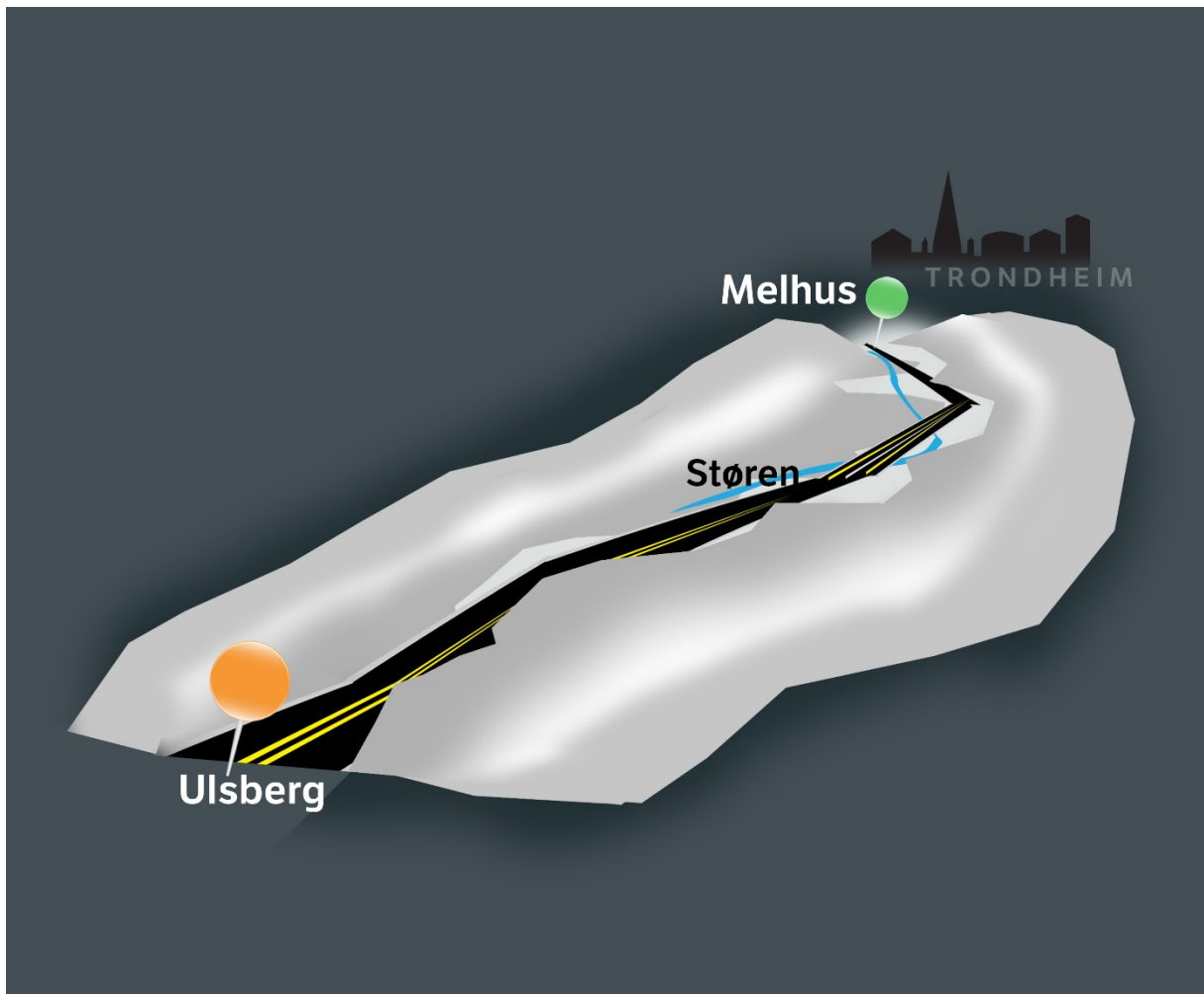




Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE



Forslag til detaljregulering for E6 Korporalsbrua – Preststeigen i Midtre Gauldal kommune

Til offentlig ettersyn

PlanID: 2015012 i Midtre Gauldal kommune

Planforslag er datert: 10.12.2015

Dato for siste revisjon av plankartet: 13.06.2016

Dato for siste revisjon av bestemmelsene: 13.06.2016

Dato for godkjenning/vedtak i kommunestyret i Midtre Gauldal kommune:

Forord

Statens vegvesen Region midt har startet planleggingen av ny E6 gjennom Midtre Gauldal kommune i Sør-Trøndelag fylke. Denne reguleringsplanen gjelder for strekningen E6 Korporalsbrua – Prestteigen.

Forslaget til planprogram ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om planoppstart. Reguleringsplanen skal danne grunnlag for bygging av ny E6 ved optimalisering av veglinja ut fra mål om en trafiksikker, trygg og god veg.

Statens vegvesen er tiltakshaver og konsulentfirmaet Sweco Norge AS er engasjert for å utarbeide forslag til reguleringsplan.

Informasjon om planarbeidet er lagt ut på vegvesenets og kommunenes hjemmesider:

- Vegvesenets hjemmeside: www.vegvesen.no
- Kommunens hjemmeside: www.midtre-gauldal.kommune.no

Spørsmål om planarbeidet kan stilles til:

Midtre Gauldal kommune	Statens vegvesen
Hubertina Hoeven E-post: hubdoe@midtre-gauldal.kommune.no Tlf: 72 40 31 24	Statens vegvesen v/ Idar Lillebo E-post: idar.lillebo@vegvesen.no Tlf: 90 02 05 52

Uttalelser til reguleringsplanen sendes til:

Statens vegvesen, Region midt Fylkeshuset, 6404 Molde E-post: firmapost-midt@vegvesen.no Tlf: 02030	Merk uttalelsene med: «Reguleringsplan E6 Korporalsbrua – Prestteigen»
--	--

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	5
1 Innledning og bakgrunn for planforslaget	6
1.1 Planområdet	6
1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	7
2 Planprosess og medvirkning	7
2.1 Organisering av planarbeidet	7
2.2 Varsling, planprogram og medvirkning	7
2.3 Vurderte alternativer	8
2.4 Eiendomsforhold	9
2.5 Innkomne merknader	9
3 Rammer og premisser for planarbeidet	9
4 Eksisterende situasjon	11
4.1 Eksisterende trafikkforhold	11
4.2 Støy	14
4.3 Luft	14
4.4 Grunnforhold og geoteknikk	14
4.5 Hydrologi og flomforhold	15
4.6 Teknisk infrastruktur	15
4.7 Landskapsbilde	16
4.8 Barn og unge, nærmiljø og friluftsliv	17
4.9 Tettstedsutvikling og næringsliv	17
4.10 Landbruk og naturressurser	18
4.11 Naturmangfold	19
4.12 Kulturminner og kulturmiljø	21
5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	22
5.1 Reguleringsformål og bestemmelser	22
5.2 Utforming av veger	22
5.3 Tunnel	25
5.4 Kryssløsninger og avkjørsler	25
5.5 Konstruksjoner	26
5.6 Tilgjengelighet for gående og syklende og lokalvegnett	28
5.7 Kollektivtilbud	29

5.8	Stopplommer og rasteplasser	29
5.9	Universell utforming	29
5.10	Avvik fra vegnormalene	29
5.11	Støy og støyskjerming	29
5.12	Luft	34
5.13	Grunnforhold og geotekniske tiltak	34
5.14	Hydrologi og flomforhold	35
5.15	Tilknytning til infrastruktur	36
5.16	Landskap, terrengtilpasning og vegetasjon	37
5.17	Anleggsgjennomføring	37
5.18	Område for deponi	38
5.19	Avbøtende tiltak	39
6	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	41
6.1	Overordnede planer	41
6.2	Eiendomsforhold og grunnerverv	41
6.3	Byggegrenser	41
6.4	Trafikkforhold	42
6.5	Støy	42
6.6	Luftkvalitet	42
6.7	Grunnforhold og geoteknikk	43
6.8	Energibehov og energiforbruk	43
6.9	Hydrologi og flomforhold	43
6.10	Teknisk infrastruktur	43
6.11	Landskap og områdets karakter	44
6.12	Barn og unge, nærmiljø og friluftsliv	45
6.13	Konsekvenser for næringsinteresser	45
6.14	Landbruk	46
6.15	Naturmangfold	47
6.16	Kulturminner og kulturmiljø	48
6.17	Risiko og sårbarhet	48
7	Sammendrag av innspill og merknader	49
8	Vedlegg	54

Sammendrag

Reguleringsplan for E6 Korporalsbrua – Prestteigen skal legge til rette for etablering av ny E6 i Midtre Gauldal kommune, og er en del av den samlede E6-utbedringen fra Oppland grense til Melhus. Målet med prosjektet er at den bygde vegen skal sikre bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og kapasitet samtidig som omgivelser og miljø ivaretas på en best mulig måte.

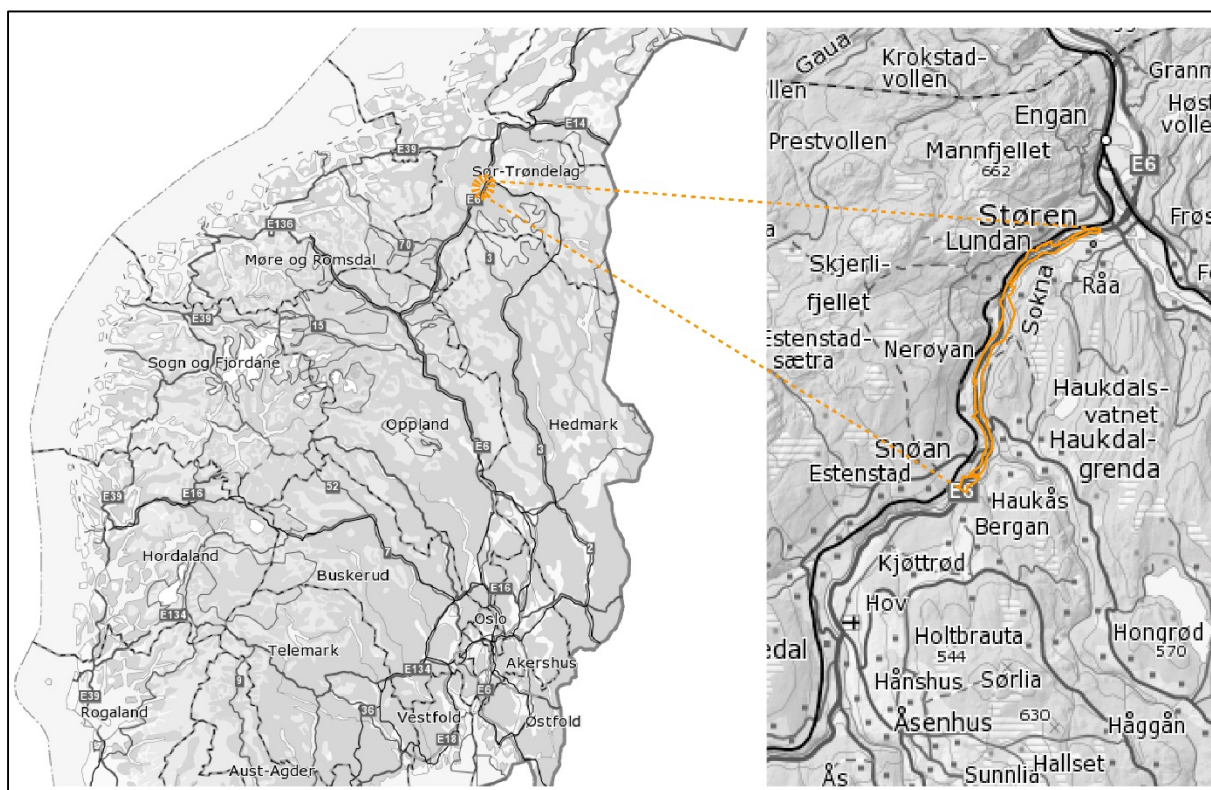
Planen omfatter areal til fremtidig E6 med tilhørende vegarealer og sideterreng. Vegstrekningen er omlag 8 km lang og omfatter én ny tunnel, bruer, støttemurer og én betongkølvert for gangtrafikk. Planen omfatter også omklassifisering av eksisterende E6 til lokalveg og omlegging av lokale og private veger, samt GS-veg.

Ny veg vil medføre ulike konsekvenser for landskapet, landbruk, naturmiljø, kulturminner, støyforhold m.m. som beskrevet i denne planbeskrivelsen og vedlagte fagrapporter. Forebyggende og avbøtende tiltak er vurdert og beskrevet, og skal bidra til at den nye vegen blir til mest mulig nytte og glede for alle som ferdes på og langs vegen.

1 Innledning og bakgrunn for planforslaget

1.1 Planområdet

Planområdet ligger om lag 5 kilometer nord for Soknedal langs eksisterende E6 i Midtre Gauldal kommune. Planområdet følger eksisterende E6 fra Korporalsbrua i sør, og om lag 8 km nordover mot Støren, se Figur 1–1. Planområdet omfatter et areal på ca. 900 daa.



Figur 1–1: Planområdets beliggenhet. Kartkilde: kilden–skog og landskap

Målsettinger fra planforslaget

Dagens E6 er ulykkesbelastet og har generell dårlig vegteknisk standard. Prosjektet skal prioritere utbygging av ny E6 med midtdele og forbi kjøringsfelt. I dette ligger nødvendigheten av å avklare lokalisering av kryss og etablering av lokalvegssystem.

Formålet med planarbeidet er en godkjent reguleringsplan som igjen er det formelle grunnlaget for å bygge ny E6. Den nye vegen skal ivareta fremtidig vegtrafikk, omgivelser og miljø langs hele strekningen på best mulig måte. Den skal gi bedre fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet for alle kjøretøy blant annet ved å:

- Redusere ulykkesrisiko på E6 mellom Korporalsbrua og Prestteigen.
- Redusere reisetid og bedre forutsigbarhet for langdistansetransporter.
- Legge til rette for overføring av lokal trafikk fra E6 til lokalvegssystem.
- Legge til rett for god nærings- og samfunnsutvikling og forutsigbar arealbruk.

1.2 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

I møte med Midtre Gauldal kommune 28.05.2014 ble det klargjort at det ikke stilles krav om konsekvensutredning (KU) etter «Forskrift om konsekvensutredning» i forbindelse med reguleringsarbeidet.

2 Planprosess og medvirkning

2.1 Organisering av planarbeidet

Hjemmel: Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Midtre Gauldal kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for E6 Korporalsbrua – Prestteigen.

