Planprogram

Detaljreguleringsplan for ny tverrforbindelse mellom Fv710 og Fv714 (Berg - Singstad)

Plan-ID: 50592020005

Dato: 29.05.2020 - Revidert 08.09.2020 etter høring

Utarbeidet av: Orkland kommune

ORKLAND KOMMUNE

Postboks 83, 7301 Orkanger Tlf. 72 46 73 00, E-post: postmottak@orkland.kommune.no Org.nr.: 921 233 418

Innholdsfortegnelse

1 Innledning ... 3

1.1 Bakgrunn ... 3

1.2 Hovedmål med planarbeidet ... 3

1.3 Vurdering av krav om konsekvensutredning ... 4

1.4 Alternative veiforbindelser ... 5

2 Dagens situasjon ... 8

2.1 Planområdet ... 8

2.2 Naturgrunnlaget ... 9

3 Planstatus og andre rammebetingelser ... 19

3.1.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer ... 19

3.1.2 Planstatus for området ... 19

3.1.3 Gjeldende regulering ... 20

4 Tiltaket ... 21

4.1 Dimensjonering ... 21

4.1.1 Landbruksvei klasse 1 i henhold til normaler for landbruksveier ... 21

4.1.2 Masseregnskap ... 22

4.1.3 Konstruksjoner ... 22

4.1.4 Gods- og varetransport ... 23

4.1.5 Gang- / sykkeltrafikk ... 23

4.1.6 Anleggsperioden ... 23

5 Plan og utredningstema ... 24

5.1 Generelt ... 24

5.2 Avgrensning og metode for utredningen ... 24

5.3 Tema som skal konsekvensutredes. ... 24

5.4 Andre tema som utdypes i planbeskrivelsen ... 26

5.5 Risiko og sårbarhet ... 27

5.6 Avbøtende tiltak ... 27

6 Organisering, medvirkning og planprosess ... 28

6.1 Organisering og styring ... 28

6.2 Medvirkning, informasjon og planprosess ... 28

7 Framdriftsplan ... 29

8 Kilder ... 30

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen for planarbeidet er et vedtak den 11. januar 2017 i Arbeidsutvalget i Orkland kommune:

> *«En tverrforbindelse (snarvei) mellom Krokstadøra og Lensvik har vært diskutert og ønsket i over 100 år. En slik tverrforbindelse vil forenkle transport og bedre beredskapen i ytre deler av nye Orkland. En slik vei vil også bidra til å knytte kystregionen tettere sammen da den blant annet vil redusere reisetid fra Hitra/Frøya til Fosen med en liten time. I tillegg vil en slik vei gi bedret tilgang til utmarks-ressursene i denne delen av den nye kommunen. Veien skal bygges som skogsbilvei i høyeste klasse. Arbeidsutvalget ber Rådmannskollegiet i Nye Orkland utarbeide og oversende en søknad for dette prosjektet innen søknadsfristen på infrastrukturmidlene.*

Fellesnemnda for Orkland fattet deretter følgende vedtak den 27. januar 2017:

> *Fellesnemda ber Rådmannskollegiet i Nye Orkland utarbeide og oversende en søknad for dette prosjektet innen søknadsfristen på infrastrukturmidlene.»*

Prosjektet fikk ikke midler som omsøkt, men veiforbindelsen er fortsatt like aktuell.

Før kommunereformen finansierte Agdenes og Snillfjord en detaljert byggeplan for den planlagte veiforbindelsen. Plandokumentene er utarbeidet av Hammer Skogtjenester AS. Etter innspill fra grunneiere og brukere av planområdet er veitraséen justert noe på strekningen langs Kvernhusdalen i forhold til det opprinnelige forslaget.

Foreliggende byggeplan er delt opp i 3 strekninger, der nyveien utgjør en delstrekning og de private veiene på begge sider utgjør de to andre. Etappevis utbygging av tverrforbindelsen er mulig.

Strekning	Lengde
1. Bergsveien	1 200 m
2. Ny vei	5 900 m
3. Val-/Skilbreidveien	5 800 m
Totalt	**12 900 m**

Veiplanlegger har beregnet selve byggekostnadene til vel 15 mill. kr ekskl. mva. Totalkostnad vil sannsynligvis bli nærmere 20 mill. kr.

1.2 Hovedmål med planarbeidet

- Veien skal i første rekke sikre en kortere intern veiforbindelse i Orkland kommune
- Reduserte klimagassutslipp.
- Traséen gir kortere regional forbindelse mellom Fosen, Orkland og Hitra/Frøya.
- Økt beredskap både for Fv 710 og 714 ved etablering av omkjøringsmuligheter ved en eventuell stenging av disse.

1.3 Vurdering av krav om konsekvensutredning

I henhold til *plan og bygningslovens* § 4-1 skal reguleringsplaner som kan ha vesentlig virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn utredes nærmere. Tiltaket er vurdert etter *forskrift om konsekvensutredninger*. Iht. forskriftens § 6 b), vedlegg 2, pkt. 10 e) skal bygging av vei vurderes nærmere og i forhold til overordnet plan.

Planområdet er i gjeldende kommuneplaner avsatt til LNF-område. Veibygging i området er ikke samsvar med overordna planer ettersom landbruksvirksomhet ikke utgjør hovedformålet med veien, jfr. *Forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier*, § 1-3, første ledd. Videre, i samme forskrifts § 2-2 heter det at «nybygging av landbruksveier med en lengde på over 5 kilometer skal vurderes konsekvensutredet før vedtak fattes».

Reguleringsplanområdet vil minimum bli ca. 250 – 300 dekar stort. Iht. KU-forskriftens §§ 2 og 6 skal detaljreguleringer på mer enn 15 daa som omfatter nye områder til utbyggingsformål alltid behandles etter forskriften. Bestemmelsene innebærer at det skal gjennomføres en konsekvensutredning.

Planen omfatter nybygging av rundt 6 km vei, og utvida bruk, breddeutvidelse og nødvendige tiltak på/langs 6,9 km eksisterende private skogsveier.

Formålet med planprogrammet er at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn skal bli tatt med i betraktningen under forberedelsen av plan og tiltak. Planprogrammet skal vise hvordan planprosessen skal gjennomføres, slik at man oppnår medvirkning og forutsigbarhet tidlig i planprosessen. Konsekvensene måles i forhold til «0-alternativet» som er dagens situasjon, dvs. ingen vei.

I henhold til KU-forskriften § 14 skal planprogrammet:

a) Klargjøre formålet og avklare premisser og rammer for planarbeidet
b) Beskrive aktuelle problemstillinger i planarbeidet
c) Vise behov for nødvendige utredninger
d) Vise opplegg for informasjon og medvirkning
e) Vise organisering og framdriftsplan

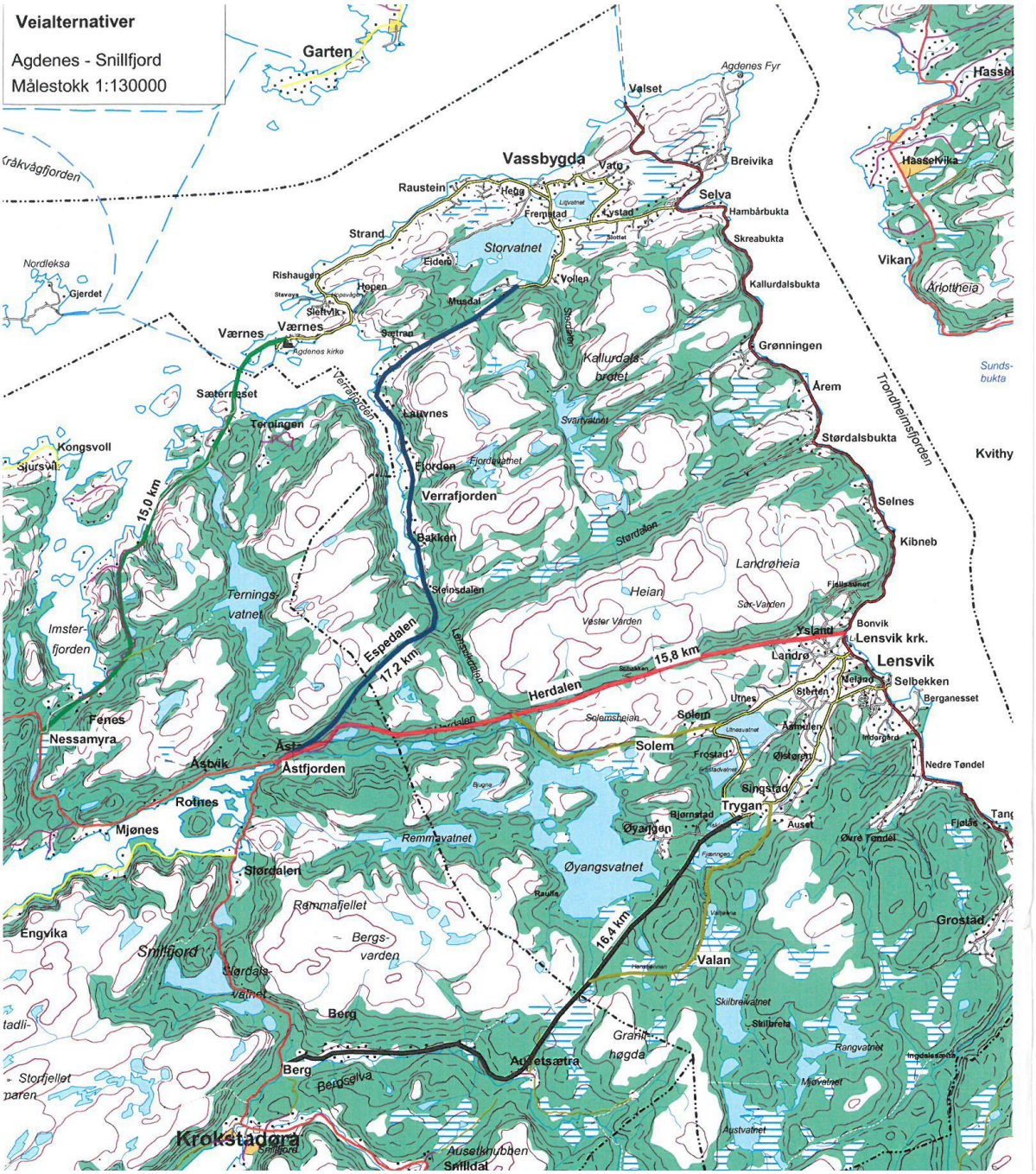
Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 12.06. – 25.07.2020. Det er kommet innspill fra fylkeskommunen og fylkesmannen, samt 5 fra grunneiersiden. Innkomne innspill er vurdert og har gitt premisser for planprogrammet. Hverken fylkeskommunen eller fylkesmannen har gitt uttalelser som tyder på at planen er i strid med nasjonale eller viktige regionale hensyn.

Selve planforslaget med plankart og bestemmelser vil nå bli utarbeidet på grunnlag av planprogrammet dersom det blir vedtatt.

1.4 Alternative veiforbindelser

Opp gjennom årene er det lansert flere alternativer for tverrforbindelsen;

1. Veiforbindelse over utløpet av Verrafjorden (Seterneset-Værnes)
2. Vei eller 4 km tunnel mellom Åstfjorden og Verrafjorden
3. Vei fra Åstfjorden opp gjennom Herdalen til Lensvik
4. Vei fra Berg til Lensvikområdet – flere alternativer



Kort beskrivelse og vurdering av de 4 alternativene:

Alternativ 1.

