fra <https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>
- Multiconsult. (2016). *Miljøgeologisk undersøkelse av skytebane, 416474-RIGm-RAP-001*. Multiconsult.
- Naturmangfoldloven. (2009). *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) (LOV-2009-06-19-100)*. Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100?q=naturmangfold>.
- Noregs vassdrags- og energidirektorat. (2014). *Flaum og skredfare i arealplaner*.
- Norsk institutt for bioøkonomi. (2024). *Tema, landskap*. Hentet fra <https://www.nibio.no/tema>

- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)* (LOV-2008-06-27-71). Kommunal- og distriktsdepartementet.
- Rambøll. (2024). *Fagrapport forurenset grunn - E6 Selli - Asp*. Rambøll.
- Rambøll. (2024). *Fagrapport geokjemisk vurdering av berg - E6 Selli - Asp*. Rambøll.
- Rambøll. (2024). *Resultater naturtypekartlegging E6 Selli - Asp*. Rambøll.
- Regjeringen. (2021). *Nasjonal transportplan – NTP, 2022-2033*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>
- Statens vegvesen. (2021). *Konsekvensanalyser. Veiledning, Håndbok V712*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>.
- Statens vegvesen. (2022). *N200 Vegutbygging*. <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/vegnormalene/n200/>.
- Statens vegvesen. (2023). *Håndbok N100, veg- og gateutforming*.
- Statens vegvesen. (2024). *N500 Vegtunneler*. Hentet fra <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859990/nb>.
- Statens vegvesen. (2024, april 23). *Vegkart*. Hentet fra [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@329120,7108602,12/hva:!\(id~540\)~/valgt:1018934249:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@329120,7108602,12/hva:!(id~540)~/valgt:1018934249:540)
- Statens vegvesen. (2024, april 23). *Vegkart - Trafikkmengde*. Hentet fra [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@329120,7108602,12/hva:!\(id~540\)~/valgt:1018934249:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@329120,7108602,12/hva:!(id~540)~/valgt:1018934249:540)
- Steinkjer kommune. (2016). *Kommunedelplan Asphaugen med ny E6 Selli - Asp (Nasjonal plan ID: 5006_50042015006)*. Hentet fra: <https://www.arealplaner.no/steinkjer5006/arealplaner/323>.
- Steinkjer kommune. (2016). *Reguleringsplan E6 Selli - Asphaugen - Trøa (Nasjonal arealplanID: 5006_50042014001)*. Hentet fra <https://www.arealplaner.no/5006/arealplaner/310>. Hentet fra arealplaner.no.
- Steinkjer kommune. (2018). *Reguleringsplan Kryssområde E6-Fv.17 Asphaugen (Nasjonal arealplanID: 5006_50042017008)*. Hentet fra: <https://www.arealplaner.no/5006/arealplaner/342>.
- Vannforskriften. (2006). *Forskrift om rammer for vannforvaltningen (FOR-2006-12-15-1446)*. Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2006-12-15-1446>.
- Vannressursloven. (2001). *Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)* (LOV-2000-11-24-82). Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2000-11-24-82?q=vannressursloven>.

14 Vedlegg

- Problemanalyse for E6 Selli – Asp, NV50E6SA-MUL-RAP-0001
Silingsrapport for E6 Selli – Asp, NV50E6SA-MUL-RAP-0002