Organisering: Statens vegvesen har, som tiltakshaver, engasjert Sweco Norge AS som konsulent i arbeidet med utarbeidelse av planen. Midtre Gauldal kommune, som planeiere, vil ha ansvar for saksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Midtre Gauldal kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling.

Oppstartsmøte: Oppstartsmøte med Statens vegvesen og Sweco Norge AS ble avholdt 4. –5. november 2014 gjennom en egen samling på Berkåk. Oppstartsmøte med Midtre Gauldal kommune ble avholdt 11. november 2014. Det har vært løpende og tett samarbeid mellom Sweco Norge AS, Statens vegvesen og Midtre Gauldal kommune gjennom hele planprosessen. Regionale instanser har blitt trukket inn ved behov.

2.2 Varsling, planprogram og medvirkning

Varsel om oppstart: Det ble varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for E6 Garli – Prestteigen i Midtre Gauldal kommune 26.01.2015, med frist for merknader 02.03.2015. Kunngjøring ble gjort i form av eget brev til grunneiere og offentlige instanser, lokalavisen, kommunens og Statens vegvesen sine hjemmesider.

Planprogram: Forslag til planprogram for strekningen ble lagt ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart. Planprogrammet for strekningen Garli – Prestteigen ble vedtatt av kommunestyret i Midtre Gauldal i møte 27.04.2015.

Åpent møte: Statens vegvesen hadde åpen kontordag for strekningen Garli – Prestteigen på kommunehuset på Støren den 17.02.2015 og 24.02.2015.

Varsel om utvidelser av planområdet: Det ble varslet utvidelse av planområdet ved Liøya i to omganger. Første gang 11.08.2015 andre gang 12.11.2015. Oppstartsvarsel ble sendt til nye berørte grunneiere.

Medvirkning: Både gjennom høring av planprogrammet og videre under reguleringsarbeidet er det gitt anledning for alle til å gi uttalelse og komme med innspill til planarbeidet.

2.3 Vurderte alternativer

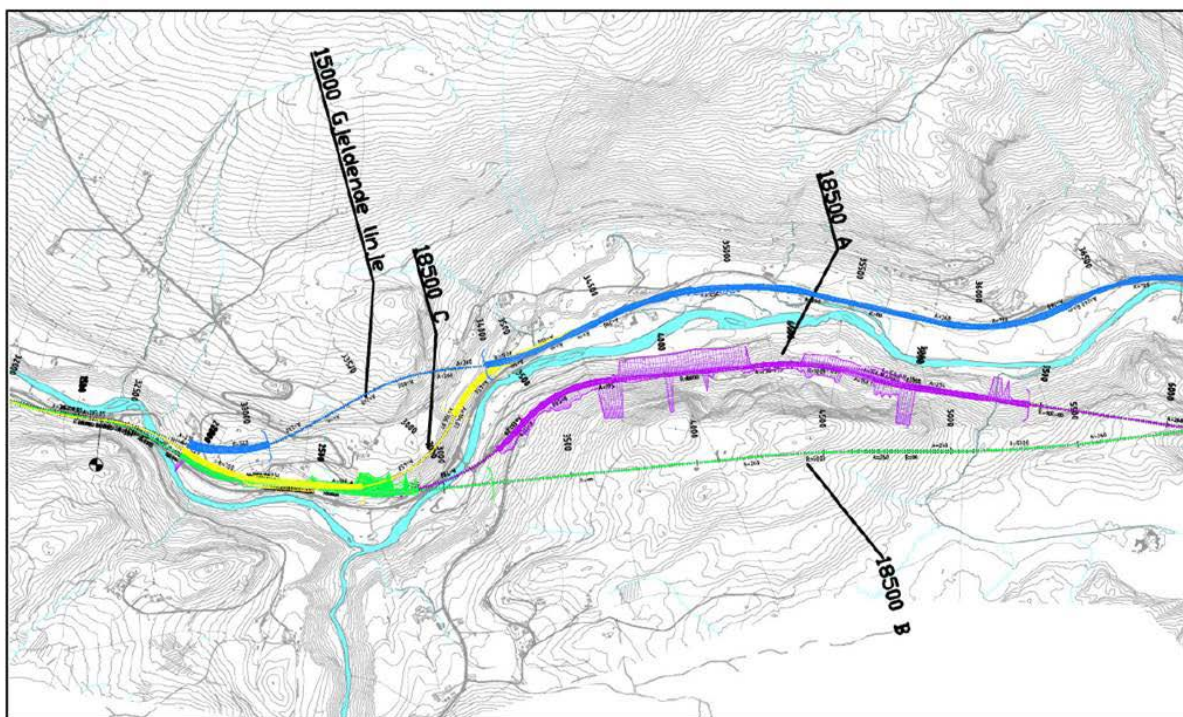
Det er i planprosessen vurdert ulike alternativer for trasé for ny E6 fra Korporalsbrua til Prestteigen. Dette er gjort med bakgrunn i innspill til oppstartsvarselet, hvor det var ønskelig med en utredning av en trasé langs østsiden av Sokna. Det er utarbeidet fire forslag til alternativ trasé, se Figur 2-1:

Alternativ 0 – Vestsiden, dagens trasé med lang tunnel Snøan.

Alternativ A – Østsiden, lang bru over Sokna, veg i dagen og middels lang tunnel.

Alternativ B – Østsiden, lang bru over Sokna og lang tunnel.

Alternativ C – Vestsiden, optimalisert linje langs dagens trasé med kort tunnel ved Skjærli.



Figur 2-1: Alternative traseer mellom Korporalsbrua – Prestteigen.

Alternativene er vektet mot hverandre i forhold til prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Alternativ 0 og Alternativ A skiller seg ut med lavest poengsum med tanke på ikke-prissatte konsekvenser, og ble derfor forkastet tidlig. Alternativ B kommer best ut i forhold til ikke-prissatte konsekvenser, men kommer dårligst ut i forhold til investeringskostnader og drift- og vedlikeholdskostnader. Den kommer også dårligst ut i forhold til trafiksikkerhet, da det blir en lang tunnel uten midtrekkverk, noe som gir store konsekvenser ved eventuelt

møteulykker. Alternativ C kommer best ut i forhold til prissatte konsekvenser, og nest best ut i forhold til ikke-prissatte konsekvenser.

Alternativsvurderingen konkluderer med at omkostningene ved mer forbruk av landbruksareal og påvirkning av ikke-prissatte konsekvenser i alternativ C, ikke forsvarer merkostnadene ved å bygge en lang tunnel langs østsiden (Alternativ B er 70 % – 100 % mer kostbar enn alternativ C).

Med bakgrunn i dette er alternativ C, optimalisert linje langs dagens trasé med kort tunnel ved Skjærli, lagt til grunn i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

2.4 Eiendomsforhold

Planen berører en lang rekke hjemmelshavere, i hovedsak private. Oversikt over hjemmelshavere kan fås som separat vedlegg til denne planbeskrivelsen.

2.5 Inkomne merknader

Varsel om oppstart og planprogram

Det kom seks innspill til planprogram og varsel om oppstart fra ulike myndigheter og statlige sektorinteresser. Videre kom det åtte innspill til planarbeidet fra private grunneiere og organisasjoner.

Varsel om utvidelse av planområdet (11.08.2015)

Det kom fem innspill til første varsel om utvidelse av planområdet. Fire fra sektorinteresser og ett fra privat grunneier.

Varsel om utvidelse av planområdet (12.11.2015)

Det kom ingen innspill til andre varsel om utvidelse av planområdet.

Innspillene er oppsummert og kommentert i kapittel 7.

3 Rammer og premisser for planarbeidet

Gjeldende nasjonale forskrifter innenfor de forskjellige saksområdene vil styre planarbeidet. Dette innebærer blant annet at reguleringsplanen fremstilles i henhold til framstilling av arealplaner i *Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister* av 26. juni 2009 (kart- og planforskriften).

Nasjonale planer og føringer

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen 1995
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag 1994

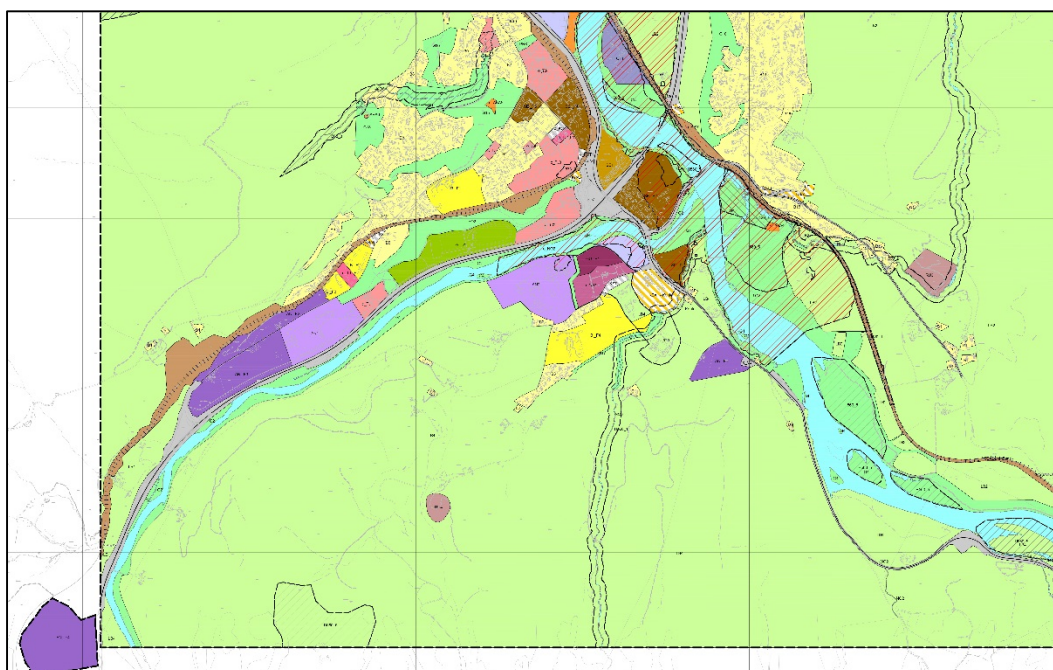
- T-1442/2012 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Nasjonale mål om jordvern
- Nasjonal Transportplan (NTP 2014–2023)

Regionale planer og føringer

- KVU E6 Oppland grense Jaktøyen og rv. 3 Hedmark grense – Ulsberg (januar 2012)
- Fylkesplan for Sør-Trøndelag 2009 – 2012
- Regional plan klima og energi Sør-Trøndelag 2010 – 2014

Kommunale planer og føringer

- Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal 2010 – 2022
- Kommunedelplan Støren 2014 – 2026



Figur 3-1: Kommuneplanens arealdel, Delplan Støren, vedtatt 02.06.2014.

Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet (fra sør mot nord)

- Reguleringsplan E6 Vindalsliene – Korporalsbru, vedtaksdato: 17.12.2012, planid: 2012005 (tilgrensende).
- Reguleringsplan E6 Korporalsbru Snøan, vedtaksdato: 24.06.1992, planid: 1992003.
- Reguleringsplan E6 parsell Haukdalsbrua–Storløkkja, vedtaksdato: 03.12.1997, planid: 1997003.
- Reguleringsplan Nerøien Fjellager, vedtaksdato: 14.03.2005, planid: 2005003.
- Reguleringsplan Liøya, vedtaksdato: 18.10.1989, planid: 1989008.
- Reguleringsplan Liøya, egengodkjenning i kommunestyret: 14.06.2010, planid: 2010002
- Reguleringsplan Soknesørene barnehage, vedtaksdato: 14.03.2005, planid: 2005004.
- Reguleringsplan Soknesørene, vedtaksdato: 17.02.1988, planid: 1988001.

- Reguleringsplan E6 Soknesørene – Gaula bru, Rv30 Preststeigen – Kroken, Møya, vedtaksdato: 25.06.1987, planid: 1987001.

Pågående reguleringsarbeid innenfor planområdet

- Reguleringsplan Nerøian Deponi, varslet planoppstart med høringsfrist 20.11.2015.

4 Eksisterende situasjon

4.1 Eksisterende trafikkforhold

Vegstandard, kryssløsninger og avkjørsler

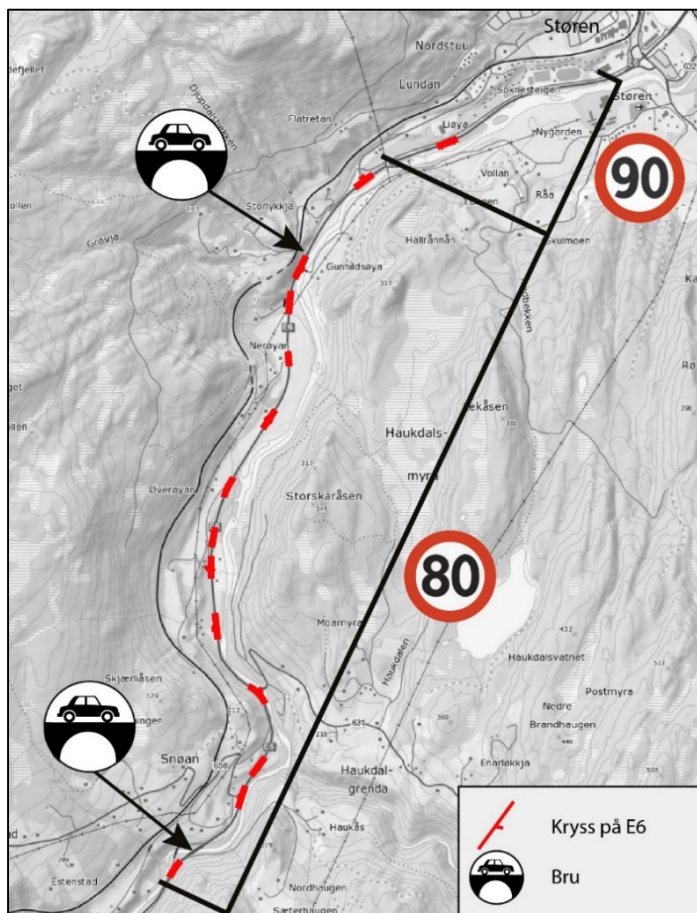
E6 er hovedfartsåren mellom Trøndelag og Østlandet, og har ellers stor betydning for lokaltrafikk. Dagens E6 ligger langs Sokna i nord-sørgående retning. På den om lag 8 km lange strekningen er det to T-kryss mot fylkesveg 658 og fylkesveg 631, samt en rekke lokalveger. Det er to bruer på dagens E6, Korporalsbrua over Sokna og Grøvja Øvre over elva Kropia. Her er det også en gangbro på gang- og sykkelvegen nord for E6 (Grøvja Øvre gangbru). Det er ingen tunneler på dagens strekning, se Figur 4-1.