De første 2 km av veilinjen fram fra Fv714 til Fenes går gjennom relativt åpent terreng. Herfra følger veien sjøen i et forholdsvis kupert terreng fram til elva Imstra. Fra Imstra og opp mot veiens høyeste punkt ved Norddalshalsen er det kraftig stigning på ca. 10 %. Veien går her gjennom et smalt skar med bratte sideskråninger. Veien går herfra ned Skjevikdalen med fall på 8 %. Terrenget på denne strekningen er brattlendt og kupert fram til Ramvika. Etter Ramvikvågen er dagens vei lagt i tunnel gjennom en berghammer ved Ramvikheia. Herfra og fram til Litlvatnet er terrenget noe mindre kupert. På strekningen Litlvatnet – Moldtun- Seterneset er eksisterende vei så krokete og uoversiktlig at det kan bli nødvendig å legge om veien helt på enkelte partier. Det kan bl.a. bli aktuelt med en lengre fjellskjæring ved Abelvika for å oppnå en tilfredsstillende linjeføring. Fjellmassene fra denne bergskjæringen kan evt. benyttes i sjøfyllingen over Verrafjorden.

Herfra og fram til munningen av Verrafjorden er det et relativt åpent terreng. Kryssingen av Verrafjorden kan bli problematisk mht. endringer i strømningsforhold, saltholdighet, fiskerier og evt. andre problemer relatert til sjøtrafikken. Det vil trolig være påkrevd med en større utredning (bl.a. marinbiologisk) i forbindelse med en slik delvis gjenfylling av sundet mellom Seterneset og Værnestangen.

Anleggsteknisk vil det være forholdsvis kurant å bygge en ca. 200 meter lang bru med en seilingshøyde på 10-15 meter over dyprenna ved Seterneset. Sjøfyllinga fra brua og inn til land på Værnestangen vil bli liggende på kote +5. Sjøbunnen ligger stort sett på kote -3 til kote -5 over en strekning på 800 meter. Den omtalte dyprenna ved Seterneset går på sitt dypeste ned til ca. kote -20.

Fra Værnestangen og fram til eksisterende fylkesvei ved Værnes kirke er det et forholdsvis åpent landskap. Herfra til Selva følger man eksisterende fylkesvei ca. 15 km.

<u>Vurdering:</u>

Alternativ 1 vil i første rekke være hensiktsmessig for trafikk mellom Hitra/Frøya og Ytre Agdenes/Fosen som vil få en innspart kjørelengde på ca. 65 km med dagens veinett. Etter at Åstfjordbrua åpnes vil innspart kjørelengde være ca. 59 km.

Alternativet vil få store negative konsekvenser for naturmiljøet og kulturminner i forbindelse med kryssingen av Verrafjorden. Kostnadene med kryssingen antas også meget store.

Alternativ 2

Ved Åstelva innerst i Åstfjorden tar veien av fra Fv714 i retning Espedalen og Steinsdalen.

Et alternativ er å bygge veien som en ca. 4 km lang tunnel (sannsynlig kostnad minst 0,5 mrd.) og utfordringer knyttet til disponering av overskuddsmassene.

Dersom veien alternativt bygges uten tunnel, vil de første 3,5 km opp til Kvithunden få en stigning på 10 % opp til høyeste punkt på 275 moh. Det er et svært sideskrått og ulendt terreng på dette partiet. Fra det høyeste punktet og ned til Espevatnet faller veien nedover med 10 %. Ved Espevatnet flater den ut et kort stykke før den igjen faller av med 10 % nedover terrenget Steinsdallia til kryssing av Steinsdalselva. På denne strekningen er terrenget svært kupert og en vil sannsynligvis få enkelte store skjæringer og fyllinger.

Det må bygges ny bru over Steinsdalselva med en spennvidde på ca. 50-60 m. Veilinjen fram til eksisterende kommunal vei ved Vårvika går gjennom forholdsvis åpent terreng, men behov for ny bru over Kjerringdalsbekken med spennvidde rundt 10 m. Fra Vårvika til Musdalen, en strekning på 9,3 km, følger veilinjen eksisterende kommunal vei. Denne veien

er av relativt dårlig standard med mange krappe svinger og dårlig bæreevne. Fra Musdalen til Selva følger veilinja fylkesvei med strekningsvis beskjeden standard.

Vurdering:

Alternativ 2 vil i første rekke være hensiktsmessig for trafikk mellom Hitra/Frøya og Ytre Agdenes/Fosen som vil få en innspart kjørelengde på ca. 60 km i forhold til dagens veinett.

Kostnadene med dette alternativet er helt urealistisk å tenke gjennomført i kommunal regi.

Alternativ 3

Dette alternativet har samme startpunkt som alternativ 2, og begge alternativene følger samme veilinje i ca. 0,5 km langs Åstelva. Linjen går herfra oppover langs elva til Setervatnet. På denne strekningen på 2 km er det relativt slak stigning. Fra Setervatnet til Selstaddals-tjønna er det stigning på 10 % og stort sett kupert terreng. Videre flater veilinjen ut til Buvatnet. Her går veilinjen gjennom Herdalen naturreservat over en strekning på ca. 1 km og etter en skogstraktorvei. Veien bør plasseres i terrenget slik at en får så gunstige stigningsforhold som mulig. Fordi det er viktig å legge en evt. framtidig vei så skånsomt som mulig i terrenget, kan det senere bli aktuelt å søke en veilinje som ikke berører naturvern-området i så stor grad. Hvorvidt det i det hele tatt vil kunne fås aksept for å utvide en vei som berører dette området, er ikke tatt opp. Fra naturreservatet til Setertjønna er det forholdsvis moderat stigning på veilinja. Herfra er det en stigning på 10 % fra til veiens høyeste punkt på 300 moh. Herfra går skogsbilveien 5 km ned til Landrø, og har to lengre parti der veien faller med 10 %. Videre til kryss ved Fv710 går eksisterende kommunale veier over dyrket mark.

Det er påregnelig at Forsvaret vil oppruste den private skogsbilveien fra det høyeste punktet og til Landrø i forbindelse med bygging av radaranlegget på Hestgrovheia.

Vurdering:

Alternativ 3 har store negative konsekvenser for naturmiljøet gjennom Herdalen. Åstelva/ Herdalselva er et varig vernet vassdrag. Elva utgjør sentrale deler av et variert og særpreget landskap med en kompleks berggrunn. Formålet med fredningen av naturreservatet er å ta vare på en stor urskogspreget alm-hasselbestand av typisk trøndersk utforming, og sikre området som en biotop for et variert dyreliv.

Alternativ 4.

Dette alternativet beskrives i herværende planprogram.

Et traséforslag for er å legge veien via Øyangen, og dermed oppnå en kortere strekning mellom offentlige veier. Høyeste punkt på veien er ca. 225 moh. og herfra kan veilinja gå til Sagbekken i et relativt åpent myrdrag. På denne strekningen vil veilinja ligge med et svakt fall stort sett over hele lengden. Fra Sagbekken vil det bli parallellføring med skiløype. Ved Graslibukta og Seterdalsbukta vil veien følge eksisterende skiløype og Øyangsvatnet på det nærmeste ca. 50 - 80 m fra standlinja. Veilinja går videre gjennom et statlig sikret friluftsområde. I fortsettelsen følger veien kommunal vei ca. 2,5 km, før den møter fylkesveien.

Vurdering:

Det er særlig hensynet til friluftsinteressene som har gjort at dette trasévalget har falt bort.

Etter initiativ fra Hitra kommune ble det i forbindelse med prosjekteringen av Fv714, og som et alternativ til Åstfjordbrua, foreslått vei gjennom Herdalen og langs nordsida av Øyangsvatnet til Solem, og derfra sørover gjennom to tunneler til Tøndel. Dette alternativet beskrives ikke nærmere her.

Nylig er det også fremmet et initiativ fra Orkland kommune overfor fylkeskommunen om etablering av fergeforbindelse mellom Moldtun og Værnes. Værnes har i dag anløp i sambandet som går mellom Garten-Storfosna-Leksa-Værnes. Forslaget innebærer en ny fergekai på Moldtun.

Av de 4 første forannevnte alternativene har kommunen bare gått videre med det siste. I første rekke fordi de tre første alternativene har en kostnad som ligger langt over det som er mulig å få gjennomført i kommunal regi, men det er også tatt hensyn til veiens geometri/ stigningsforhold, kulturminner, naturmiljø og friluftsinteresser.

2 Dagens situasjon

2.1 Planområdet

Planområdet foreslås avgrenset til strekningen på knapt 13 km ny vei og eksisterende private skogsbilveier - samt snuplasser, lunneplasser, avkjørsler og nødvendig sideareal langs strekningen. Tverrforbindelsen mellom Fv710 og Fv714 er totalt 24,3 km lang.

Planområdet vil sannsynligvis omfatte et areal på 250 - 300 dekar. Planområdet får sin ytre avgrensning (kan bli økt) i løpet av planprosessen.

De direkte virkningene av tiltaket i form av arealbeslag, endret tilgjengelighet mv. er for de fleste tema begrenset til en korridor langs dagens vei. Effektene av tiltaket vil likevel kunne ligge utenfor veikorridoren, for eksempel ved at trafikken omfordeles og støyen fra eksisterende veier blir økt.

Planområdet bør likevel ikke gjøres større enn nødvendig, slik at undersøkelsene og analysearbeidet blir altfor ressurskrevende.

Området for nyveien er som nevnt uten vesentlige inngrep i dag. Nærområdene er imidlertid blitt svært attraktive for friluftsliv vinters tid gjennom økt tilrettelegging. Det er opparbeidet skiløyper og etablert turmål (Steinvassbu) nord for veitraséen. Sommers tid er bruken av turområdet mer sporadisk.

En strekning på ca. 1,5 km i midtre del av planområdet er definert som inngrepsfri natur (INON: 1–3 km fra inngrep), på tross av at skiløypene dels er maskinelt opparbeidet.

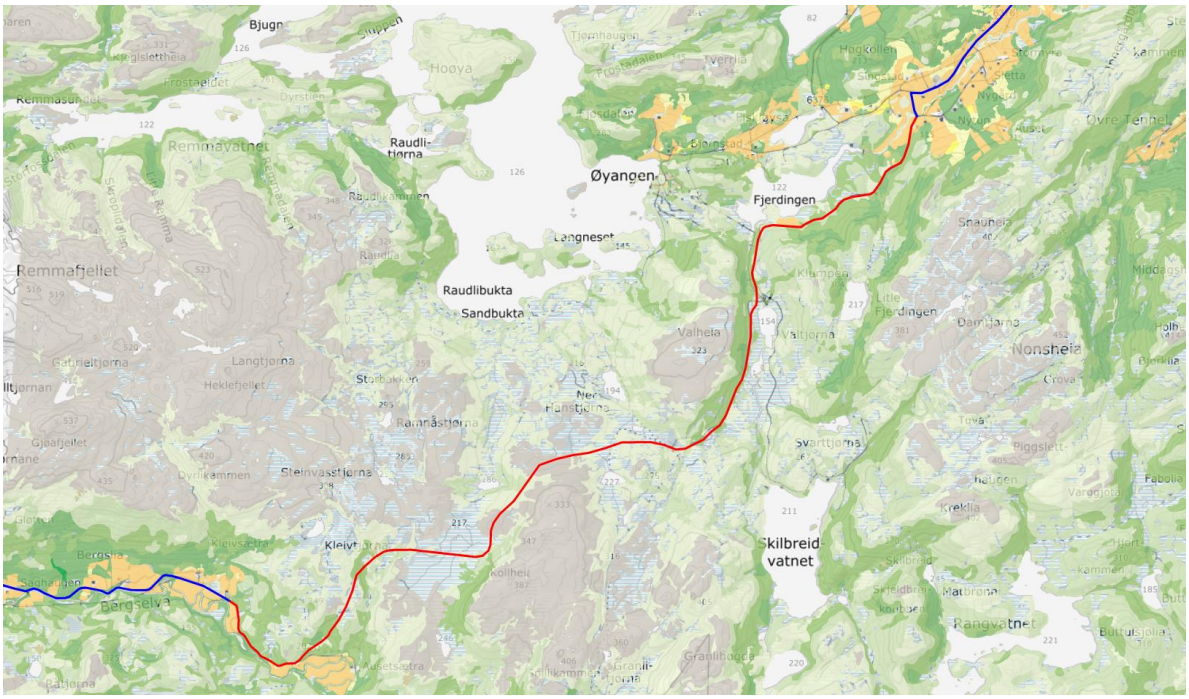
Området nyveien går gjennom framstår mer eller mindre uten bebyggelse. Unntaket er et uthus ved et gårdstun øverst i Bergsdalen som må rives, turmålet Steinvassbua ca. 600 meter nord for veitraséen, og tomtene innregulert i planen for Valhaugen ved Øvre Hanstjønn.

Langs eksisterende veier fins noe bebyggelse øverst i Bergsdalen, ved Valtjønna en hytte og kommunens renseanlegg, et gårdssagbruk ved Klumpbekken, samt et SEFRAK-registrert sommerfjøs og gårdsbruk ved Mjølkstadbrua.

2.2 Naturgrunnlaget

Naturressurser og naturverdier

Vel halvparten av veistrekningen har barskog i lave og middels boniteter, mens skogen langs nyanlegget er skrinn, glissen furuskog. Her veksler arealene mellom myr og fjell i dagen. Myrene er sannsynligvis nedbørsmyrer som i hovedsak får vanntilførsel fra regnvann, men også noe sigevann fra grunnen ovenfor. Artsmangfoldet på selve myrene antas ikke spesielt rikt ettersom berggrunnen i området både er sur og næringsfattig.



Bonitetskart AR5.

Berørte områder lite undersøkt, og det er ikke gjort registreringer av plantearter som er regnet som truede eller sårbare langs nyveien.

Landbruk

Tiltaket ligger i all hovedsak i utmark og knapt nok grad berøre jordbruksareal, dvs. dyrka eller dyrkbar jord. Utmarksområdet blir i dag ikke benyttet som utmarksbeite på grunn av rovviltsituasjonen, men dette kan kanskje endre seg i framtida.

Skogarealene er viktig for landbruksnæringa. De private skogsveiene går gjennom områder med bra skogsterreng i midlere til høye boniteter, og vil kunne nyte godt av bedret veistandard for tømmertransporten, ved at tyngre kjøretøy får forbedret sin tilgang til og drift av området. Det er vanskelig å se for seg at forutsetningene for jord-, skog- og beiteinteressene langs de eksisterende skogsbilveiene vil bli vesentlig endret ved en breddeutvidelse. Nyanlegget går imidlertid gjennom terreng der det ikke er særlig produktive arealressurser, eller kulturlandskap av betydning.

Planområdet vil omfatte en del produktiv skog (rundt 50 %), hovedsakelig i lavere boniteter, men også en del myr (25 %). Øvrig areal er eksisterende veier og annen fastmark / impediment.

Der veilinja går i utkanten av dyrkajord, planlegges breddeutvidelsen på motsatt side. Ved breddeutvidelse der det er dyrkajord på begge sider, vil det bli tatt jordvernhensyn.

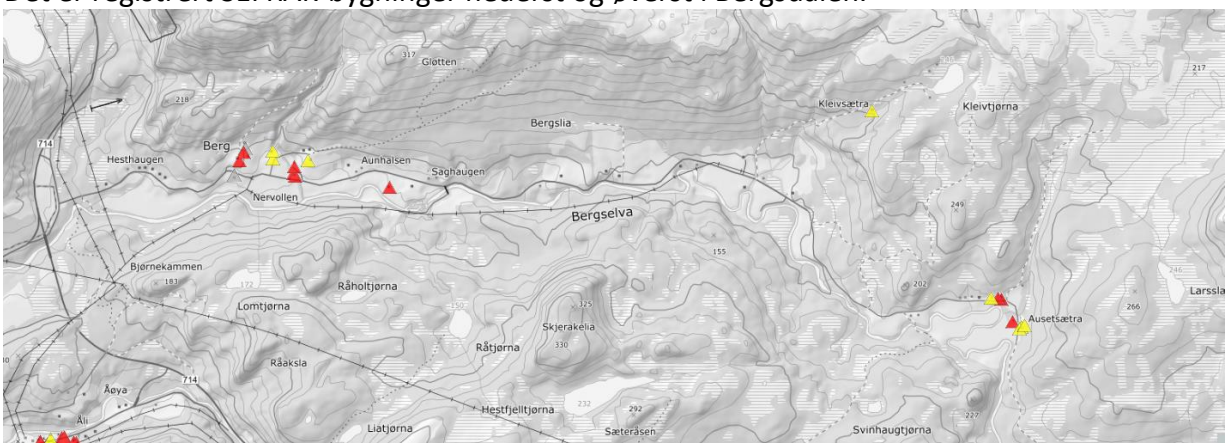
Åpning av Tverrforbindelsen kan gi negative konsekvenser for landbruket som følge av økt trafikk både innenfor planområdet men også på tilførselsveiene på begge sider av prosjektet, og slik sett redusere framkommelighet lokalt.

Kulturminner og miljø

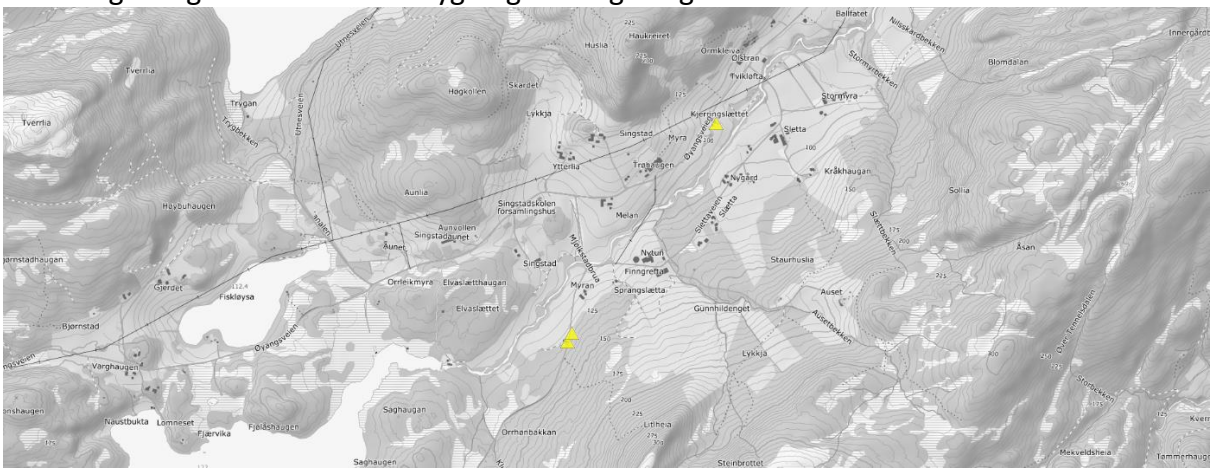
Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner, § 2. Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturminner fra før 1537 er automatisk fredet, og betegnes automatisk fredete kulturminner (tidligere betegnet fornminner). Erklærte stående byggverk fra før 1650 er også automatisk fredet. Kulturminner fra etter år 1537 kalles nyere tids kulturminner og kan fredes ved enkeltvedtak.

Det er gjort kulturminnesøk uten at det er gjort noen funn i området for nyveitraséen. Området er imidlertid ikke systematisk undersøkt for automatisk fredete kulturminner. I tilknytning til regulering av hyttefeltet ved Valhaugen ble planområdet befart av kulturminnemyndighet uten at det ble gjort noen funn. Uansett trasevalg vil tiltaket måtte forelegges regional kulturminnemyndighet for vurdering.

Det er registrert SEFRAK-bygninger nederst og øverst i Bergsdalen.



Det er også registrert 3 SEFRAK-bygninger i Singstadgrenda.



I kartutsnittene vises SEFRAK-bygningene som gule og røde trekanter, der gul representerer annen SEFRAK-bygning, mens rød farge innebærer at bygningen er meldepliktig ved riving eller ombygging.

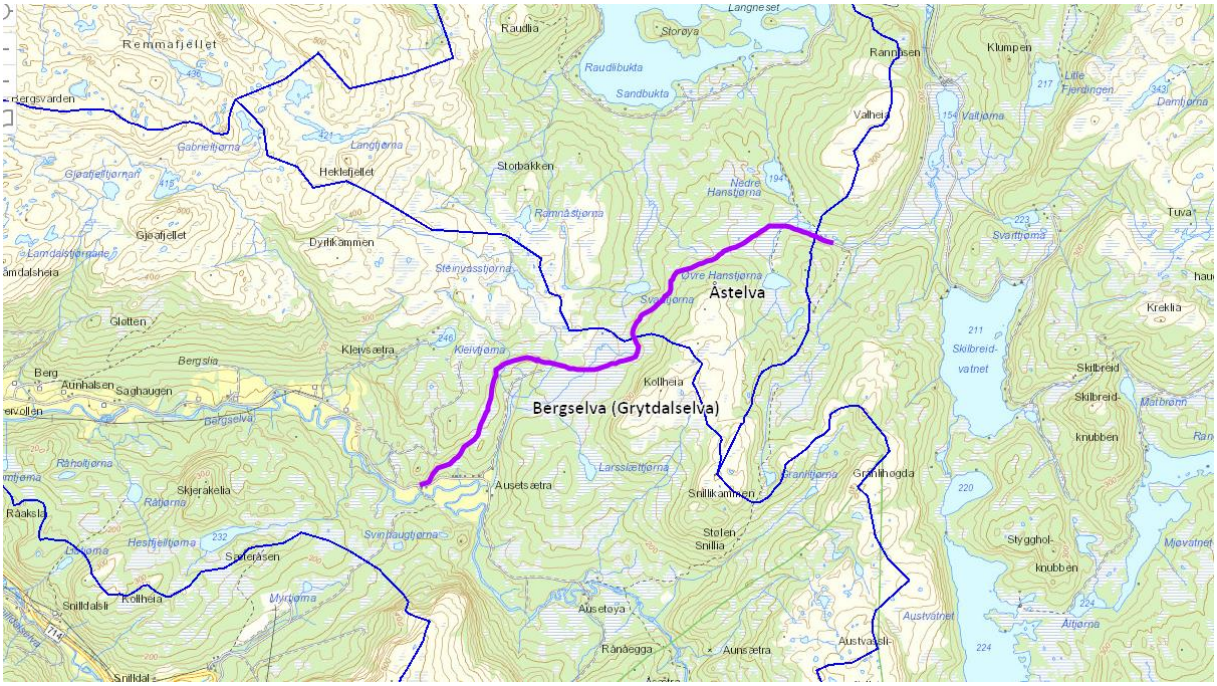
Det er bare bebyggelsen i Singstad (to registrerte sommerfjøs) som ligger innenfor planområdet og som kan bli berørt av anleggsarbeid. Det østre sommerfjøset har imidlertid kollapset. Veilinja bør vurderes i forhold til det vestre sommerfjøset, da det ligger svært nært inntil dagens vei.

Naturreservat

Sør for veitraséen finner vi naturreservatet «Grytdalen», som har en avgrensning i nord som er sammenfallende med gammel kommunegrense mot Orkdal kommune. Avstanden mellom planlagt vei og naturreservatet er ca. 2,5 - 3 kilometer.

Samlet plan for vassdragsutbygging

Nyveitraséen ligger både innenfor nedbørsfeltet til Bergselva som ble varig vernet mot kraftutbygging i verneplan I i 1973 og til Åstelva som ble varig vernet i verneplan IV i 1993.



Generelt gjelder strengere regelverk for «vernede vassdrag» enn for andre vassdrag. Hvilke regler som gjelder for det enkelte vassdrag må undersøkes i hvert tilfelle. Veibygging eller veiutbedring innenfor 100-metersbeltet langs et vernet vassdrag er tiltak som skal vurderes i forhold til gjeldende bestemmelser for det aktuelle vassdraget.