Dagens E6 tilfredsstill ikke kravene i Statens vegvesens håndbøker i forhold til kurvatur og ønsket fartsgrense på 90 km/t. Total dekkebredde på vegen varierer fra 8-10 meter. Kjørefeltbredden er smalere enn dette da dekkebredden også omfatter vegens skulder. Vegen har to kjørefelt og fartsgrense 80-90 km/t, se Figur 4-1.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) for E6 på strekket Korporalsbrua – Prestteigen er ca. 5500 kjøretøy/døgn, og andel lange kjøretøy er ca. 21 % (2014). Trafikkprognoser for ny E6 tilsier en ÅDT i 2050 på ca. 9200 kjøretøy/døgn.

Konstruksjoner

I planområdet ligger Korporalsbrua og bruen Grøvja Øvre. Parallelt og nordvest for sistnevnte er det også en gangbru (Grøvja Øvre gangbru). Det er ikke etablert støttemurer langs eksisterende E6 (kilde: NVDB 20.11.2015). Se Figur 4-1: Avkjørsler/kryss, konstruksjoner og fartsgrenser på dagens E6.



Figur 4-1: Avkjørsler/kryss, konstruksjoner og fartsgrenser på dagens E6.

Trafikksikkerhet

Ulykkesdata er hentet fra Nasjonal vegdatabank for et tidsintervall fra 2005 – 2015. Totalt er det registrert 15 ulykker på strekningen i dette tidsrommet, med meget alvorlig skadd som alvorligste skadegrad. Det er i tillegg registrert to ulykker med skadegrad alvorlig skadd.

Ulykken med meget alvorlig skade var møteulykke på rettstrekning, mens de to ulykkene med alvorlig skade var påkjøring bakfra i forbindelse med kryss. Det er totalt registrert seks ulykker med påkjøring bakfra, hovedsakelig i forbindelse med kryss og avkjørsler. I tillegg er det registrert fire utforkjøringsulykker og fire møteulykker. Det har intruffet en ulykke i forbindelse med forbikjøring.

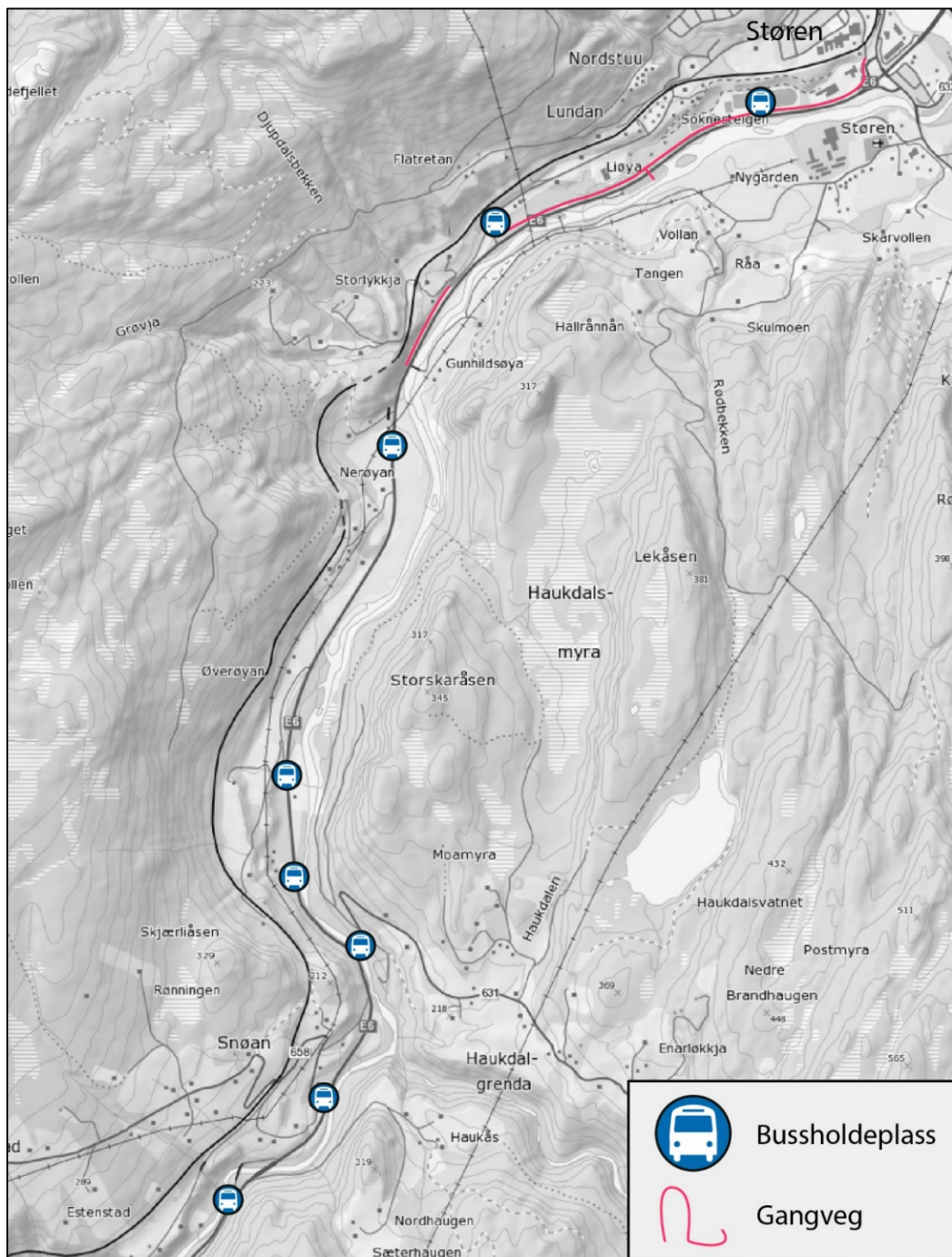
14 av ulykkene er registrert på strekningen mellom Korporalsbrua og Gunhildsøya.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Store deler av dagens E6 i planområdet har i dag ingen gang- eller sykkelveg. Det går en kombinert GS-veg/adkomstveg langs vestsiden av E6 fra Gunhildsøya og fram til krysset med kommunalveg 1920 ved Liøya. Videre nordover er det anlagt fortau langs kommunalveg 2235 forbi Soknesøran. Ved Liøya barnehage er det gangforbindelse under eksisterende E6 sørøst mot Sokna, se Figur 4-2.

Kollektivtilbud

Støren, nord for planområdet, og Berkåk, sør for planområdet, er kollektivknutepunkt for stam-, region- og lokalruter for buss og for jernbane. Innenfor planområdet er det ikke anlagt kollektivknutepunkt, men flere holdeplasser langs eksisterende E6. I tillegg til fjernrutene kjører lokalrute 480 gjennom strekningen og har stopp på flere holdeplasser, se Figur 4-2.



Figur 4-2: Forholdet for myke trafikanter på dagens E6.

4.2 Støy

Det er spredt bebyggelse langs dagens E6. Boliger med kort avstand til E6 har i dag høyere støynivå ved fasade enn anbefalt. Støynivåene går fram av kart og tabeller i egen støyrapport som følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

4.3 Luft

Det er ikke gjort spredningsberegninger med hensyn på soneinndeling av luftforurensning for dagens situasjon. Det er gjort en vurdering med bakgrunn i en ÅDT på 5500 for strekningen og NILU sitt forenklede beregningsverktøy, trafikknogram. For svevestøv (hovedbidrag til luftforurensning ved høy piggdekk- og tungtrafikkandel) vil gul sone strekke seg til cirka 10 m fra senterlinje på veg og rød sone til cirka 5 meter fra senterlinje på veg. Det forventes ikke at arealfølsom bebyggelse skal befinne seg i hverken gul eller rød luftforurensingssone langs eksisterende vegstrekning.

4.4 Grunnforhold og geoteknikk

Bergmassen i området en del av Guladekket, antatt innskjøvet i tidligordovicisk tid (480–500 mill. år siden). Hovedbergartene i området er fyllitt, glimmerskifer, konglomerat og sedimentær breksje.

Korporalsbrua

Grunnundersøkelser i området sør for Korporals bru viser løsmasser av morene med varierende dybde til berg på 1,1 – 9,5 m. Dybde til berg minker i retning mot nord. Grunnundersøkelser i område for ny Korporals bru tilsier at løsmassene består av morene med varierende dybde til berg. I skråningen mot øst, sør for Korporalsbrua, er det påvist avstand til berg mellom 0,3 – 4,2 m. På nordsida viser undersøkelser på mellom 1 – 11,2 m til berg.

Skjærli

I område fram til sørlig påhugg av den prosjekterte Skjærlitunnelen viser grunnundersøkelser morenemasser på berg. Berg har blitt påtruffet på 2,5 – 10,3 m dybde. Undersøkelser langs tunneltraseen viser stor variasjon i dybde til berg, ca. 17 – >38 m i skråninga ut mot eksisterende E6 og ca. 0,5 – 4 m i landbruksområdet over traseen. I område for portalen i nord av tunnelen viser grunnundersøkelser ca. 5 – 9,5 m til berg. Løsmassene består av morene.

Skjærli – Prestteigen

Langs eksisterende E6 er det ingen tunneler, men flere enkeltsidige skjæringer ved Snøan og Gunhildsøya. Ved Snøan består terrenget av landbruksområder, skog og spredt bebyggelse. Ved Gunhildsøya er det en 10–20 meter høy skjæring i berg langs eksisterende E6. En bru over til Gunhildsøya er forankret til berget i skjæringen.

Grunnundersøkelser langs denne strekning viser elve- og breelvavsetninger. De undersøkelser som er utførte til berg viser på dybder på ca. 10 – 30 m. Det finnes også undersøkelser som er utførte til >35 m som ikke har påtruffet berg.

4.5 Hydrologi og flomforhold

På strekningen fra Korporalsbrua til Prestteigen går eksisterende E6 relativt nært elva Sokna (vassdragsområdet 122). Vegen ligger på vestsiden av elva med ganske lav høyde i forhold til nivået på elva. Vegen krysser noen mindre bekker, men ikke noen store elver på denne strekningen.

På grunn av at vegen har lav høyde er flere partier utsatt for flom. Det er ikke rapportert mange episoder med skader, men ved flere hendelser nådde vannstanden nesten opp til eksisterende E6, spesielt i området ved Støren. Også området ved Korporalsbrua er berørt, og Korporalsbrua var midlertidig stengt på grunn av flom 27.3.2012.

4.6 Teknisk infrastruktur

Eksisterende kabelanlegg

Eksisterende kabelanlegg i området består av både høyspentkabler og tele- og fiberkabler. Disse kommer i konflikt med ny plan på deler av strekningen. Berørte etater på strekningen er Gauldal Energi og Telenor. Jernbaneverket har kun kjøreledningen som går langs toglinja, utenfor planområdet.

Vann, avløp, overvann og drenering

Det finnes kun kommunale vann- og avløpsledninger på vestsiden av Sokna fra området Storløkkja til Prestteigen. Sør for Storløkkja er det registrert noen fjellbrønner til vannforsyning privathusholdning. I Prestteigen er det registrert fire energibrønner for industri. I tillegg ligger det stikkrenner under vegen, og noen få overvannsluker i området Prestteigen.

4.7 Landskapsbilde

I dette området består landskapets hovedform av dalføret som er et utpreget av jord- og skogbrukslandskap bestående av større og mindre åser. Dalsidene er delvis skogkledde, hvor skog- og jordbruksområdene strekker seg helt ned til elvekanten til Sokna.



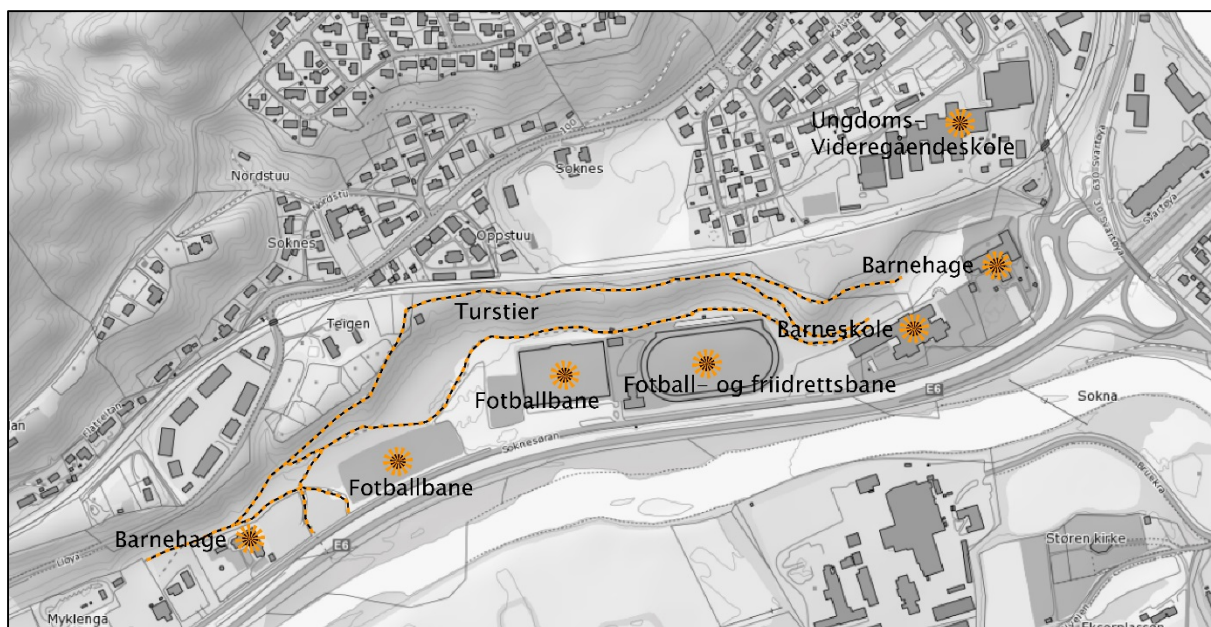
Figur 4-3: Landskapsbilde, skogkledde dalsider med E6 og Sokna i dalbunnen til venstre. Kilde: Google street (06.07.2015).

Dagens E6 fra Korporalsbrua til Prestteigen ligger i dalbunnen og følger vestsiden av elva Sokna nord for Korporalsbrua. Langs Sokna er det et varierende belte av kantvegetasjon, og der hvor E6 ligger inntil elvekanten er kantvegetasjonen fjernet. Dalføret endrer karakter ca.1 kilometer fra Støren. Dalen og avsetningslaget i dalbunnen blir bredere.