Tiltaket befinner seg «langt oppe i» nedbørfeltet til vassdragene. Vannforekomster som berøres er mindre tilløpsbekker og flomvannsbekker i god økologisk tilstand. Tiltaket vil i liten grad endre på vannføringen eller tilløpene til disse vannforekomstene.

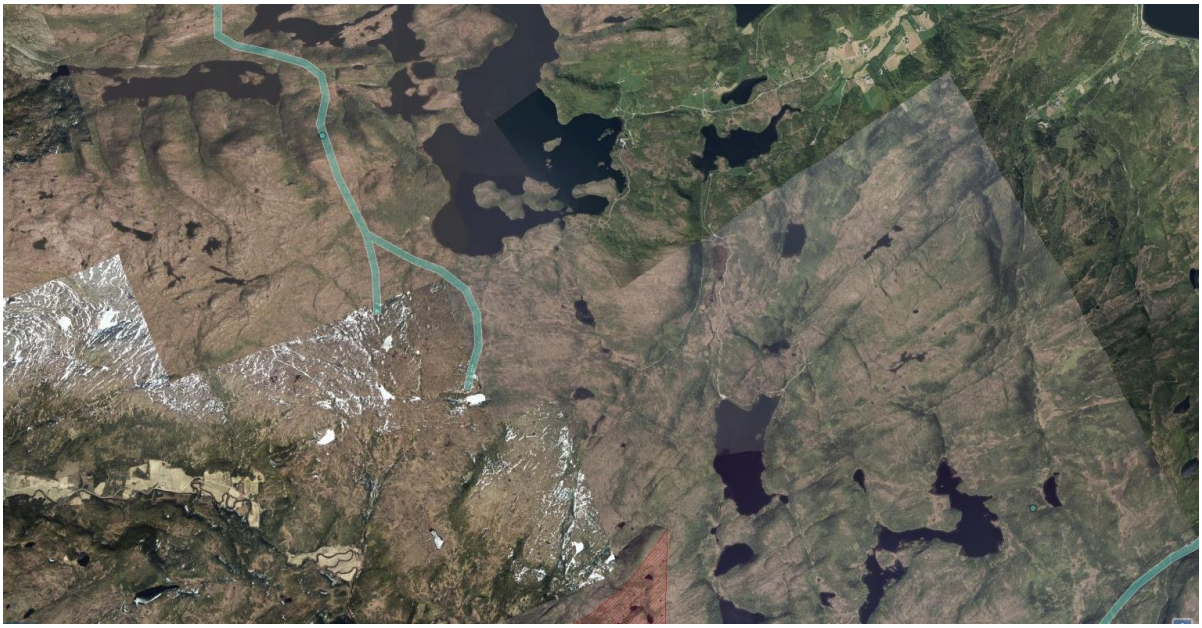
Fauna

Åpne myrflater kan være egnet som hekkelokalitet for ulike vadere. Når det gjelder rovfugl blir området benyttet for næringssøk. Hekkelokaliteter for rovfugl ligger et stykke unna, men området kan ha en viss betydning for bruken av disse hekkelokalitetene.

Av Artskart framgår registreringer av bl.a. lom, rovfugl, mv. fra 1980-tallet i det veiløse området. Videre er det observert både gaupe og ulv i planområdet.

Veien krysser trekkveier for hjortevilt. Elg, hjort og rådyr viser imidlertid liten frykt i møte med en lite trafikkert vei.

Det kan likevel vurderes om det er behov for fysiske tiltak der hjorteviltrekk krysser veien, i form av siktutbedring og terrengutforming av sidearealene til veien. De registrerte trekkveiene ligger høyt til fjells der det normalt er relativt lite siktreduserende vegetasjon.



Trekkveier hjortevilt er vist på kartutsnittet over med turkis (artsdatabanken).

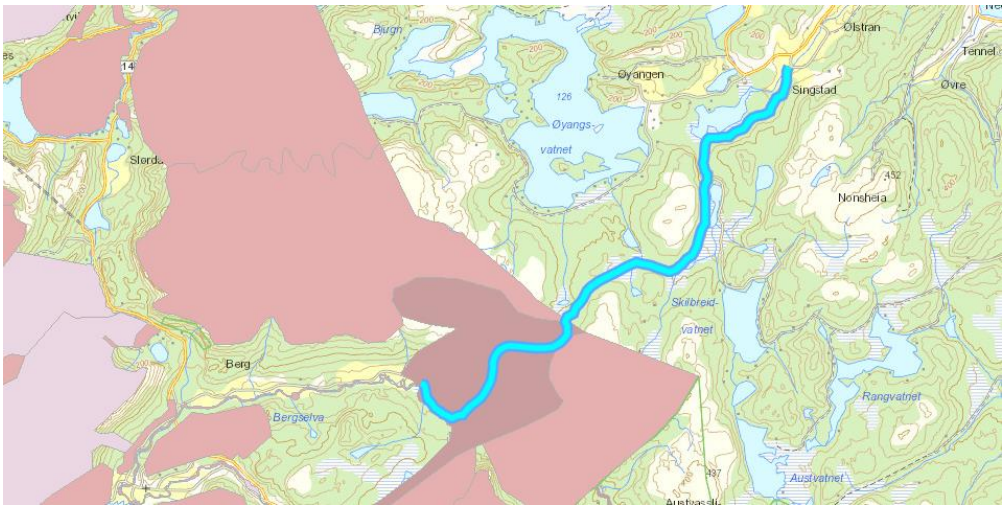
ASK Rådgivning sier bl.a. følgende om området øst for Bergsdalen i sin rapport:

Samlet verdivurdering av naturtyper, flora og vegetasjon:

> Ingen kjente, kartfestede og verdsatte naturtyper etter DN-håndbok 13 blir berørt. Den berørte naturen kan beskrives som områder med naturtyper, flora og vegetasjon som er representativt for distriktet. KU-verdien vurderes som liten.
>
> Dalførene mellom de høyereliggende heiområdene er viktige trekkveier for hjortevilt. I områdene berørt av traseen er det kartlagt trekkveier for elg og hjort gjennom dalførene langs Bergselva og Snilldalselva med flere kjente leder opp og ned mot heiområdene.

Friluftsliv

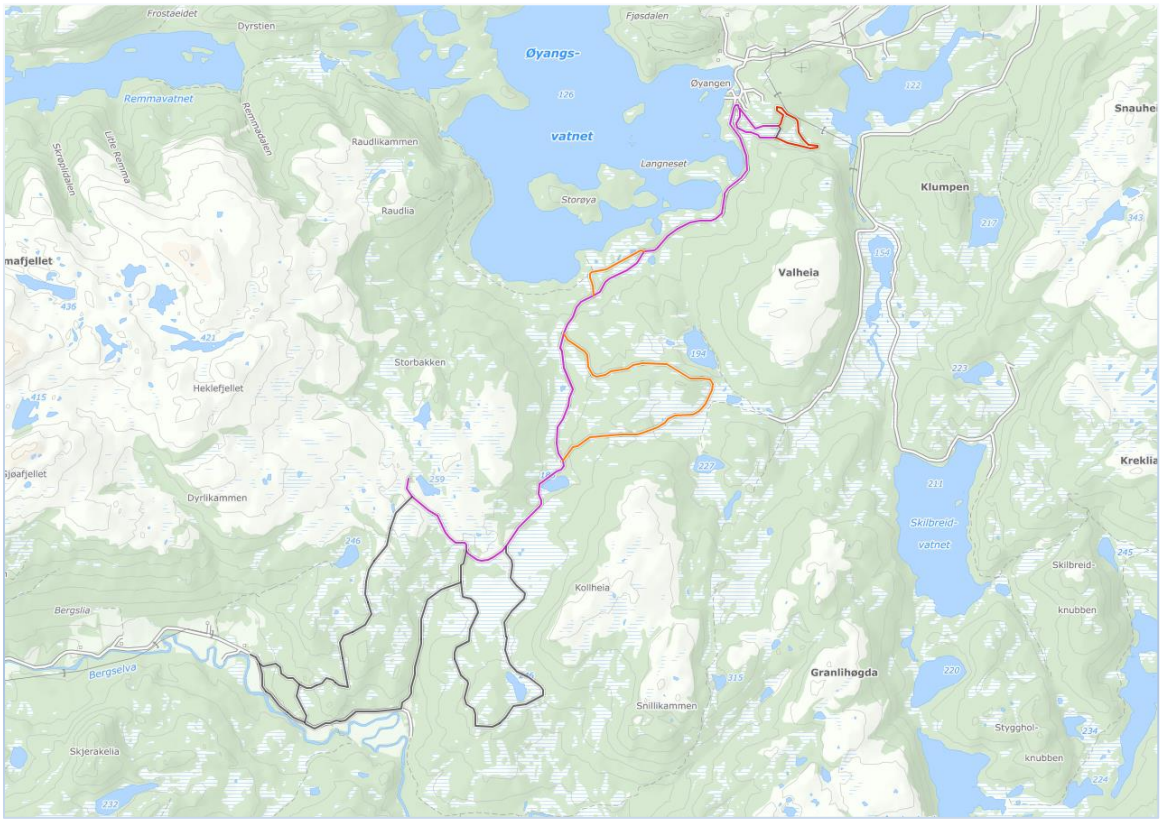
Agdenes kommune fikk ikke kartfestet sine friluftslivsområder slik som tidligere Snillfjord. Dette arbeidet er imidlertid under oppstart. Av kartet under framgår at Snildal-Berg utfartsområde er karakterisert som et svært viktig område for friluftslivet.



Områdebeskrivelse (Snildal-Berg):

Området er tilrettelagt med oppkjørte skiløyper og parkeringsplasser både fra Snildal, Berg og Agdenessiden. Skihytte ved Steinvassbua og Dyrlikammen er turmål. Mer begrenset bruk sommerstid, men tilrettelagt for fiske i Steinvasstjønna, og området brukes til jakt og bærplukking. Rester etter tidligere ferdselsåre mot Lensvik fra Bergsdalen.

Dessuten arrangeres årlig (hvis det er snø) et turskytterrenn mellom Snillfjord og Lensvik, med løypetrase like nord for den planlagte tverrforbindelsen. De ulike skiløypene, som er i bruk i området, er vist på kartet under.



Nærhet til og parallelføring mellom skogstraktorvei og skiløype er lokalt ikke sett på som noen stor utfordring. Nærhet til vei med høyere standard og mer trafikk kan vise seg mer konfliktfylt. I tilknytning til skiløypetraséene er det etablert parkeringsmuligheter i Bergsdalen og en stor p-plass til ca. 60 biler ved Øyangen. Området er godt tilrettelagt for vinterbruk, har lett tilgjengelighet og er uten fritidsbebyggelse. Dette har bidratt til at området er vurdert som svært viktig for det lokale friluftslivet.

Den nye veien vil kunne gjøre området mer tilgjengelig og attraktivt for friluftslivsutøvere som ønsker å drive med tradisjonelle friluftsaktiviteter. Langs nyveien er det planlagt en rekke mindre utkjørsler/p-plasser.

Landskap

Bygging av veier medfører inngrep i landskapet, og gjør det vanskelig å tilbakeføre de berørte områdene til opprinnelig tilstand. Området ligger imidlertid godt trukket tilbake fra kysten, og de omliggende høydedragene skjermer mot innsyn fra mange kanter.

Landskapet lenger ned i dalene er for en stor del skogkledd, slik at lokal skjerming oppstår. I det store og hele vurderes landskapet i planområdet som mindre sårbart enn gjennomsnittet både nasjonalt og regionalt, og er sannsynligvis uten innslag av viktige eller verdifulle

landskapstyper. Langs nyveien vurderes landskapet alt i alt å tilhøre det «typiske kystlandskapet» med store åpne myrer og forhøyninger med glissen furuskog.

Ut fra kostnadsmessige hensyn har veiplanlegger søkt tilpasset den til det eksisterende terrenget ved valg av trasé. Utbyggingen antas derfor bli relativt skånsom overfor landskapet.

Spesielle miljøforhold, støy og luftforurensning

Det har ikke vært noen deponering eller aktivitet i planområdet som tilsier at miljøundersøkelser er nødvendig. Det er ingen kjente problemer knyttet til luftforurensning, støv eller lukt i dag.

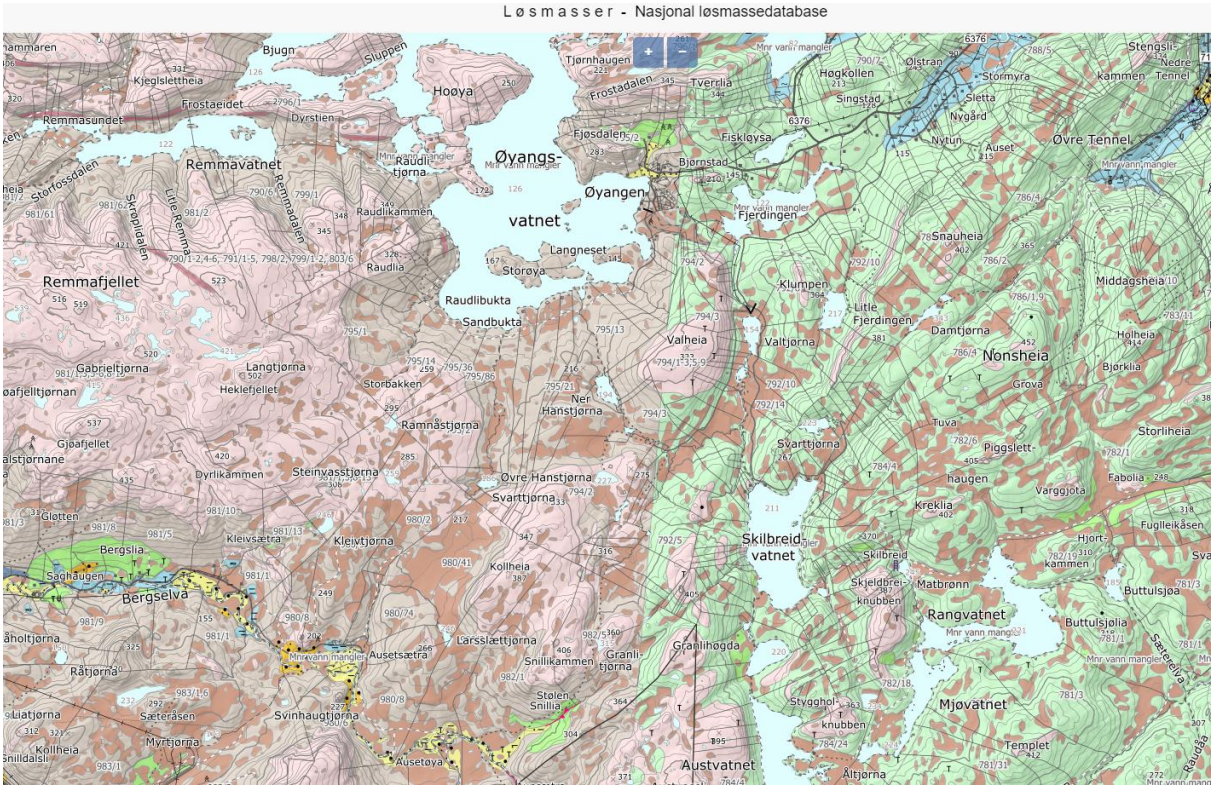
Grunnforhold

I følge NGU består berggrunnen av grå granodiorittisk til tonalittisk gneis (orange), delvis migmatittisk og granitt- til monzonittgneis (rosa), og en smal stripe med kvartsitt i Kvernhusdalen (gul). Langs Singstadveien fra Valtjønna finner en mer næringsrike sandsteins-, skiferbergarter samt amfibolitt (lys gul, lys grønn og rød).

Næringsfattige og sure bergarter gir indikasjon på hvilke vegetasjonstyper det er påregnelig å finne i området.

I følge NGUs nasjonale løsmassedatabase, jfr. kartutsnitt neste side, domineres planområdet av torv og myr (brunt), et tynt/usammenhengende morenemateriale (grått og lysegrønt) og bart fjell (rosa).

Et lite område med fjord-/havavsetning helt i vest, og breavsetninger helt i øst (gult).



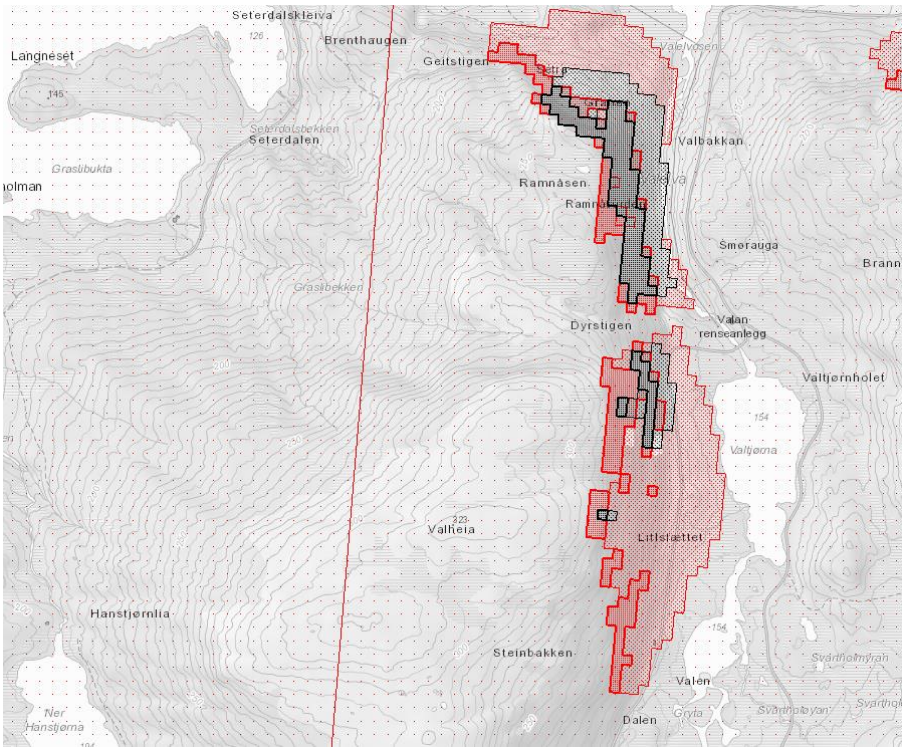
Skred, ras og flom

På Snillfjordssida har ikke NGU angitt noen områder med kvikkleire på kvartærgeologisk kart kvalitetssikret av NGI i 1997 (Rapport nr.: 950063-1). I planområdets østre del er sensitive løsmasser / kvikkleire derfor ikke vurdert påregnelig.

Midten av planområdet ligger over marin grense og her er store deler av området bart fjell.

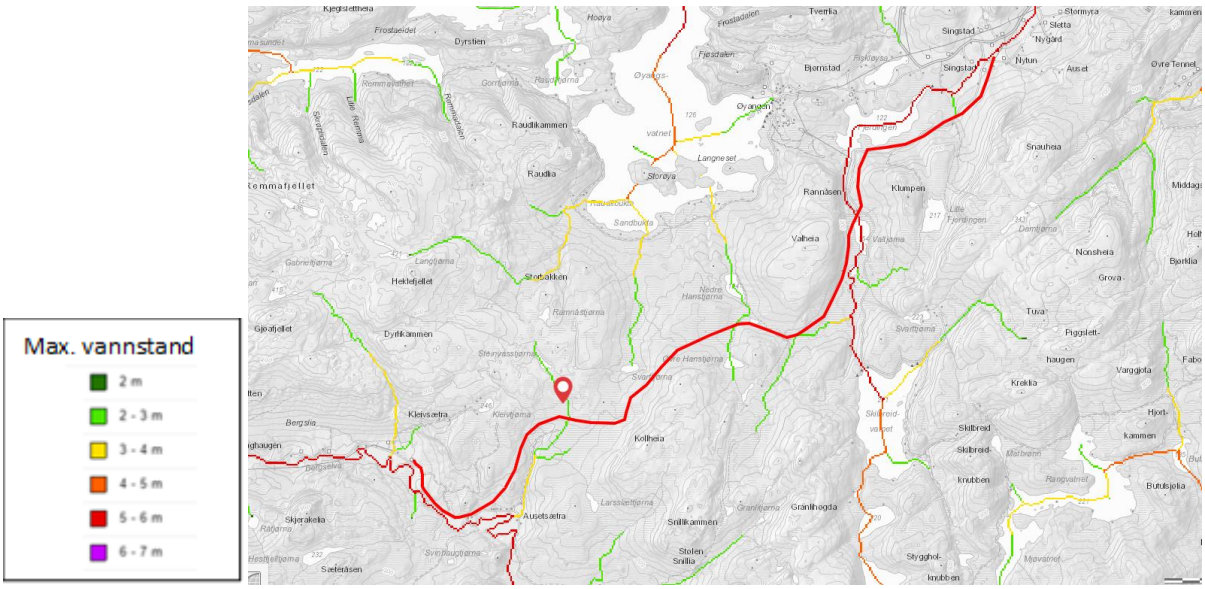
Ved planområdets vestre endepunkt finner vi en strekning på knapt 200 m med tynn havavsetning. Kommunen er ikke kjent med at det er utfordrende grunnforhold her. Det vil være hensiktsmessig å grave noen prøvesjakter i dette område for å kartlegge mektigheten til havavsetningen og tykkelsen på tørrskorpa.

I NVEs aktsomhetskart for steinsprang (svart) og snøskred (rød) er det kun strekningen på kartutsnittet under som er vist som et aktsomhetsområde innenfor planens avgrensning. Eksisterende veitrasé ligger i denne utløpssonen. NVE har identifisert områdene ved bruk av en datamodell, uten feltarbeid. Historisk har det ikke vært noen uønskede hendelser i dette området, og det antas at skogen i den bratte lia stabiliserer for skred, ras og steinsprang.



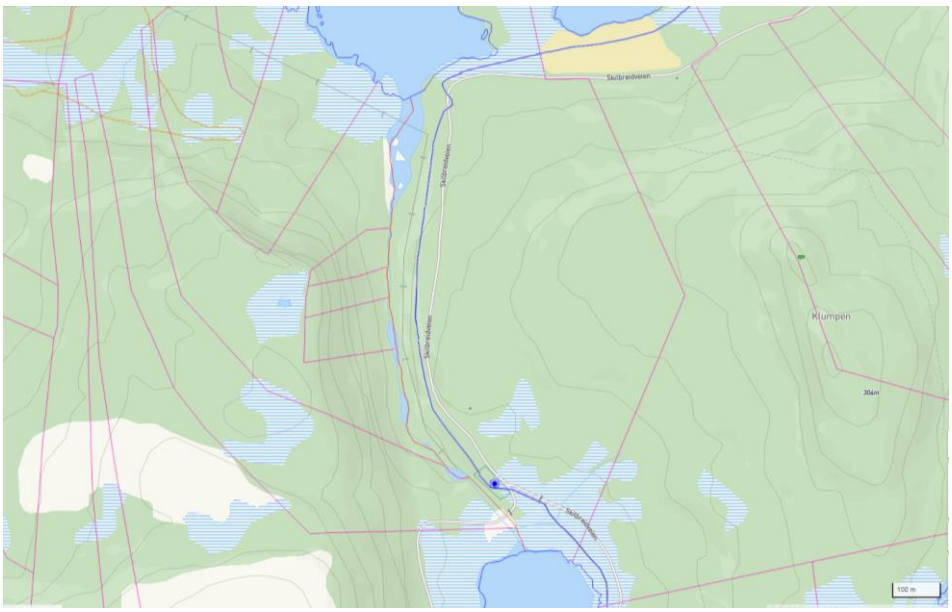
I Klimaprofil Sør-Trøndelag 2016 er det gjort vurderinger av forventede klimaendringer som påvirker årsnedbøren. For Sør-Trøndelag er årsnedbøren beregnet å øke med ca. 20 %. Nedbørintensiteten vil øke på dager med kraftig nedbør, og dager med mye nedbør kommer litt hyppigere. Temperaturen beregnes å øke mest om vinteren, og nedbøren å øke mest sommer og høst. Når det gjelder vind beregnes ingen store endringer, men usikkerheten er stor. For å forhindre at kulverter og stikkrenner tettes til, må prosjekteringen og utforming hensynta forventede klimaendringer og styrtregnepisoder.