Bebyggelsen er i hovedsak knyttet til tettstedet Støren, som har sentrumsområde på dalbunnen hvor Sokna knytter seg på Gaula. Boligbebyggelse ligger på hver dalside opp lia mot vest og øst for elvene. Øvrig bosetting domineres av gårdsbebyggelse eller eneboliger nær gårdene. Opplevelser på strekket Korporalsbrua – Prestteigen forholder seg for det meste mot elva Sokna. Dette er også noe som preger dalføret i sin helhet.

4.8 Barn og unge, nærmiljø og friluftsliv

Det er spredt bebyggelse på begge sider av dagens E6 og elven Sokna. Ved Liøya er det regulert næringsområde og etablert næringsvirksomhet. Videre nordover mot Støren ligger barnehager, idrettsanlegg og skoler langs E6.



Figur 4-4: Kart som viser barnehage, skole, tursti og idrettsplass på Liøya.

Organisasjoner og lag for barn- og unge er blant annet Støren Sportsklubb og Basmoen fritidsklubb. Det er etablert turveger mellom Liøya barnehage og Støren barneskole. Friluftslivet i planområdet er hovedsakelig knyttet til fiske i Sokna. Det er i tillegg kort avstand til Trollheimen, Oppdal og Røros som gir stor variasjon i naturopplevelser.

4.9 Tettstedsutvikling og næringsliv

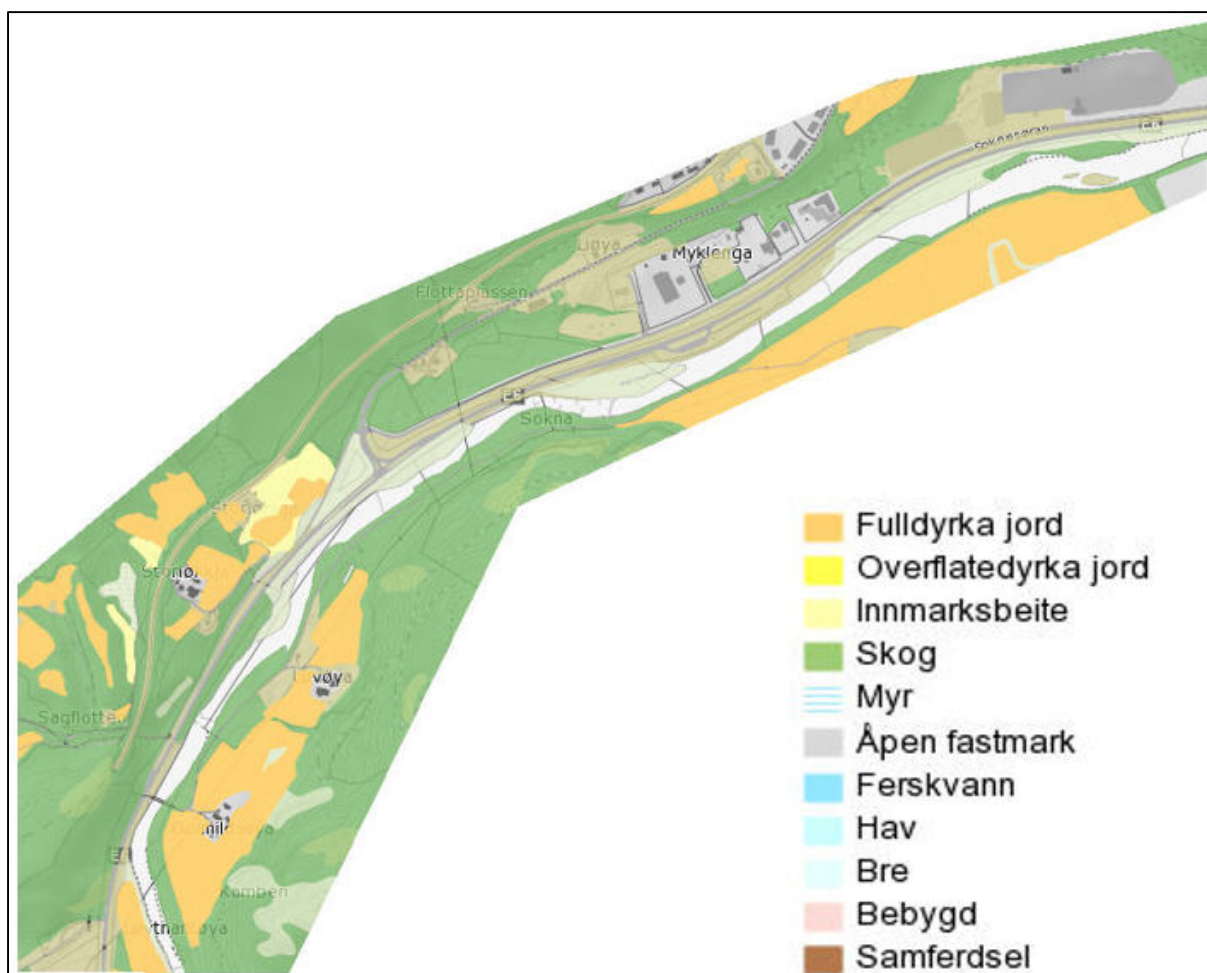
I planområdet er det hovedsakelig spredte boliger tilhørende gårdsbruk. En tettere bebyggelse er å finne på Støren. På Liøya ligger ulik næring og tjenestetilbud, blant annet barnehage, dekkleverandører, VVS-montør, maskinentreprenør og lagervirksomhet.

Kommunedelplanen legger opp til en utvidelse av næringsområdene delvis vest og nord for sentrumsområdet med nær beliggenhet til E6. Det er lagt opp til en vekst i Støren, med nye arealer lagt ut for sentrumsbebyggelse og for boligutbygging. Ny sentrumsutbygging er lokalisert sentralt rundt eksisterende sentrum. Boligutbygging skal skje hovedsakelig i de ytre delene av tettstedet, i tillegg til fortetting av eksisterende boligområder.

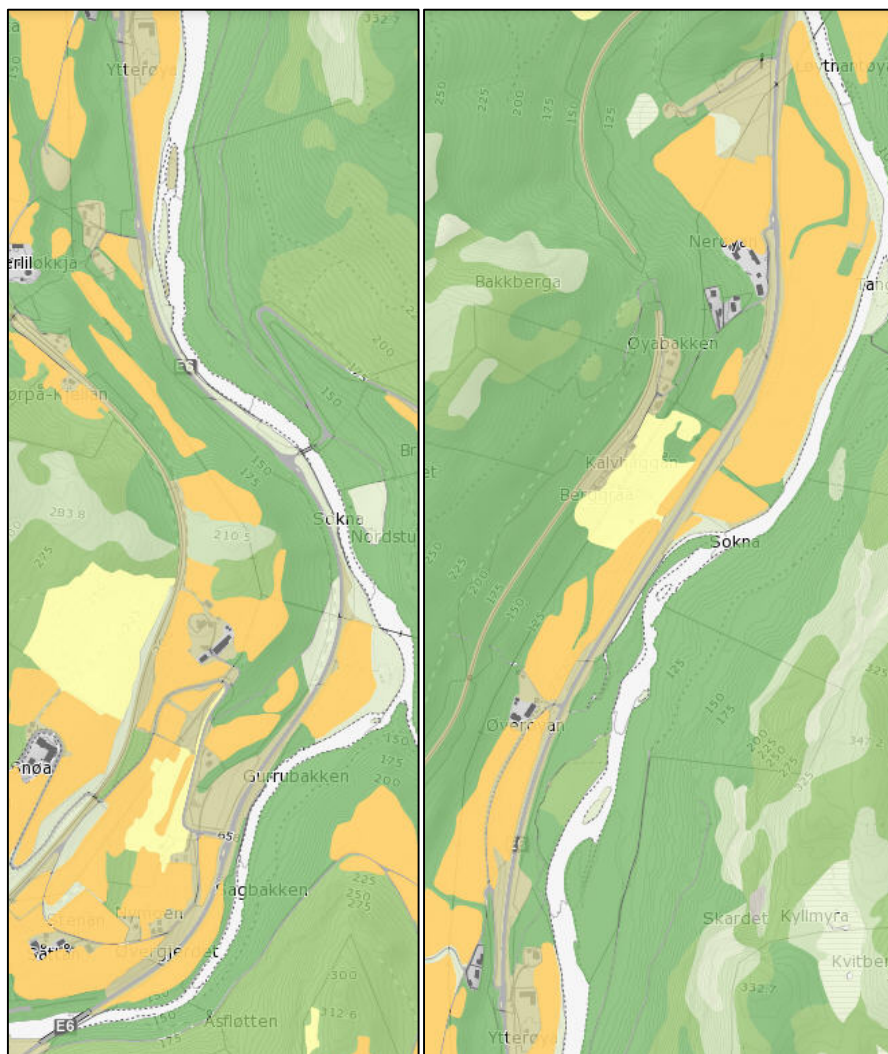
Ved Nerøyan ligger Nerøien Fjellager som i dag benyttes som industri-/lagerhall. Fra hallen går en nødutgang som kommer ut ved E6.

4.10 Landbruk og naturressurser

Dagens E6 går langs med Sokna gjennom jordbrukslandskap og skogområder. Her er det flere gårdsbruk. Dyrkamarka i dalbunnen langs elva er flat og lettdrevet, mens mye av de bratte dalsidene er bevokst av blandingskog på høy og svært høy bonitet. I liene er det også noen arealer med innmarksbeite. Noen arealer langs vegen er kartlagt som dyrkbar jord.



Figur 4-5: Dyrkamark, beite og skog på strekningen langs dagens E6 fra Nerøyan i sør til reguleringsplangrensa i nord (ref. Skog og landskap, Kilden 10.11.15).



Figur 4-6: Dyrkamark, beite og skog på strekningen langs dagens E6 fra Korporals bru til Ytterøya (illustrasjon til venstre) og fra Ytterøya til Nerøyen (illustrasjon til høyre) (ref. Skog og landskap, Kilden 10.11.15).

4.11 Naturmangfold

Naturmangfold er beskrevet i egen rapport. De viktigste områdene for naturmangfold er kort omtalt nedenfor.

Vassdragsvern

Sokna er en del av Gaulavassdraget som ble vernet gjennom verneplan III for vassdrag. Vassdraget har spesielt store verdier knyttet til fisk og fiske, og formålet med vassdragsvernet er å ivareta de store verdiene knyttet til bl.a. biologisk mangfold, friluftsliv, landskapsbilde og kulturminner, samt å ta vare på variasjonen i vassdraget. Vassdragsvernet er primært en beskyttelse mot vannkraftutbygging, men det skal også vektlegges å bevare verneverdiene mot andre typer naturinngrep. Dette er nærmere presisert i rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV).

Gjennom implementeringen av EUs vanddirektiv i Norge, er det gjort en vurdering av miljøtilstanden i vassdraget og hvilke fysiske og kjemiske forhold som påvirker det negativt.

I følge vann-nett.no er miljøtilstanden i Sokna moderat. Avrenning fra E6, utslipp fra rensesanlegg, avrenning fra dyrket mark og flom- og erosjonssikring (i nedre del) er oppgitt som påvirkningsfaktorer. Grunnet omfattende flomverk og forbygninger i nedre del er elva vurdert å være en sterkt modifisert vannforekomst (SMVF).

Naturtyper og flora

Langs vassdraget vokser det elvekantskog i varierende bredde. Jordbruk, skogplanting og vegbygging har opp gjennom årene ført til at kantskogen er redusert i omfang, spesielt på vestsiden av Sokna. Flomsikringstiltak og erosjonssikring har ført til at gamle flomløp (rødlistet naturtype) har blitt sperret slik at dynamikken som opprettholder gråor-heggeskogsvegetasjon ikke lenger er tilstede, eller er redusert.

Svartelistearter

Svartelistearter er registrert, og da spesielt knyttet til industriområdet og Soknas bredder ved Støren. Artene kjempespringfrø og hagelupin er arter som omfattes av Fylkesmannen i Sør-Trøndelags handlingsplan mot fremmede arter i Sør-Trøndelag. De er ført opp på den norske svartelista i kategori SE (svært høy risiko) da de utgjør en økologisk risiko for stedegne planter og naturtyper. Det er derfor ønskelig å hindre videre spredning av disse artene.

Fisk og akvatisk miljø

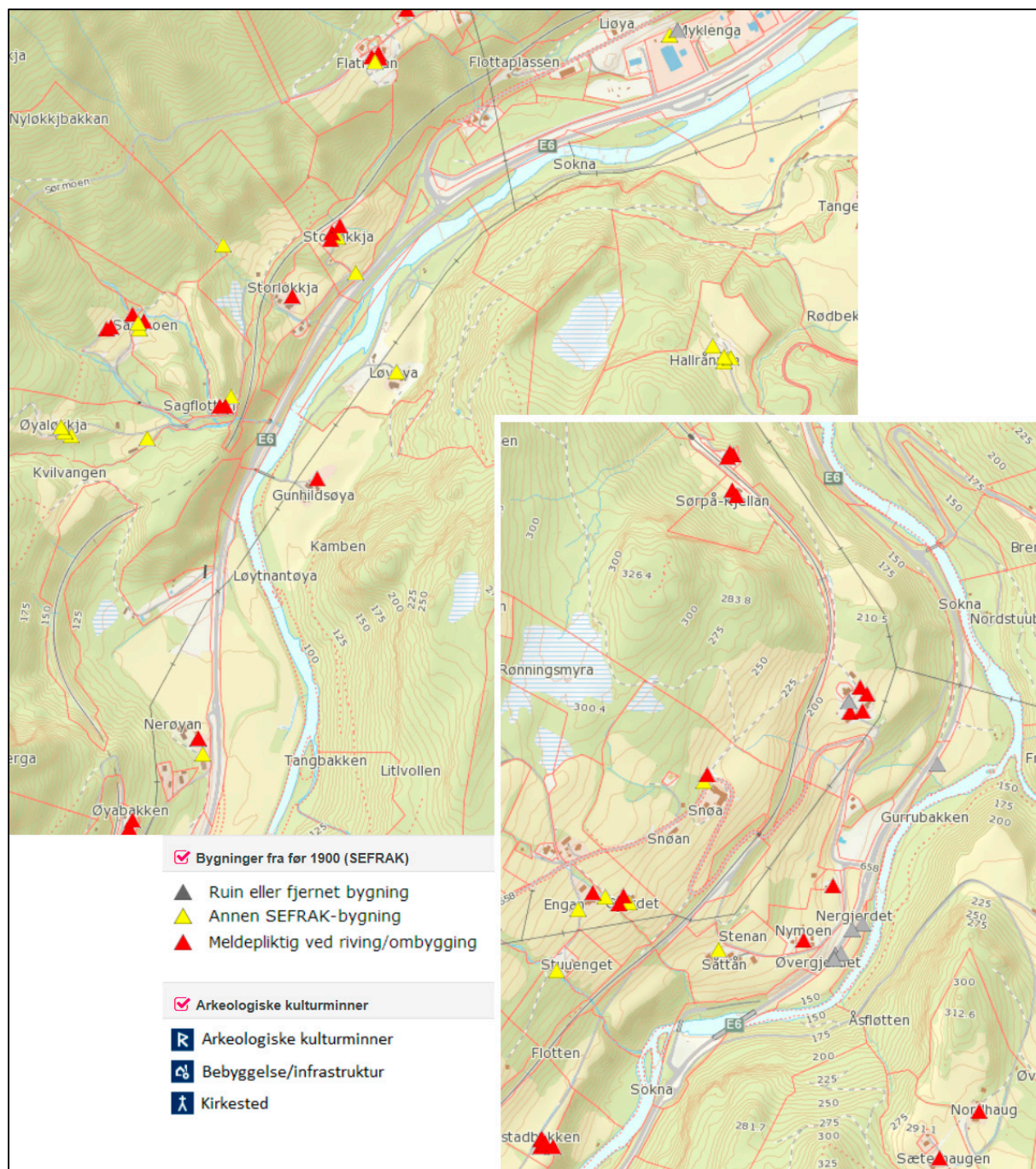
Gaulavassdraget er et nasjonalt laksevassdrag hvor det skal tas ekstra hensyn til villaksen og hvor tiltak som kan skade laksen skal unngås. Sokna er et av de største sidevassdragene til Gaula, og er lakse- og sjøørretførende på en ca. 16 km lang strekning oppstrøms Støren sentrum.