NVEs flomaktsomhetskart under, er basert på Kartverkets 25*25 m DTM og et grovt anslag på maksimale flomvannstander avhengig av nedbørfeltstørrelser for en ekstrem flom. Nøyaktigheten er i henhold til disse forutsetninger.



Teknisk infrastruktur.

Ved utløpet av Valtjønna ligger Valan renseanlegg som forsyner Lensvik vassverk. Vannledningen ligger parallelt med Skildbreidveien ned mot vatnet Fjerdingen over en strekning på ca. 1 km, jfr. kartet under. Renseanlegget har også høyspent strømtilførsel i samme område. Vannkilde er Skilbreidvatnet, ca. 2,2 km oppstrøms. Det er ingen andre vann- eller avløpsanlegg innenfor planområdet.



Øst for planområdet har Statnett planlagt en 420 kV høyspentledning som vil krysse tverrforbindelsen.

Trafikkforhold, tilkomst

I dag innkreves bomavgift på Singstad-/Skilbreidveien. Valveien er stengt for andre enn grunneierne. Tverrforbindelsen vil åpne de eksisterende veiene for allmenn ferdsel.

Fylkeskommunen vil kunne kreve tillatelse til utvidet bruk av avkjørsler til fylkesveiene og evt. stille krav om utbedring av kryss i den forbindelse.

Eierforhold

Veien skal bygges og vedlikeholdes av kommunen.

Vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å kunne gjennomføre prosjektet. Grunnerverv skjer vanligvis ved forhandlinger med de berørte. Dersom det ikke er mulig, eller viser seg vanskelig å erverve grunn ved frivillig salg, kan grunn og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse).

Grensen for regulert trafikkområde danner grunnlaget for hva som kan erverves til trafikkformål.

For Singstad-, Skildbreid- og Valveien er det etablert egne veiforeninger.

Følgende eiendommer blir berørt av planforslaget:

Bergsveien

Eiendom	Grunneier
5059-981/1	Arnulf Martin Berg
5059-981/11	Lars Ingar Skårild
5059-981/5	Torgeir Fenes
5059-980/8	John Anders Krokstad
5059-980/9	Terje Krokstad

Nyanlegget

Eiendom	Grunneier
5059-980/2	John Aa
5059-980/6	Willy Olav Volden
5059-980/9	Terje Krokstad
5059-980/41	John Aalid
5059-795/1	Geir Arvid Bjørnstad
5059-795/14	Terje Solem
5059-792/10	Joar Kristoffer Landrø
5059-795/9	Oddvar Indergård
5059-795/21	Anders Indergård
5059-795/12	John Gabriel Selbekk
5059-794/2	Gørill og Sven Roger Meland
5059-794/1	Knut Joakim Singstad
5059-794/3	Karsten Olav Selnes
5059-794/6	Knut Rune Bjørnstad

Valveien

5059-794/6	Knut Rune Bjørnstad
5059-794/3	Karsten Olav Selnes
5059-792/10	Joar Kristoffer Landrø
5059-794/2	Gørill og Sven Roger Meland
5059-794/1	Knut Joakim Singstad
5059-794/3/1	Lilly Olava Kjelaas (død)

Singstadveien

5059-792/35	Orkland kommune
5059-792/10, 12	Ingeborg og Joar Kristoffer Landrø
5059-792/1, 8, 27	Knut Joakim Singstad
5059-792/14	Ola Johan Landrø
5059-792/32	Maren Rødsjø og Eskild Meland
5059-792/5	Eli Birgitte Singstad
5059-792/11	Jens Singstad

3 Planstatus og andre rammebetingelser

3.1.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer

De nasjonale forventningene etter plan- og bygningslovens § 6-1 ble fastsatt av Regjeringen 12.6.2015. Forventningene skal følges opp i planleggingen.

Regjeringen forventer at:

- Kommunene baserer planforslag og beslutninger på et godt og oppdatert kunnskaps-grunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser. Kommunene sikrer samtidig tidlig medvirkning og involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner.
- Kommunene tar hensyn til klimaendringer og risiko og sårbarhet i sin samfunns- og areal-planlegging og byggesaksbehandling. Kommunene skal sikre at det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyser for utbyggingsplaner, som gir et godt kunnskapsgrunnlag for å forebygge og redusere aktuelle risiko- og sårbarhetsforhold. Det tas særlig hensyn til naturfarer (snø-, jord-, kvikkleire-, steinskred og flom/erosjon) og eksisterende og framtidige klimaendringer.
- Kommunene identifiserer viktige verdier av naturmangfold og landskap, friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og ivaretar disse i kommunale planer. Tilgjengelig kunnskap tas aktivt i bruk og samlede virkninger synliggjøres og tas hensyn til.

For planperioden 2019-2023 legger regjeringen vekt på at kommunene merker seg følgende utfordringer i sin planlegging:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

3.1.2 Planstatus for området

I gamle Snillfjord kommune går veiforbindelsen gjennom områder som i kommuneplanens arealdel (2015-2026) er vist som LNF-områder og hensynsone friluftsliv.

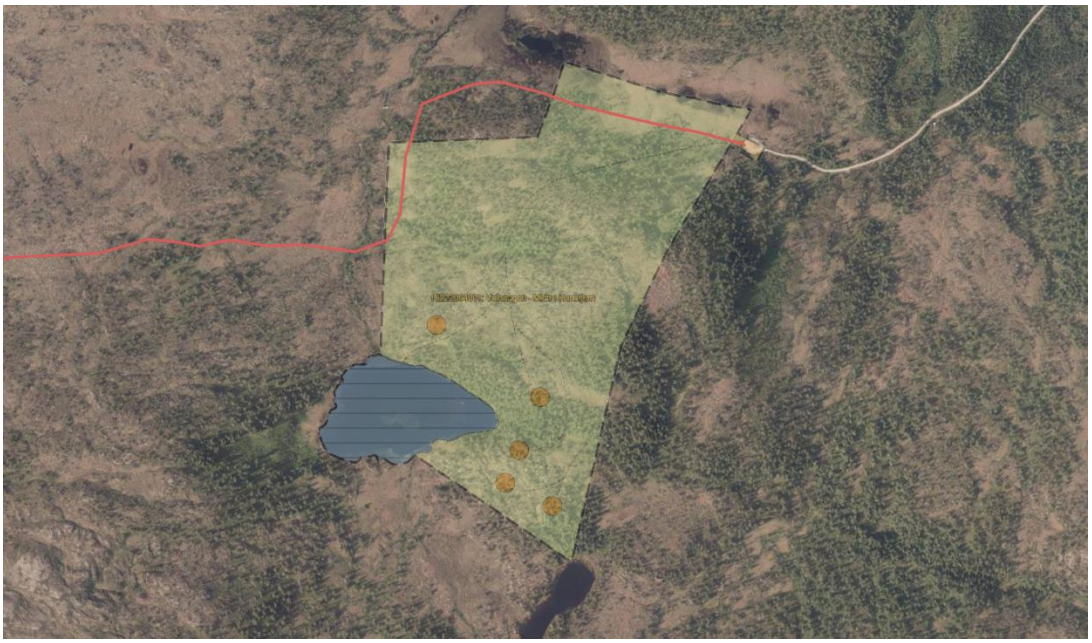
I gamle Agdenes kommune er strekningen også vist som LNF-område i kommuneplanen (2002-2010), bortsett fra en strekning helt i øst ved Valhaugen som er regulert til landbruksformål i en egen reguleringsplan, se pkt. 3.1.3.

Kommuneplanenes bestemmelser som har relevans for arealbruken skal legges til grunn for behandling av planen. I kommuneplanen for Snillfjord pkt. 1.4.2 Veg, heter det: *Ved planlegging av veger skal Statens vegvesens vegnormal N100 legges til grunn.*

3.1.3 Gjeldende regulering

Reguleringsplanen for Valhaugen ble vedtatt i 2003 etter regionale innsigelser. Fylkeskommunen la vekt på at den opprinnelig foreslåtte utbyggingen av 20 hytter innebar et betydelig inngrep i et større sammenhengende utmarksområde. Fylkesmannen begrunnet også sin innsigelse med hensynet til større, relativt urørte områder, men i tillegg målet om redusert motorisert ferdsel i utmark og hensynet til naturverdiene i nedslagsfeltet til varig vernede vassdrag.

Miljøverndepartementet godkjente reguleringsplanen under forutsetning av at det planlagte omfanget av hyttebyggingen ble redusert fra 20 til 5 enheter. Departementet var enig i at det ikke burde skje noen tung hytteutbygging i dette området av hensyn til allmennhetens friluftsinteresser. Foreløpig er det bare to av tomtene som er blitt solgt.



Link til plan og planbeskrivelse for Valhaugen.

4 Tiltaket

4.1 Dimensjonering

Alle de 3 delstrekningene skal opprustes til skogsbilvei - veiklasse 1 etter LMDs normaler for landbruksveier. Veiklasse 1 beskrives som helårs bilvei som bygges i samarbeid med det offentlige slik at den senere kan inngå i det offentlige veinett. Krav til geometrisk utforming m.m. skal være i samsvar med de spesifikasjoner Statens vegvesen har fastsatt for den avtalte veiklasse. Dimensjonerende aksellast: 13 tonn på bruer og 10 tonn på vei. Veiklasse 1 er sammenlignbar med vegvesenets klasse L2, dvs. lokalvei med ÅDT inntil 300.

Skilbreidveien og Valveien er etablert som grusa skogsbilveier - klasse 3. Veiklasse 3 er standarden for skogsbilveier med moderat til lavt trafikkgrunnlag, og skal kunne trafikkeres med lass hele året med begrensninger i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør. Dagens veibredde ca. 4,0 m.

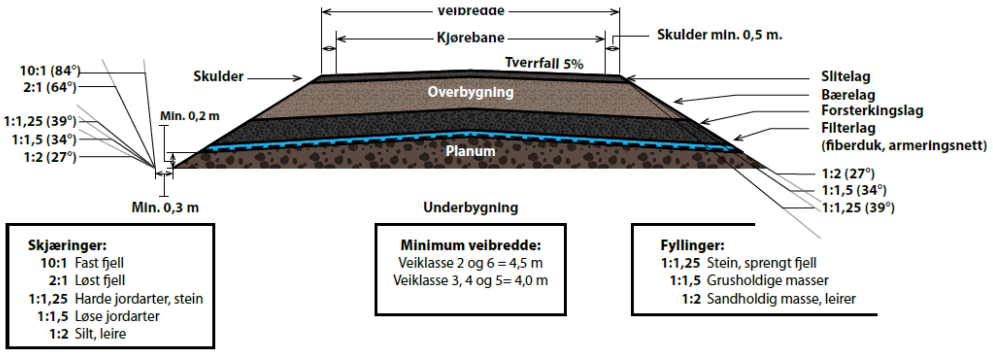
Bergsveien er bygd som grusa skogsbilvei - klasse 4. Veiklasse 4 er bilveier som bygges for transport av tømmer og landbruksprodukter i barmarksperioden og veibredde ca. 3,5–4,0 m.

4.1.1 Landbruksvei klasse 1 i henhold til normaler for landbruksveier

Veibredden skal være minimum 5,0 meter. Med veibredde menes kjørebane pluss skulder på hver side. Kjørebanen skal være minimum 4,5 meter. I fyllinger høyere enn 2 meter, målt på veikant, skal veibredden økes med 0,5 meter.

Maksimal stigning skal normalt ikke overstige 8 %. Over noen korte rette strekninger er stigningen 10 %. Stigningsovergangen utjevnes over en lengde på 20 m regnet fra tangentpunktene.

Tverrforbindelsen planlegges med en standard som skal tåler trafikk hele året og skal dimensjoneres for vogntog inntil 60 tonn (tømmertransport).



Figur 3.2 Tverrprofil av veikroppen.

Det vil være nødvendig å rydde et 10 meter bredt vegetasjonsbelte på begge sider av senterlinja til veien for å gi plass for anleggsarbeidet. Eksisterende driftsavkjørsler for jord- og skogbruket vil bli opprettholdt. Langs dyrkajord legges breddeutvidelsen på motsatt side.

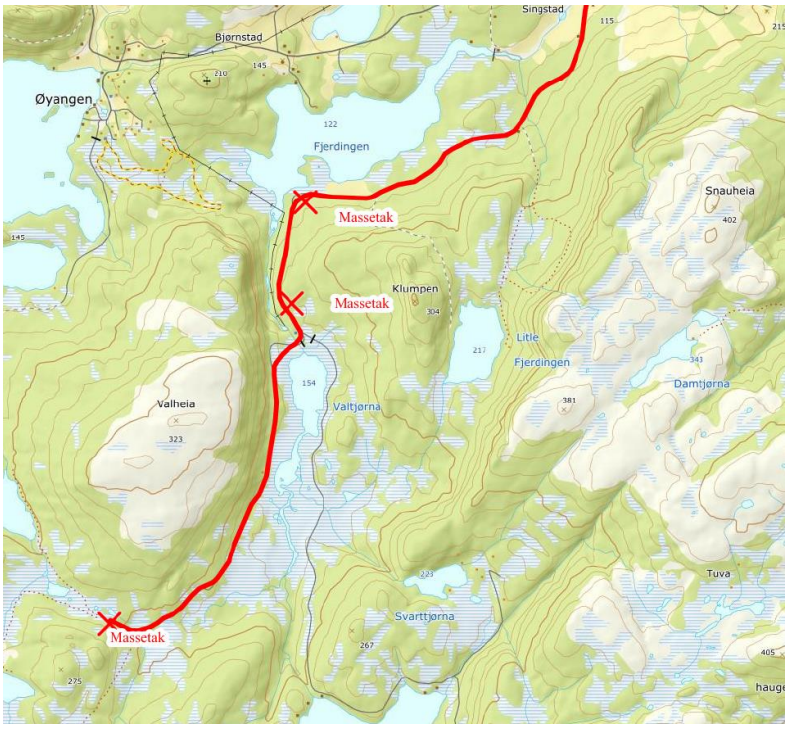
4.1.2 Masseregnskap

Veiplanlegger har beregnet et massebehov på rundt 72 000 m^3 til veianlegget, og det tas sikte på å utføre prosjektet med massebalanse.

Fordeling:

Fraksjon	Bærelag	Slite-/avrettingslag	Sprengtstein
Bergsveien	2 427 m^3	1 342 m^3	5 740 m^3
Nyveien	16 840 m^3	7 459 m^3	3 635 m^3
Skildbreid-/Valveien	10 620 m^3	6 838 m^3	17 000 m^3
Sum	**29 887 m^3**	**15 639 m^3**	**26 375 m^3**

Plassering av masseuttakene er vist i byggeplanen, og her framgår to masseuttak mellom Fjerdingen og vannrenseanlegget på Skilbreidveien, samt et tredje masseuttak ved enden av Valveien. Flere steder langs nyveien er det behov for sprengning av hel skjæring. Det vil være naturlig å ta ut stein på disse strekningene, for å knuse til slitelagsmasser. Overskudd av jordmasser deponeres langs veilinja. Det vil ikke bli etablert noen andre deponi i planområdet. Masseuttak skal utformes mest mulig naturlig og dekkes til med gode vekstmasser for å skjule sår i landskapet etter endt uttak



Naturlig revegetering skal benyttes som prinsipp for vegetasjonsetablering på sideterreng. I alle områder som berøres av veianlegget skal toppmassene som inneholder humus, frø og plantedeler tas av og lagres separat i anleggsbeltet. Massene skal brukes til revegetering av veiens sideareal innenfor samme veiavsnitt hvor de ble tatt.

4.1.3 Konstruksjoner

Det vil bli behov for konstruksjoner for kryssing av veien med skiløype. Prinsipper for bruløsninger beskrives og visualiseres i planbeskrivelsen.

Det er ikke planlagt noen andre bruer innenfor planområdet, kun stikkledninger/kulverter. Konfliktpunkter i forhold til vann og vassdrag er ikke påvist.

De største kulvertene ligger i Lena, Kvernhusbekken og Hanstjørnbekken og, hvorav den førstnevnte er størst med lysåpning 2 x 4,5 m. Kulverter skal utføres slik at det ikke oppstår vandringshindre for fisk, og med minst mulig inngrep i vannforekomsten.

Behovet for rekkverk er vist i byggeplanen, totalt 2730 meter.

4.1.4 Gods- og varetransport

Opprusting av de eksisterende private veianleggene vil bedre forholdene for lokal tømmer-transport og annen landbruksrelatert transport.

Det er mindre påregnelig at veien vil bli benyttet av gjennomgående transporter med tyngre kjøretøy sørover. Eventuelle transporter nordover fra f.eks. Snillfjord/Hitra/Frøya til Ørland/Fosen vil få forkortet sin kjørelengde med ca. 35 km, dog på en vei uten fast dekke og av dårligere standard enn alternativet Fv714/E39/Fv710.

4.1.5 Gang- / sykkeltrafikk

Tverrforbindelsen kan bli en attraktiv øst-vest forbindelse og ny turtrasé for syklister. Ut over dette er hensynet lite relevant for planarbeidet.

4.1.6 Anleggsperioden

Under anleggsperioden vil det bli redusert framkommelighet på de tilstøtende private veianlegg. Trafikkmengden på disse veiene er imidlertid så lav at det er mindre påregnelig at dette vil gi noen vesentlige ulemper for dagens brukere.

5 Plan og utredningstema

5.1 Generelt

I dette planprogrammet fokuseres på de problemstillingene og temaene som er beslutnings-relevante i forhold til å avgjøre om planområdet er egnet for tiltaket, og de forhold som skal utredes nærmere før behandlingen av planforslaget.

5.2 Avgrensning og metode for utredningen

Konsekvensutredninger har til hensikt å belyse hvilke vesentlige virkninger en plan kan forventes å ha i forhold til tema innenfor miljø og samfunn. Videre skal utredningen ta for seg avbøtende tiltak for eventuelle negative konsekvenser som framkommer. Basert på de temavise vurderingene vil det bli gjort en sammenstilling og helhetsvurdering av planen og dens virkninger, samt en anbefaling basert på dette. I henhold til forskriften er det kun temaer som er beslutningsrelevante som skal konsekvensutredes.

Konsekvensutredningen skal videre gi en vurdering av behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av planforslaget. Det skal også gjøres en vurdering av behovet for undersøkelser etter gjennomføring av forslaget, med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkningene av forslaget.

Planprogrammet tar for seg de ulike temaene som man på dette stadiet i planprosessen er kjent med, og som man mener må utredes nærmere i konsekvensutredningen når man har et konkret planforslag.

Generell metodikk i konsekvensutredningen vil være følgende punkter, men framstillingen kan variere avhengig av hva som er hensiktsmessig / aktuelt for det enkelte tema:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon.
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets konsekvenser.
- Beskrive avbøtende tiltak.

0-alternativet

0-alternativet innebærer en videreføring av dagens situasjon og planstatus. Konsekvensene skal vurderes ut fra gjeldende planstatus gir adgang til å benytte området til

Hovedalternativet

Hovedalternativet innebærer at Tverrforbindelsen etableres og veianlegget åpnes for allmenn ferdsel.

5.3 Tema som skal konsekvensutredes.

Ettersom planforslaget kun vil omfatte ett alternativ, vil sammenstillingen bli forenklet.

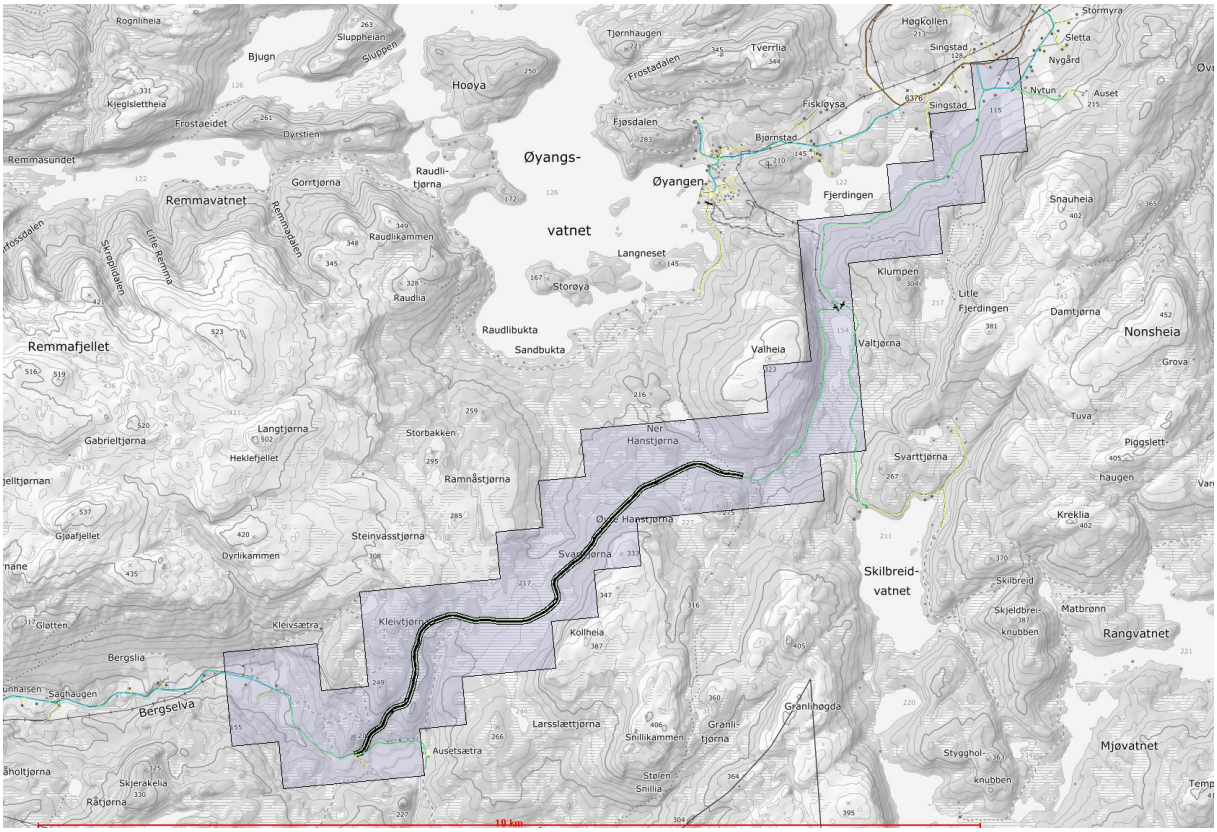
Konsekvensutredningen skal utarbeides etter Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018), og for ikke prissatte konsekvenser. På grunnlag av feltregistreringene skal det utarbeides en konsekvensanalyse (KU) for veiprosjektets påvirkning av naturmangfoldet. Noen tema vil bli utredet som egne notater / rapporter (som vedlagte fagrapporter, hvor konklusjoner fra rapportene inngår i planbeskrivelsen).