I følge Miljødirektoratets vurdering er bestandsstatusen for laks i Gaulavassdraget moderat, mens den for sjøørret er redusert (lakseregister.fylkesmannen.no). Sokna er generelt en viktig produksjon selv for laks. Dette skyldes variasjon i bunnsubstrat, vannkjemi og -hastighet. Dette gjelder også for den aktuelle strekningen. Soknas betydning som produksjonsområde for sjøørret er liten.

Pattedyr og fugl

Når det gjelder hjortevilt, finnes både hjort, elg og rådyr i området. Dalbunnen og elvekantskogen er viktige områder for hjortevilt, og da spesielt på vinteren når snødekket er mindre enn høyere oppe. Det går markerte villtrekk på tvers av dalen, spesielt der hvor terrenget er relativt flatt på begge sider av E6. Dette gjelder spesielt ved Ytterøya-Øverøyan, og nord for Nerøyan. I følge Hjorteviltregisteret.no er hjort hyppigst involvert i påkjørsler på disse strekningene. Gråor-heggeskogen langs vassdraget er viktige hekke- og oppholdsområder for spurvefugl. Vassdraget er et viktig leveområde for fossefall og strandsnipe.

4.12 Kulturminner og kulturmiljø



Figur 4-7: SEFRAK-bygg i Soknedal: Miljostatus.no pr. 09.06.2015.

I planområdet ligger en rekke SEFRAK-bygg, herunder flere bygninger på Storlökkja og de andre gårdsbrukene i dalen. SEFRAK-bygg er bygninger som er bygd før 1900. I planområdet ligger en rekke SEFRAK-bygg som er meldepliktige ved rivning, bl.a. på Nymoen, Kvilheim, Nerøyan, Øyabakken, Storlökkja. I tillegg er det registret enkelte SEFRAK-bygg som ikke er meldepliktige ved rivning, bl.a. på Øverøyan og Nerøyan. Det er ikke registret automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet.

5 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

5.1 Reguleringsformål og bestemmelser

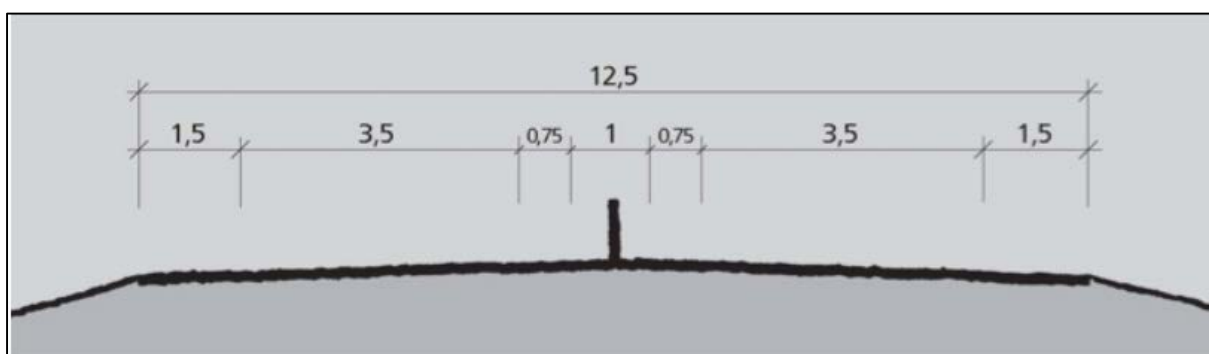
Reguleringsformålene og planbestemmelsene går fram av plankartet og planbestemmelsene og refereres derfor ikke nærmere her.

5.2 Utforming av veger

Vegstandard

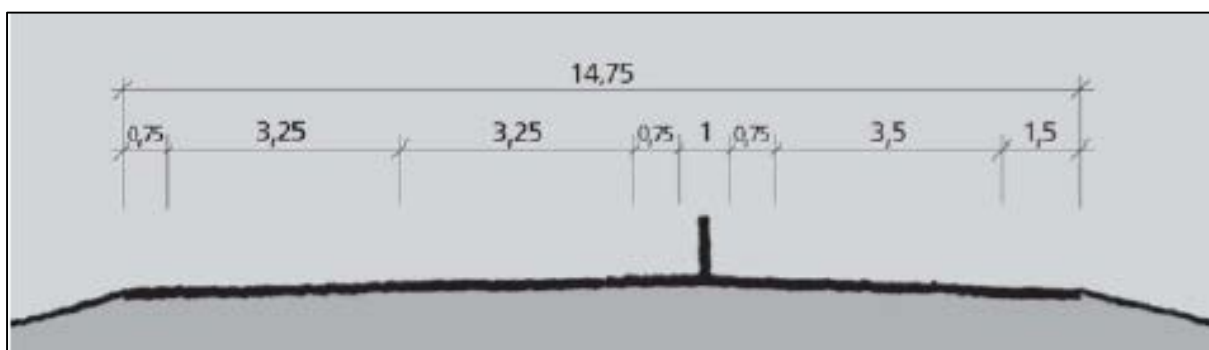
I arbeidet med reguleringsplanen har det vært en forutsetning at framtidig E6 i hovedtrekk skal følge dagens E6. Unntaket er at ny E6 skal gå i bru over Sokna og inn i tunnel ved Skjærli.

Ny E6 reguleres med vegklasse H5 og fartsgrense 90 km/t etter gjeldende normaler og retningslinjer til Statens vegvesen. Vegen bygges med tverrprofil som vist i Figur 5-1.



Figur 5-1: Tverrprofil for H5, tofeltsløsning med bredde 12,5 meter (kilde: Håndbok N100).

Vegen skal ha midtdeler med rekkverk. For hver 10 km i hver kjøreretning anlegges det forbikjøringsfelt, se Figur 5-2.



Figur 5-2: Tverrprofil H5 med forbikjøringsfelt i en retning, bredde 14,75 meter (kilde: Håndbok N100).

I profilnummer 34470–36600 utformes E6 som 3-feltsveg hvor forbikjøring sakses, den totale lengden på feltet blir 2130 meter. Lenger nord, profilnummer 38500–39342, utformes E6 som 4-feltsveg.

Kort beskrivelse av ny E6-trasè fra Korporalsbrua til Prestteigen

Den nye Korporalsbrua ligger øst for dagens bru, som i framtiden vil benyttes som bru på beredskapsvegen. Ny E6 anlegges nært inntil eksisterende veger, i bratt skrånende terreng. Dette utløser behov for murer og andre sikringstiltak mellom ny E6 og lokalveger på sørsiden av Korporalsbrua. Adkomstvegen til Haukås, Nordhaugen og Sæterhaugen krysser under den nye Korporalsbrua og kobler seg til framtidig beredskapsveg.



Figur 5-3: 3D-modell av Korporalsbrua. Til høyre Skjærlitunnelen, søndre tunnelpåhugg.

Nord for Korporalsbrua følger ny E6 trasé for dagens E6, før den går inn i tunnel ved Snøan/Skjærli.

Beredskapsveg og E6 ligger parallelt frem til kryssing sør for Skjærlitunnelen. Ny E6 krysser over beredskapsveg med bru. Dagens E6 flyttes dermed mot vest for å gi plass til ny veg. Pga. høydeforskjeller og terrengform er det her nødvendig med murer rett nord for nordre brukar for Korporalsbrua. Langs elva Sokna må det i enkelte områder etableres mur mot elvekanten for å hindre at fyllingskråninger slår ut i elva.



Figur 5-4: 3D-modell Mur nord for korporalsbrua til høyre.

Ved Snøan går ny E6 inn i skjæring, og fortsetter inn i Skjærlitunnelen. Skjærlitunnelen har lengde 500m. Nord for Skjærlitunnelen ligger ny veg i skrånende terreng, med variabel dybde til fjell. Ved bygging av portal nord blir det derfor behov for murer og sikringstiltak mot jernbanen som ligger ovenfor ny veg.



Figur 5-5: 3D-modell nordre tunnelpåhugg, fjellskjæring mot jernbane.

Videre nordover reduseres skjæringshøyden, og beredskapsveg krysser igjen under bru for ny E6. Ny E6 følger trasse for dagens E6, så omlegging av sistnevnte må utføres. Dette medfører parallelle veger videre nordover. På strekningen fra kryssing mellom E6 og lokalveg til Nerøyan er det tilrettelagt for 3-felts veg. Avkjørsler og busslommer opprettholdes som i dagens situasjon på beredskapsveg. Ved Nerøyan etableres adkomst til landbruk på østsiden av ny E6, samt videre adkomst til Gunhildsøya. Adkomst etableres med bru over beredskapsveg og ny E6. Adkomst til landbruk sikres derifra med traktorveg parallelt med ny E6. Adkomst fra Nerøyan til Gunhildsøya skjer med bru over elva, og videre tilknytting mot dagens vegnett.



Figur 5-6: 3D-modell nord for Skjærlitunnelen og Nerøyan.

Nord for Nerøyan ligger dagens E6 i en fjellskjæring med høyde opp til 20 m. På nedsiden av vegen ligger flomsone for elva Sokna, som utløser behov for mur på ny E6.

Vegkant for ny E6 ligger som dagens vegkant, men rekkverk og mur ligger noe utenfor.

Elveløpet berøres ikke etter endt anlegg. Terrenget ovenfor skjæringstopp er bratt, og medfører at ny E6 og beredskapsveg får en høy fjellskjæring i dette området. Avstand mellom disse vegene reduseres i området, og det må dermed etableres tosidig rekkverk.

Fra Storløkkja og videre nordover til parsellgrense på Prestteigen ligger ny E6 i samme trasse som dagens E6. Beredskapsveg legges i trasse for eksisterende lokalveg.

Mellom vegene etableres en støyvoll. E6 anlegges med 4 felt.

Beredskapsveg

Det å ha en sammenhengende beredskapsveg i tillegg til ny E6 er avgjørende for en forutsigbar ferdsel og dermed høyt prioritert i planarbeidet. På hele strekningen mellom Korporalsbrua og Prestteigen er dette løst. Denne sekundærvegen vil fungere både som lokalveg for innbyggerne langs strekningen og som beredskapsveg for hovedtrafikken på E6 når det er stans på denne. Stengning av E6 vil skje ved ulykker, vedlikehold og driftsstans i Skjærlitunnelen.

Omklassifisering av eksisterende E6

Det pågår en prosess med omklassifisering av dagens E6 som ikke inngår i reguleringsplan for ny E6-trasé. Forslag til omklassifiseringstiltak omtales ikke i reguleringsplanen, men vil være en diskusjon mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Det er Vegdirektoratet som gjør et endelig vedtak om omklassifisering, men det er viktig at forslagene er omforent i forbindelse med vedtak av reguleringsplan.

5.3 Tunnel

På strekningen mellom Korporalsbrua og Prestteigen foreslås det én tunnel, Skjærlitunnelen. Da tunnelens totale lengde er under 500 meter, kan normalprofilet føres uendret gjennom tunnelen (ref. kap. 4.4 i N500). Tunnelen bygges etter tunnelklasse C med tunnelprofil T 12,5 for å kunne gi plass til normalprofilet. Søndre del av tunnel og portal sør bygges med T16 pga. sikt. Se også kapittel 5.5, avsnitt Tunnelportaler.

5.4 Kryssløsninger og avkjørsler

Fremtidig E6 vil være avkjørselsfri på strekningen. Tilkomst til fylkesveger, lokale og private veger vil skje via nytt lokalvegssystem, som tilknyttes E6 i 2-planskryss ved Soknedal og Støren. Dagens rasteplassen på østsiden av E6 ved Liøya får direkte av- og påkjøringsramper til E6.

5.5 Konstruksjoner

Det inngår en rekke konstruksjoner på strekningen:

- Bruer for E6
- Overgangsbruer
- Tunnelportaler
- Kulvert, murer og andre konstruksjoner

I Tabell 5-1 er konstruksjonene listet i den rekkefølgen de kommer langs E6 fra Korporalsbrua i sør til Prestteigen i nord. Omtale av konstruksjonene er gitt i de påfølgende underkapitlene for hver konstruksjonstype. Det vises for øvrig til vedlagte fagrapport «Forprosjekt konstruksjoner».

Tabell 5-1: Konstruksjonene listet i den rekkefølge de kommer langs E6.

Pr. E6 (profil)	ID	Navn / Sted	Konstruksjon / Kommentar
32460 – 32565	K590	Nye Korporalsbrua	Bru for E6 over lokalveg. Stålkassebru med betongdekke. Hovedspenn 80 m, total brulengde 205 m, varierende bredde 13,9 – 14,5 m.
32460 – 32560	K591	Mur sør for Korporalsbrua	Støttemur i betong langs E6. Lengde 100 m.
32565– 32840	K592	Mur nord for Korporalsbrua	Støttemur i betong langs E6. Lengde 80 m.
33234 – 33279	K595	Bru i profil 33234	Bru for E6 over lokalveg. Betongplatebru i tre spenn. Brulengde 64,5 m, varierende bredde 12,5 – 14,6 m.
33460,5 – 33500	K600	Skjærlitunnelen Portal Syd	Tunnelportal T16. Lengde 43,5 m.
34161 – 34238	K620	Bru i pr 33161	Bru for E6 over lokalveg. Betongplatebru i tre spenn. Brulengde 77 m, varierende bredde 12,5 – 17,6 m.
33900 – 33937	K610	Skjærlitunnelen Portal Nord	Tunnelportal T12,5. Lengde 37 m.
36600	K700	Nerøyanbrua	Overgangsbru over E6. Betongplatebru i 3 spenn. Brulengde 78,5 m, bredde 6,5 m.
36800	K710	Gunhildsøybrua	Bru for lokalveg over elv. Betongplatebru i 4 spenn. Brulengde 77 m, bredde 6,5 m.
38800	K720	Myklenga gangkulvert	Betongkulvert for gangtrafikk under E6 og lokalveg. Høyde 2,5 m, bredde 3,0 m, lengde 50 m.

Bruer for E6

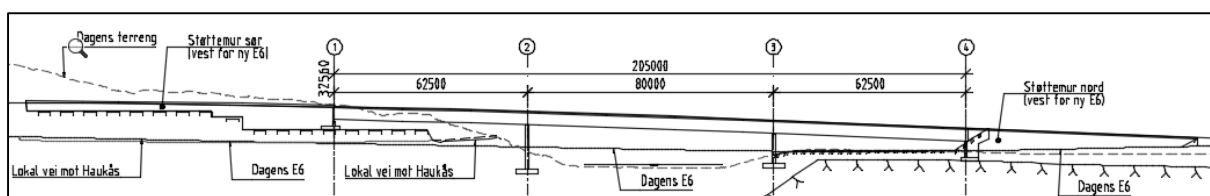
Det er her tatt med en kort omtale av de største bruene:

K590 Nye Korporalsbrua

Ny E6 krysser over eksisterende E6, som blir en lokalveg. Nye Korporalsbrua ligger mellom 8 m og 12 m over dagens E6. Det kommer en høy bergskjæring på østsiden i sørenden og på vestsiden i nordenden av brua. Både i nordre og søndre ende av brua blir det behov for lange støttemurer på vestsida, mellom E6 og lokalveger. Murene blir hhv. 80 og 100 m lange.

Veglinjene for ny E6 og lokalveg er optimalisert for å minimere høyde for støttemurer og bergskjæring, tilfredsstille krav til frihøyder, unngå konflikter med dagens E6 og den eksisterende Korporalsbrua, samt å unngå inngrep i elva.

Nye Korporalsbrua er foreslått som ei kontinuerlig kassebru i stål med 3 spenn og total lengde 205 m. Med denne brutypen kan man ha lange spenn, redusere antall søyler slik at det lar seg gjøre å krysse elva med ett spenn og gi nok plass for lokal veg under et sidespenn. Se Figur 5-7.

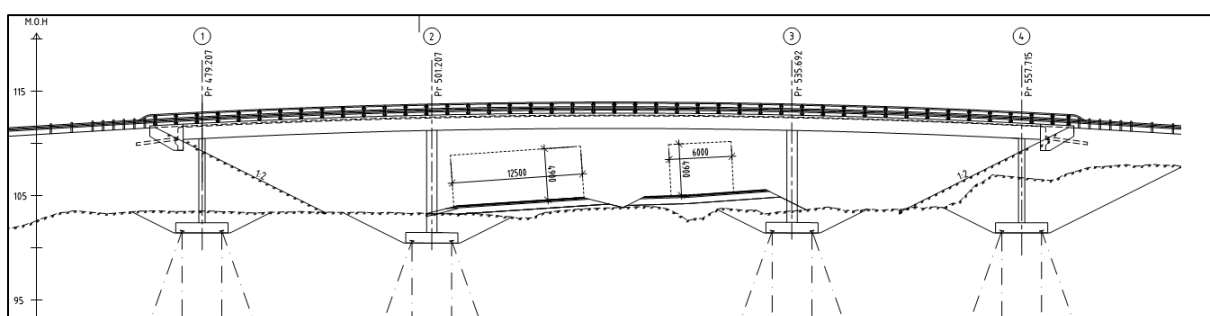


Figur 5-7: K590 Nye Korporalsbrua.

Overgangsbruer og bruer for lokalveger

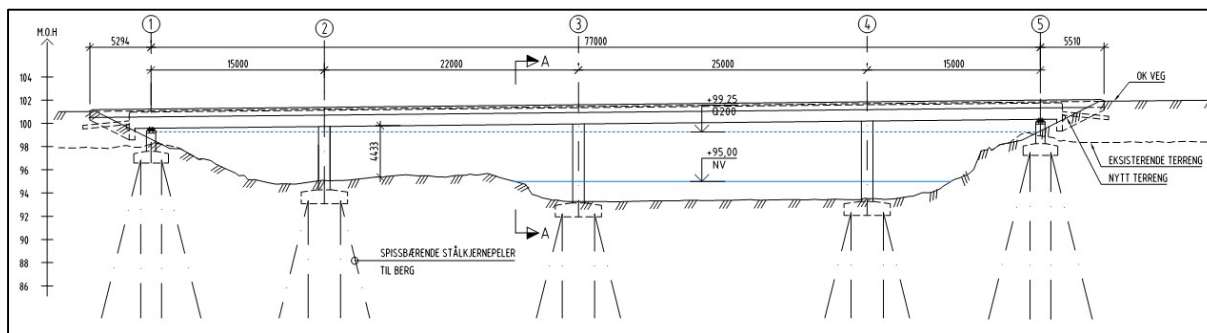
Overgangsbruer og øvrige bruer for lokalveger, ref. tabellen over, er utformet som betongplatebruer i tre eller flere spenn.

Nerøyanbrua er ei platebru i tre spenn som spenner med sitt hovedspenn over både ny og gammel E6. Den gir ikke nok rom til at man unngår rekkverk langs E6 under. Se Figur 5-8.



Figur 5-8: K710 Nerøyanbrua, oppriss.

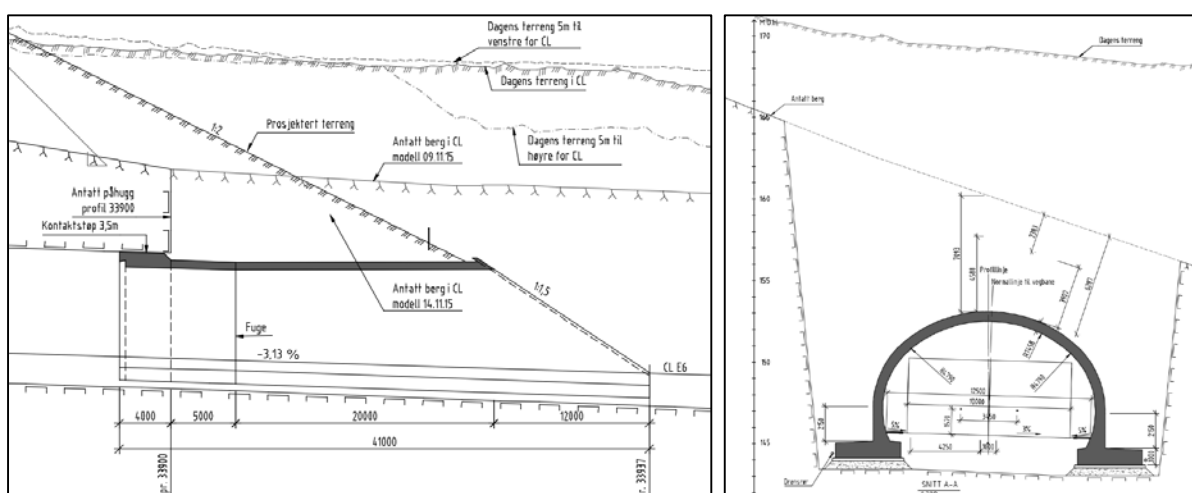
Gunhildsøybrua er ei platebru i fire spenn som krysser over Sokna, jfr. Figur 5-9.



Figur 5-9: K700 Gunhildsøybrua, oppriss.

Tunnelportaler

Det blir betongportaler for alle tunnelene. Portalene utformes med et rundt T16-profil på sørsiden og T12,5-profil på nordsiden, dvs. med innvendig bredde på hhv.16 m og 12,5 m. Portalen på sørsiden er bredere på grunn av siktkrav. Portalene har en traktformet breddeutvidelse ut mot åpningen. Terrenget skrås med samme helning som portalåpningen, se Figur 5-10.



Figur 5-10: Typisk tunnelportal, T12,5-profil.

5.6 Tilgjengelighet for gående og syklende og lokalvegnett

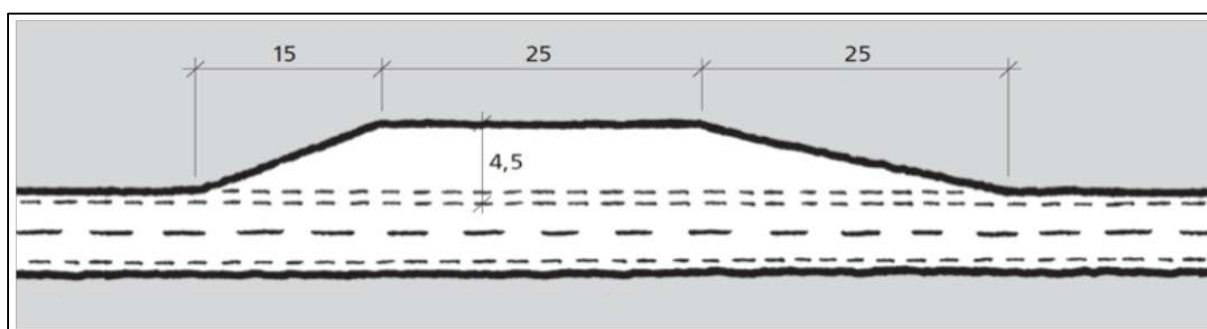
Det etableres parallell lokalveg til ny E6 på hele strekningen. Denne vegen vil få redusert trafikkmengde og fartsgrense, og vil fungere som kombinert kjøreveg og tilbud for gående og syklende. Lokalvegen vil være sammenhengende fra Ulsberg til Støren. Det legges ikke opp til separat GS-veg ved Storlökkja som i dagens situasjon, denne erstattes av ny lokalveg. Ved Liøya anlegges det fortau langs lokalvegen forbi næringsområdet, barnehage og skole, som vil gi trygg skoleveg. Undergang på E6 ved Liøya barnehage opprettholdes for tilkomst til Sokna. Lokalveg ved Skjærlilökkja og ved Nerøyan vil også fungere som adkomstløsning til Sokna.

5.7 Kollektivtilbud

Holdeplasser for kollektiv-/busstransport etableres langs lokalvegnettet. Det etableres holdeplass sør og nord for ny Skjærlitunnel, ved Skjærliløkkja, Øverøyan og Nerøyan i begge kjøreretninger. Fjernbusser skal gå langs fremtidig E6, og det etableres kollektivknutepunkt i Støren og Soknedal.

5.8 Stopplommer og rasteplasser

Stopplommer: Avstand mellom stopplommer for vegklasse H5 er maks 2 km. Stopplommer er plassert iht. dette og vegens linjeføring. Utforming for stopplommer er iht. Håndbok N100, og vist i Figur 5-11.



Figur 5-11: Stopplomme uten siderekkerverk (Kilde Håndbok N100).

Rasteplass: For nordgående retning opprettholdes dagens rasteplass langs E6, avkjøringen sikres med direkteførte ramper til E6. Detaljutforming og eventuelt endring av rasteplassen avgjøres i byggeplanfasen.

5.9 Universell utforming

Utbyggingen skal utformes i tråd med prinsippene om universell utforming. Rasteplasser og holdeplasser skal være tilgjengelig for alle.

5.10 Avvik fra vegnormalene

Veganlegget er i all hovedsak i samsvar med vegnormalene. Unntak er følgende:

- Noen tunnelpåhugg tilfredsstillende ikke kravet at lengden av horisontalradie skal være minst 2/3 av stoppsikt.

5.11 Støy og støyskjerming

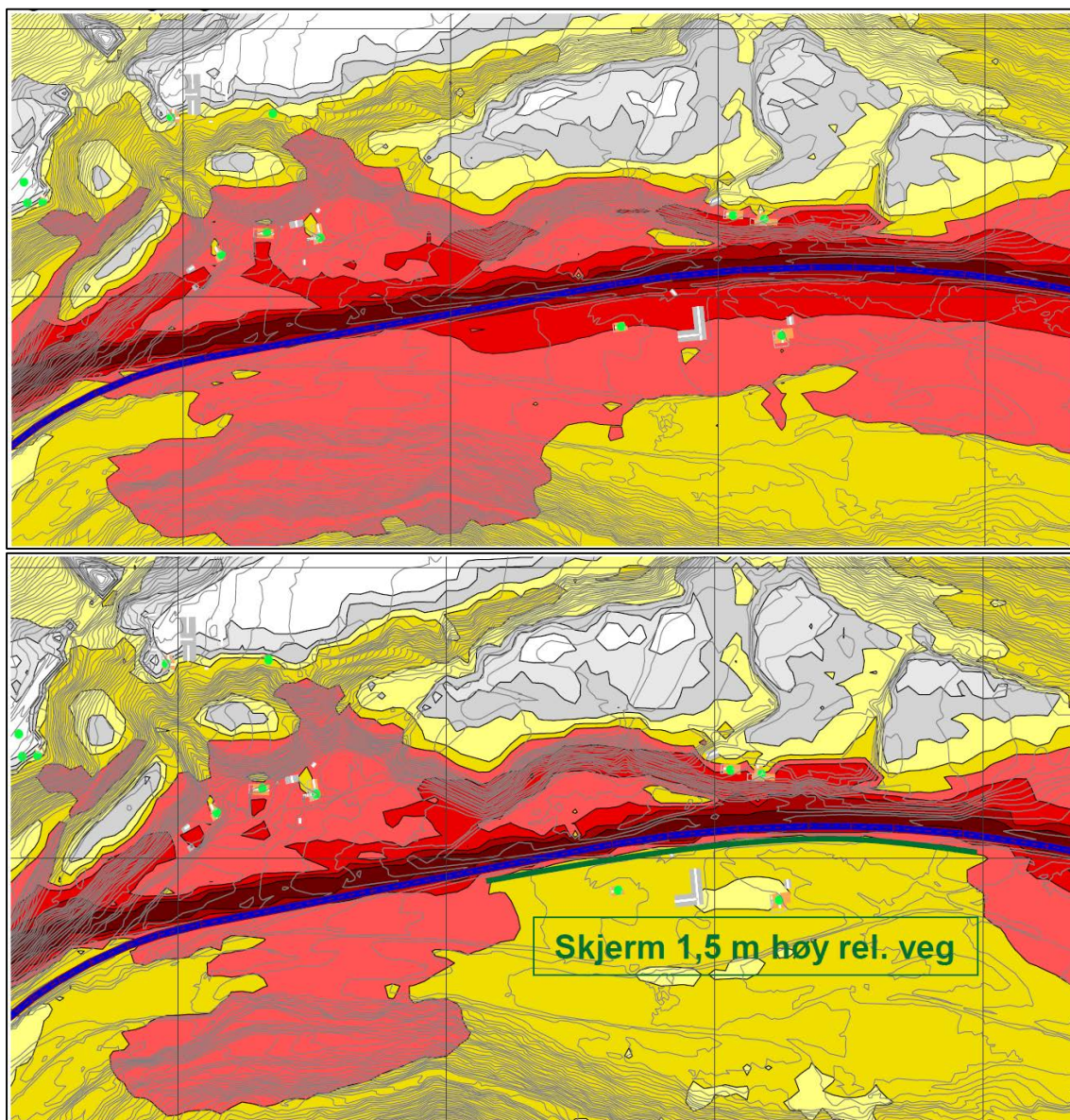
I støyvurderingsrapporten som følger som vedlegg til denne planbeskrivelsen er støyutsatte eiendommer langs traseen oppsummert for gnr/bnr. Det er gjort beregninger for følgende situasjoner:

- Støynivå på fasade med dagens vegtrasé

- Støynivå på fasade med ny vegtrasé uten tiltak (basert på prognoserte trafikk tall for 2050)
- Støynivå på fasade med ny vegtrasé med tiltak (basert på prognoserte trafikk tall for 2050)
- Beregning av sumstøy (veg og bane) for 2050

For store deler av parsellen ligger bebyggelse/støyfølsomme bygg høyere enn vegbane. Dette gjør at støyskjermer langs E6 får liten effekt. Da det i tillegg er spredt bebyggelse på denne strekningen vil støyskjermer være lite kostnadseffektiv, dvs. meget kostbart i forhold til effekten av tiltaket. Flere støyfølsomme bygg blir liggende i «gul støysone» og enkelte støyfølsomme bygg ligger i «rød støysone» langs ny trasé. Det må vurderes lokale skjermingstiltak av oppholdsarealer samt fasadetiltak for disse byggene. Det er i vedlagt støyrapport identifisert støyfølsomme bygg som får $L_{den} = 55$ dB og høyere (nedre grenseverdi «gul sone») etter gjeldende retningslinje (T-1442/2012).

Figur 5-12 viser fremtidig situasjon med og uten støyskjermer langs veg for del av strekningen som ligger nord for tunnelen. Dette er et flatt område, der skjerming har god effekt på det lavereliggende terrenget, men flere bygg ligger i rød sone og ligger noe høyere i forhold til E6. Støy ved eiendommer øst for E6 vil med dette skjermtiltaket senkes fra rød til gul sone (opp til 10 dB). En evt. støyskjermer for eiendommer på vestsiden av E6 må passere ny planlagt bru lengre sør og må være høy og lang skal den ha gi god effekt for eiendommer/bygg vest for E6 (spesielt de som ligger høyere enn E6). Det er vurdert at lokal skjerming har bedre kost/nytte effekt sammenlignet med kostnadene for støytiltak på bru. Lokale tiltak (støyskjermer av private oppholdsarealer, fasade, ventilasjon osv.) vil være omfattende for de mest utsatte byggene. Boligene øst for E6 ved skjermtiltak under, må videre vurderes i forhold lokal tiltak av oppholdsareal og fasade. Effekt av tiltak vises også i X-tegning X133.



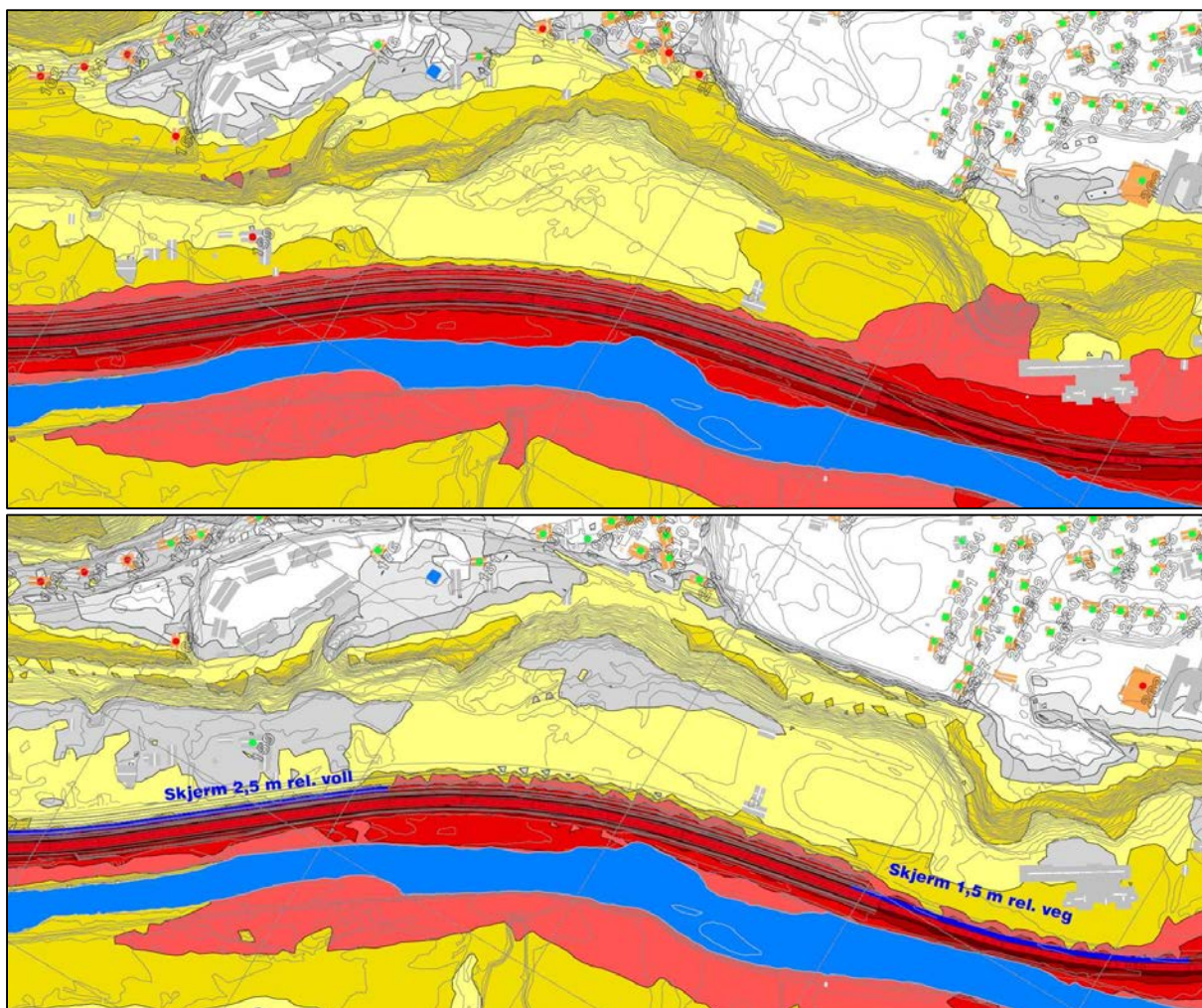
Figur 5-12: Skjermingsforslag på strekning nord for tunnel med skjerm på østside av veg, videre tiltak i forhold til privat uteopphold og fasade må vurderes videre for boliger på denne siden. For bygg på vestsiden av E6 må det vurderes lokal tiltak i form av fasadeisolasjon og lokal skjerming.

Idrettsanlegg og barnehage ved Støren

Det er en eksisterende voll ved idrettsanlegg og barnehage ved Støren. Da E6 skal heves og støy ventes å øke på denne strekningen er det vurdert tiltak i dette området. Eventuelle lokale tiltak ved barnehagen og idrettsanlegg vil her være mindre effektivt da dette ligger lavere i terrenget enn E6. Det er derfor lagt inn heving av terreng/eksisterende voll mellom E6 og lokalveg. Vollen vil gi god skjermeffekt i forhold bakenforliggende arealer, men den får ikke tilstrekkelig høyde til at bakenforliggende arealer kommer under $L_{den} = 55$ dB. Det ventes en mindre overskridelse (rundt $L_{den} = 58$ dB) for bakenforliggende utearealer (idrettsanlegg og barnehage) uten ytterligere tiltak. En mindre overskridelse (inntil 58 dB) vurderes som akseptabelt for idrettsanlegg. Merk imidlertid også at for barnehage og idrettsanlegg kan det legges til grunn L_d som er lydnivå på dagtid/brukstid. Denne indikatoren er vanligvis 1–3 dB lavere enn L_{den} .

For barnehagen er det lagt inn en støyskjerm på toppen av vollen for å redusere støynivået ytterligere. Skjermen må imidlertid være 2,5 m (i tillegg til voll) for å redusere støynivået til $L_{den} = 55$ dB for barnehagens områder. Skjermen avsluttes litt lengre nord for barnehagen da voll ventes å gi tilfredsstillende støynivå for idrettsanlegget. Figur 5-13 viser plassering av skjerm og effekt av tiltak.

Merk at nord for plangrense (mot Støren forbi skolen) er det ikke lagt inn heving av voll i denne reguleringsplanen da dette er utenfor planområdet. Med dette ligger deler av idrettsbanen lengst nord i rød sone (pga. støyinnfall fra nord). Det forutsettes at skjermingstiltak føres videre for neste parsell. I Figur 5-14 er det vist en skjermingseksempel nord for planområdet som reduserer støyinnfall mot idrettsanlegget. Det er ikke vurdert støy mot skolen i nord da dette er utenfor planområdet. Skolen antas å være dimensjonerende for støyskjerm/tiltak for neste parsell.



Figur 5-13: Skjermingsforslag ved barnehage og idrettsanlegg ved Støren. Øverst viser støynivå ved barnehage og idrettsanlegg med tiltak (heving) av eksisterende voll uten skjerm på toppen av voll. Nederst viser skjermtiltak (skjem plassert på voll) ved barnehage, samt eksempel på videreføring av skjerm i nord for å redusere støyinnfall fra nord mot idrettsanlegg (og skole). Detaljering av denne skjermen er ikke inkludert i denne reguleringsplanen.

Lokale støytiltak

Der langsgående tiltak er utilstrekkelig skal lokale tiltak vurderes. Med utilstrekkelig menes at beregnet lydnivå fra ny veg overstiger anbefalt grenseverdi i T-1442/2012 på fasader og/eller utendørs oppholdsareal.

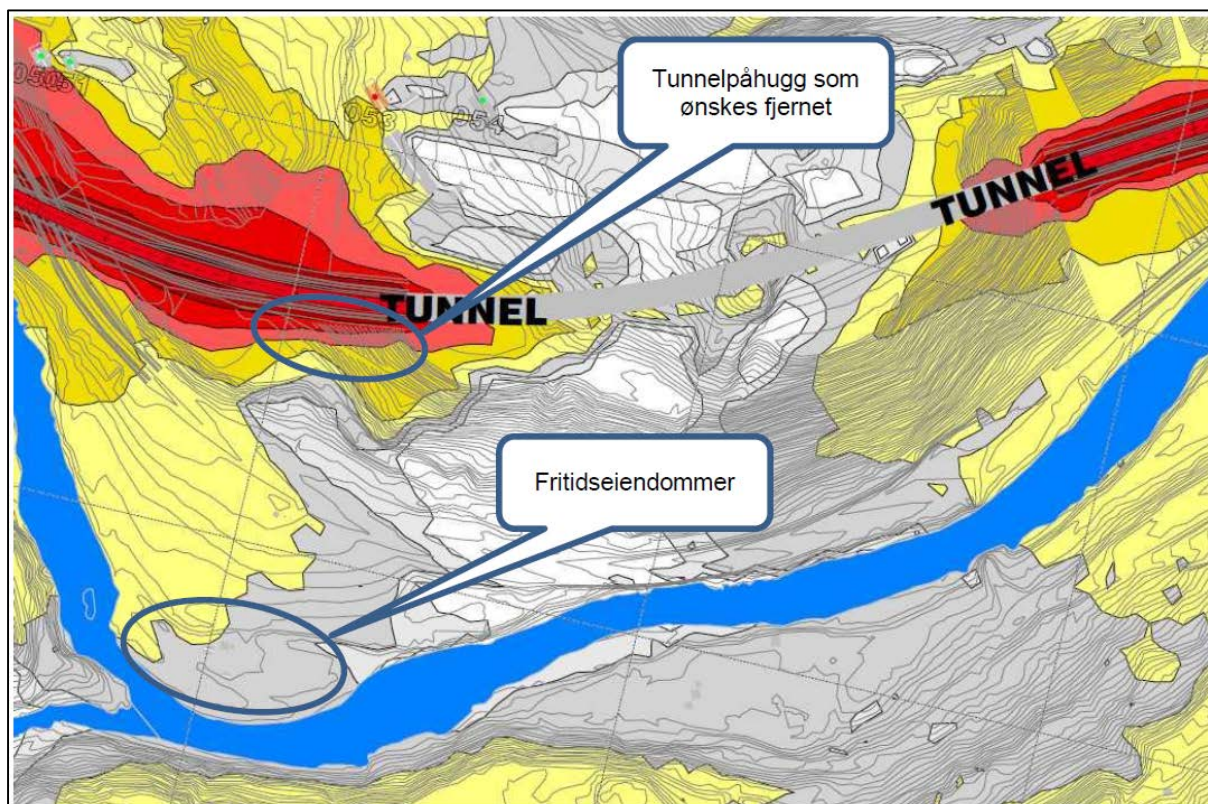
Lokale støytiltak bør dimensjoneres etter den totale støysituasjonen (sumstøy). Dette betyr at det må tas hensyn til støybidrag fra all vegtrafikk og jernbane.

Vedlagt støyfaglig rapport viser oversikt over støyutsatte bygninger som må utredes/vurderes i neste fase.