Naturtyper og naturmangfold

Planområdet er generelt lite kartlagt. Kunnskapsgrunnlaget er dermed for dårlig til å kunne vurdere tiltaket i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8 – 12.

For å sikre et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, må det gjennomføres en kartlegging av om det er viktige naturtyper i planområdet. Naturtyper registreres i henhold til *Viktige naturtyper for naturmangfold* etter Miljødirektoratets instruks (dvs. NiN2 2020).

Området for naturkartlegging er vist i kartutsnittet under. Inndelingen i ruter er gjort etter SSBs rutenett. Influensområdet består av 46 ruter à 250 dekar, og får et totalareal på 11,5 km^2.



Befaringer og eventuelt supplerende kartlegging av naturmangfold vil foregå i særlig utvalgte områder hvor det kan være stort potensial for å finne naturverdier av nasjonal og regional verdi med utgangspunkt i eksisterende kunnskap.

I tidlig fase må det være fokus på å unngå konflikt med viktige naturverdier. I områder med store konsekvenser skal avbøtende tiltak vurderes.

Eventuelle konsekvenser/påvirkning for naturtyper og naturmangfoldet skal belyses.

Friluftsliv

I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at veien er opparbeidet. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

Det skal særskilt vurderes hvordan tiltaket kan påvirke dagens bruk av områdene. Informasjon om dagens bruk av området skal innhentes fra idrettslag, aktuelle interesseorganisasjoner og andre lokalkjente. Viktige områder, skiløyper, turstier og turmål skal kartfestes.

Eventuelle avbøtende eller kompenserende tiltak knyttet til barriereeffekten av ny vei skal beskrives. Det er spesielt viktig å vurdere behov for og plassering krysningspunkt og forbindelseslinjer som sikrer ferdsel og friluftsliv i området. Behov for omlegging av løypenettet som blir berørt skal også vurderes.

Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljø skal kartlegges. Trøndelag fylkeskommune varsles om planarbeidet for at de skal kunne oppfylle undersøkelsesplikten de har i henhold til Lov om kulturminner § 9. Det antas at fylkeskommunen vil foreta en befaring av området og utarbeide en rapport. Ved funn av eventuelle kulturminner vil disse bli vurdert i sammenheng med øvrige tema når man skal utarbeide et planforslag for området.

Konsekvensutredningen vil vurdere hvordan tiltakene i reguleringsplanen vil påvirke kulturminner og kulturmiljø i planområdet, både i anleggsperioden og etter at tiltaket er ferdig. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

Temaene **landskapsbilde og naturressurser** har en ikke funnet det aktuelt å konsekvensutrede, da tiltaket har små negative konsekvenser for disse to temaene. Dersom det viser seg at valgt trasé kommer i konflikt med viktige naturtyper vil det fanges opp av kartleggingen av naturmangfold. Landskapsbilde og naturressurser (herunder landbruk) kan mer hensiktsmessig utdypes i planbeskrivelsen.

5.4 Andre tema som utdypes i planbeskrivelsen

Trafikk og samfunn

Ved vurdering av regional og lokal utvikling skal det synliggjøres hvordan endrede forutsetninger i form av bedre tilgjengelighet kan gi nye muligheter eller begrensninger for innbyggere og næringsliv i interesseområdet for veien. Vurderingene skal basere seg på eksisterende og kjent materiale og dokumentasjon.

Aktuelle tema kan være:

- Samfunnsnytte
- Bosetting
- Arbeidsmarked
- Drift av private og offentlige virksomheter
- Næringsliv og turisme
- Fritids- og kulturaktiviteter

Trafikktall danner grunnlag for vurdering av blant annet støy og luftforurensing, og er førende for valg av veistandard og løsninger i prosjektet. Det skal utarbeides et anslag på trafikkmengden som grunnlag for en utredning av hvilken betydning den økte trafikkbelastningen vil få for bebyggelse og beboere langs veien.

Tverrforbindelsen vil få konsekvenser for trafikkgrunnlaget på bomveiprosjektet Fv714 (Lakseveien). Det er planlagt innkreving av bompenger på Lakseveien ved Våvatnet fram til nov. 2029. Tverrforbindelsen vil tidligst kunne åpne i 2022 - 23. Konsekvensene for evt. redusert trafikkmengde på Fv714 i bominnkrevingsperioden fram til 2029 skal beskrives.

Støyforurensing

Analysen av støy fra vegtrafikken vil følge de prinsipper som er nedfelt i T-1442/2016, Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen.

Ut fra beregninger vurderes behovet for avbøtende tiltak, og det gjøres egne beregninger som viser resultat av støyreduserende tiltak.

Landbruk

Konsekvensene for landbruket av prosjektet beskrives utfyllende i det videre planarbeidet, både mht. jord-, skog- og beiteinteresser, påvirkning kulturlandskap og tilgang til omkring-liggende skogressurser. Ringvirkningene for landbruket i tilførselsveiene skal også beskrives.

5.5 Risiko og sårbarhet

Plan- og bygningslovens § 4-3 stiller et generelt krav til utredning av risiko og sårbarhet i reguleringsplaner som legger til rette for utbyggingsformål.

Hensikten med ROS-analysen er å avdekke risiko og sårbare forhold / objekter som kan forbindes med reguleringsplanen. Analysen skal avdekke forhold som kan medføre en uakseptabel risiko for menneske, miljø eller materiell. ROS-analysen skal identifisere mulige uønskede hendelser, og vurdere sannsynligheten for disse, samt tilhørende konsekvens. Ved identifisering av uakseptabel risiko vil det være vesentlig å utarbeide avbøtende tiltak. ROS-analysen tar for seg både anleggsfase og permanent situasjon.

Analysen er basert på den systematikk som bl.a. er beskrevet i *"DSB Veileder, Samfunns-sikkerhet i kommunens arealplanlegging, Metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen"* fra 2017.

Foreløpig ROS-analyse er utført på bakgrunn av tilgjengelige dokumenter som er av betydning for arbeidet med reguleringsplanen. Aktuelle vurderinger i forbindelse med denne reguleringsplanen vil kunne være trafikkvurderinger, vurderinger av trafikksikkerhet, støyvurdering, skredfare, flomvurderinger og geotekniske forhold.

Analysen gjennomføres i følgende trinn:

- Identifisering av sårbare objekter
- Identifisering av relevante hendelser som kan representere en risiko
- Sannsynlighet for hendelsene
- Konsekvenser av hendelsene
- Sammenstilling av risiko
- Forslag til risikoreduserende tiltak

5.6 Avbøtende tiltak

Dersom det i undersøkelsene eller konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak eller forslag til evt. endringer av trasé dersom dette viser seg nødvendig.

6 Organisering, medvirkning og planprosess

6.1 Organisering og styring

Orkland kommune utarbeider planprogram og reguleringsplan med konsekvensutredning.

6.2 Medvirkning, informasjon og planprosess

Det legges stor vekt på å gjennomføre en planprosess som sørger for at det blir debatt rundt aktuelle planutfordringer og utredningsspørsmål, og at berørte sikres mulighet for en god dialog og reell medvirkning under de ulike fasene i planprosessen.

Det har så langt blitt avholdt 3 informasjonsmøter om prosjektet

- 24.10.2018 for grunneierne/veiforeningene i Agdenes
- 25.10.2018 for grunneierne i Snillfjord
- 14.11.2019 fellesmøte for grunneierne i Agdenes og Snillfjord der teknisk byggeplan ble presentert

Oppstart av planarbeidet kunngjøres i lokalavisa (Avisa Sør-Trøndelag) og på kommunens nettsider. Naboer, regionale myndigheter og andre instanser får varsel om oppstart sendt i brev, og planprogrammet blir lagt ut til offentlig ettersyn som en del av varsel om oppstart av planarbeidet. Eventuelle innspill vurderes og planprogrammet blir justert for endelig vedtak. Revidert planprogram legges fram for fastsetting i Orkland kommune.

Utarbeidelsen av planforslag og konsekvensutredning vil skje på bakgrunn av fastsatt planprogram. Ulike råd, utvalg og interessegrupper vil bli involvert i arbeidet ved behov.

Forslag til reguleringsplan vil bli lagt ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker, og dette vil bli kunngjort i lokalpressen og legges ut på Orkland kommunes nettsider.

Gjennom planprosessen vil relevante plandokumenter bli lagt ut på kommunens hjemmeside, og de samme dokumentene vil også være tilgjengelige i servicetorget i Orkland rådhus og kommunehusene i Lensvik og på Krokstadøra.

7 Framdriftsplan

Framdriftsplanen tar utgangspunkt i at det gjennomføres ett offentlig ettersyn av planprogrammet, og ett ettersyn av forslag til reguleringsplan. Endringer i framdriftsplanen vil skje dersom det blir nødvendig med flere offentlige ettersyn eller av kapasitetsmessige årsaker.

PLAN-FASE	AKTIVITETER	Juni 2020	Juli 2020	Aug 2020	Sept 2020	Okt 2020	Nov 2020	Des 2020	Jan 2021	Febr 2021	Mars 2021	Apr 2021
Oppstarts-fase	Kunngjøring av oppstart planarbeid											
	Offentlig ettersyn av forslag til planprogram og oppstartsvarsel											
	Oppsummering av innspill og utarbeidelse av endelig planprogram											
	Vedtak planprogram											
	Planutvikling og utredningsarbeid, inkl. medvirkning /dialog med ulike målgrupper											
	Utarbeidelse av konsekvensutredning og forslag til reguleringsplan											
Utrednings-fase	Vedtak om utlegging av planforslaget til offentlig ettersyn											
	Offentlig ettersyn av planforslaget											
1.gangs behandling	Utarbeidelse av endelig reguleringsplan											
	Vedtak av reguleringsplan											
Slutt-behandling												

Det vil være en foreløpig målsetting å få konkurranseutsatt byggeprosjektet våren 2021, slik at byggearbeidet kan starte denne sommeren. Strekningsvis utbygging er også mulig.

8 Kilder

Artsdatabanken, Artskart.no

Miljødirektoratet, Naturbasen.no

NVE atlas, nve.no

Riksantikvaren, Askeladdden.no

Statens vegvesen Vegdirektoratet 2018. Håndbok V 712 Konsekvensanalyse.

I Agdenes og deler av Snillfjord ble det gjennomført skogregistreringer av Foran AS i 2017, uten at det ble kartlagt noen MiS-figurer i eller i nærheten av planlagt veitrasé. Skogbruksregistreringene kan ses på Kilden Nibio.

I tilknytning til Statnetts planer om framføring av ny 420kV-linje fra Storheia til Trollheim, samt Zephyrs planer om etablering av vindmøllepark på Remmafjellet utførte firmaet ASK Rådgivning i 2010 på oppdrag fra tiltakshaverne en rekke undersøkelser og vurderinger i eller like vest for prosjektområdet for tverrforbindelsen - hovedsakelig i gamle Snillfjord kommune. Begge prosjekt fikk konsesjon. Undersøkelsene som ble gjort vurderes som relevante også for Tverrforbindelsen (se linker under).

Statnett – Prosjektet 420 kV-ledning Storheia – Orkdal/Trollheim – fagrapporter 2010

1. Fagrapport friluftsliv
2. Fagrapport kulturminner
3. Fagrapport landskap
4. Fagrapport naturmiljø – offentlig

Zephyr – Remmafjellet vindmøllepark - konsesjonssøknad

1. Remmafjellet vindkraftverk

Normaler for landbruksveier (LMD)

www.skogkurs.no/vegnormaler/index.html

Byggeplan for Tverrforbindelsen, Hammer Skogtjenester (2019)