Seks boliger får spesielt høyt støynivå ved fasade, $L_{den} = 69 - 71$ dB. Det vil her være spesielt utfordrende i forhold til lokale tiltak. Overordnet vurdering/beregning tilsier at boligene ikke innløses på grunnlag av støy alene. Ventede tiltak her er at det må skiftes til balansert ventilasjonsanlegg, forbedre fasadeisolasjon (beste type vinduer, utføring av fasade og evt. skråtak osv.) og utføre lokal skjerming og/eller flytte oppholdsareal for å ordne utendørs og innendørs arealer med tilfredsstillende støynivå.

Tosidig tunnelpåhugg, Skjærlitunnelen

Det er sterkt ønske om å fjerne tosidig tunnelpåhugg ved Skjærlitunnelen portal syd, jf. utsnitt fra X122 under.



Figur 5-14: Utsnitt fra tegning X122 som viser tunnelpåhugg og fritidseiendommer.

Det ligger noen fritidseiendommer, samt et gårdsbruk lengre øst for utsnittet som kan komme i gul sone dersom markert tunnelpåhugg fjernes. Det må gjøres en vurdering av

konsekvens og evt. avbøtende tiltak for disse eiendommene i byggeplan dersom skjæringen fjernes.

Støy fra ventilasjon av tunnel

Støynivå på oppholdsarealer og utenfor soveromsvindu bør ikke overstige maksimalt lydtrykknivå $L_{pA,max} = 45$ dB ved normal driftsituasjon.

Langs strekningen er det noe spredt bebyggelse innenfor 300 m fra planlagte tunnelmunning. For å ikke overskride anbefalt grenseverdi bør vifter ikke ha høyere lydeffektnivå enn $L_{WA} = 90$ dB for enkeltvifter. Ved valg av vifter med høyere lydeffektnivå bør støysituasjon og evt. tiltak vurderes nærmere. Dette kan enten være forlengelse av lydfeller på vifter eller andre støytiltak (eksempel lokal skjerming av uteplasser med direkte sikt til tunnelmunning o.l.).

5.12 Luft

Miljøverndepartementets planretningslinje T-1520 skal legges til grunn ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Det er satt retningslinjer for soneinndeling av luftforurensning i gul og rød sone for svevestøv, PM_{10} og nitrogendioksid, NO_2 , jfr. kapittel 6.6.

5.13 Grunnforhold og geotekniske tiltak

Gode grunnforhold medfører at det ikke kreves så mange kompliserte geotekniske tiltak. Aktuelle tiltak er sikring av skråninger for fyllinger/skjæringer og tidlig utlegging i kombinasjon med vertikal drenering.

Langs strekningen vil det etableres nye skjæringer i berg samt at eksisterende utvides. Bratt sideterreng i overkant av skjæringene sør for Korporalsbrua og ved Gunhildsøya gjør at det kan bli behov for spesielle tiltak mot steinsprang. Utover dette forventes ikke kompliserte tiltak i forbindelse med sikring av bergskjæringene. I forbindelse med skjæringene ved Gunhildsøya skal det utføres sprengningsarbeider ca. 40 meter fra en jernbanetunnel.

Ved Skjærlitunnelen finnes en overdekning som varierer fra 5 til 50 meter. Grunnforholdene er uoversiktlige da store deler av terrenget over traseen er dekket av skogs- og jordbruksområder. Begge påhugg er planlagt i områder med typisk 10 meter løsmassemekthet. Det forventes ikke kompliserte tiltak i forbindelse med drivingen av tunnelen. Det er heller ikke registrert setningsømfintlige løsmasser over tunnelen. Det er bebyggelse ved sørlig påhugg. Vibrasjoner og støy vil hensynstas under anleggsperioden ved å montere rystelsesmålere på nærliggende hus og konstruksjoner.

I område ved Nerøyan er det er planlagt en overgangsbru som tilkobler mot ca. 8 meter høy fylling på begge sider. I område består grunn av elveavsetning med en lag leire med en tykkelse på ca. 2 – 3 m. For å minimere risiko for differanse setninger mellom bruen og fyllinga anbefales løsning med tidlig utlegging og vertikal drenering.

5.14 Hydrologi og flomforhold

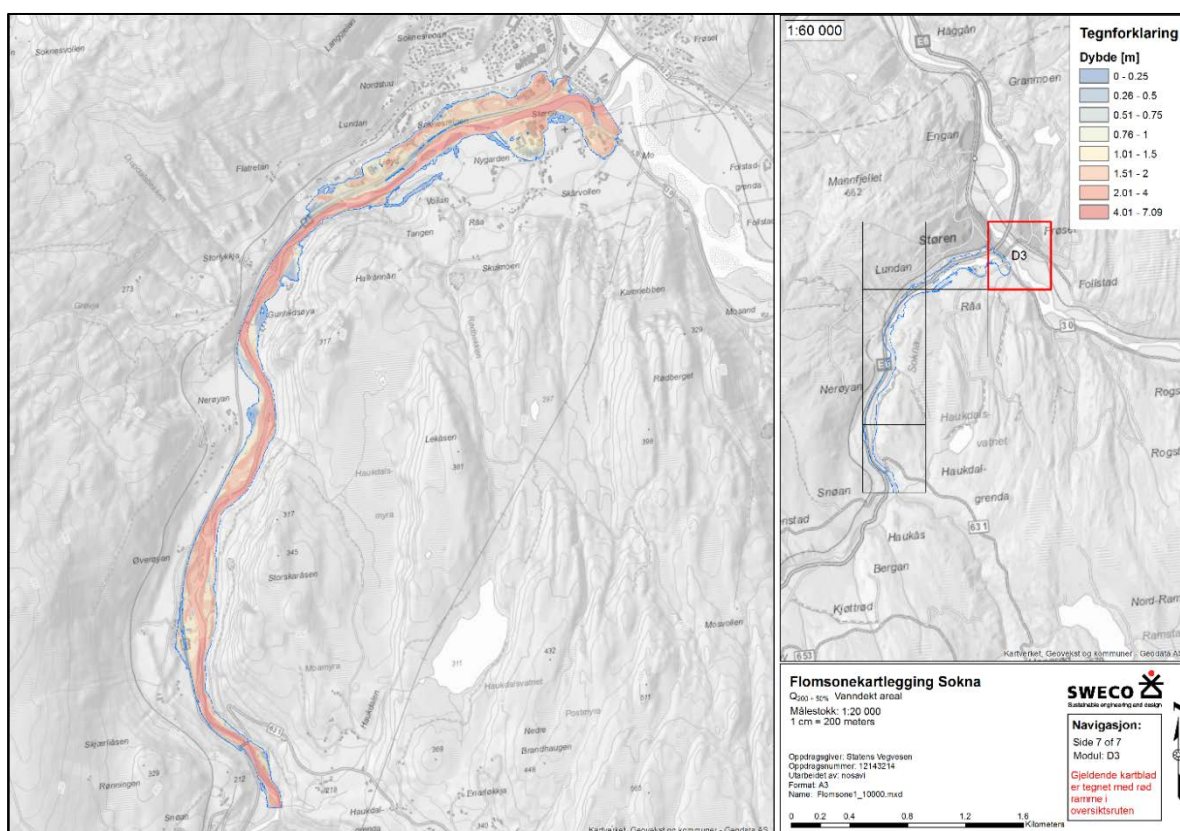
I forbindelse planlegging av ny E6 fra Korporalsbrua til Prestteigen er det utført hydrologiske og hydrauliske vurderinger og beregninger.

Flomberegning for 200-årsflom er utført ved relevante steder. Beregningen er utført i henhold til Retningslinjer for flomberegninger (NVE, 2011) og Statens vegvesen sin håndbok N 200, der dette er relevant. Flomberegningen er utført ved bruk av flomfrekvensanalyse for større bekker/elver (større nedbørfelt) og rasjonell metode for mindre bekker (små nedbørfelt). Det er tatt hensyn til fremtidige klimaendringer ved å benytte påslag for flomvannføringene i henhold til NVE og SVV sine krav.

Resultatene fra flomberegningen, inkl. klimapåslag, er benyttet videre for hydrauliske kapasitetsberegninger for bruer, kulverter og stikkrenner og beregning av flomvannstander langs elva. For å vurdere hvor flomutsatt dagen E6 trasé er, er det utført en 2D hydraulisk modellering av flomsoneer for 200-årsflom inkl. påslag for usikkerhet og klimaendringer på strekningen fra munningen av Hauka i Sokna til Prestteigen.

De hydrauliske beregningene er videre benyttet til å vurdere vannhastigheter under flom og behov for erosjonssikring og nødvendig steinstørrelse for en slik sikring.

Resultatene fra den hydrauliske 2D modelleringen er vist som flomsonekart for 200-årsflommen i Figur 5–15.



Figur 5–15: Flomsonekart for 200-årsflommen.

Den nye vegen vil gå på ny bru minst 6 m over dagens Korporalsbrua. Høyden på den nye brua vil derfor være så stor at det er rimelig kapasitet for en eventuell flom, uten at den nye brua berøres. Fyllinger som skal lages for den nye vegen (Korporalsbrua og øvrige konstruksjoner) vil ikke føres helt ned til Sokna.

De første 1,6 km nord for Korporalsbrua vil ny E6 ligge med stor avstand til elva. Vegen vil gå i tunnel på deler av denne strekningen.

Videre skal den planlagte vegen følge samme trasé som eksisterende E6 frem til Prestteigen. På denne strekningen vil det blitt tatt hensyn til flomsonekartleggingen og ny E6 legges på et nivå som ligger over høyeste flomvannstanden til 200-årsflommen. Dette vil si at den nye vegen ligger en del høyere enn den eksisterende vegen.

Der vegen går nært elva skal resultatene fra modellen brukes til å vurdere behov for erosjonssikring. Det er ikke planlagt nevneverdige innsnevring av elveleiet på grunn av vegfyllinger.

5.15 Tilknytning til infrastruktur

Elektro og belysning

Håndtering av eksisterende kabelanlegg: Digitalt underlag er innhentet og krysningene vises på I-tegninger. Omlegginger koordineres med kabeleiere. Det skal være tilgjengelig kapasitet i området til behovet i det framtidige veganlegget.

Belysning: Hele nye E6 skal belyses med lysmaster. Det vil bli benyttet armaturer med LED lyskilde, nattsinking og mulighet for avansert styring. Kun overgangssoner belyses mot ubelyste sideveger. Gårdsveger belyses ikke. Ny belysning må tilpasses eksisterende masteplasseringer i avkjøringer og sideveger.

Elektro og kommunikasjon i tunnel

Tunnel får ensidig strømforsyning da den er kortere enn 500 meter. Det installeres ikke styrings-, regulerings- og overvåking (SRO)-anlegg av samme årsak.

Kommunikasjonsanlegg for radio inngår. Mobildekning i tunnel avklares med operatørene.

Vann, avløp, overvann og drenering

Overflatevannet fra vegen håndteres i en kombinasjon av åpne terrenggrøfter og et lukket overvannsystem bestående av sandfang/sluk, overvannsledninger og drensledninger.

Overvannet slippes ut i terrenget. Eksisterende bekker som avskjæres av vegen legges i stikkrenner.

I tunnelen skal det være separat ledningssystem for oppsamling av drensvann og overvann/vaskevann. Vaskevann føres til et lukket sedimenteringsbasseng med oljeutskiller på utsiden av tunnelen for håndtering av farlige væsker og nødvendig rensing før utslipp til resipient.

5.16 Landskap, terrengtilpasning og vegetasjon

Ved Korporalsbrua blir den nye vegen liggende betydelig høyere enn dagens veg, med til dels store vegfyllinger og høye fjellskjæringer. Den nye Korporalsbrua ligger tilsvarende høyt over dagens bru. Lokalveger krysser under E6 ved den nye brua og på begge sider av den nye Skjærlitunnelen. I portalområdene til tunnelen vil det også komme forholdsvis store fjellskjæringer. Langs hele denne strekningen lengst sør, fra profil 32250–34300, blir det et spesielt behov for å bearbeide sideterrenget for å gi vegen en god tilpasning til landskapet.

Videre nordover ligger ny veg stort sett i samme trasé som dagens E6, men den ligger høyt i terrenget på grunn av 200-årsflom og er bredere enn dagens veg. I tillegg vil ny lokalveg ligge parallelt med E6 helt opp mot Støren.

5.17 Anleggsgjennomføring

Anleggsgjennomføringen blir krevende på flere steder. Årsaken er nærføring til jernbane, at trafikk skal gå samtidig på eksisterende E6, bygging av nye bruer over eksisterende E6 og tunnelpåhugg tett på jernbane.

Anleggsteknisk gjennomføring

Det er gjort en vurdering av de mest krevende stedene, og gjennomgangen viser at bygging av ny E6 lar seg gjennomføre med akseptable ulemper og trafikkavvikling. Det vil bli korte perioder med stenging av E6 mens sprenging, rensk og rydding pågår. Dette gjelder i hovedsak strekningen mellom Korporalsbrua og Størløkkja, der ny lokalveg ligger tett på fremtidig E6. I praksis må ny lokalveg etableres først, slik at trafikken kan flyttes over på denne mens ny E6 bygges. Mens bruer som krysser dagens E6 etableres vil trafikken i ulike deler av byggefasen bli ledet på midlertidige omkjøringsløsninger innenfor areal avsatt til annen veggrunn. De mest krevende stedene er også behandlet i vedlagte ROS-analyse.

Anleggs- og riggområder

Langs offentlige veger er det satt av areal til anlegg- og riggområder, som er nødvendige areal i forbindelse med anleggsarbeidet. Arealene er merket av i plankartet som midlertidig anleggsområde (MA) og midlertidig riggområde (MR). Etter endt anleggsgjennomføring vil disse arealene istandsettes og tilbakeføres til underliggende arealformål. Arealene skal benyttes til anleggsvirksomhet og til mellomlagring av masser i linjen.

Støy og støv i bygge- og anleggsfasen

Bygge- og anleggsstøy forutsettes å oppfylle kravene i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) som gir anbefalte grenser for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet (BA-støy). Grensene er lempelige for kortvarig anleggsaktivitet på dagtid, men strengere for langvarig drift. Det er entreprenørens ansvar at grenseverdiene overholdes.

Støv i anleggsperioden skal håndteres av entreprenøren gjennom bruk av støvdempende tiltak i tilknytning til anleggstrafikk og massehåndtering i anleggsområdet. Eksempler på slike tiltak er spylestasjoner for maskiner og biler, vanning av anleggsveger og i

knuseanlegg. For håndtering av støv og støy i anleggsperioden gjelder også tiltak beskrevet i plan for ytre miljø.

Forurensing til jord og vann i bygge- og anleggsfasen

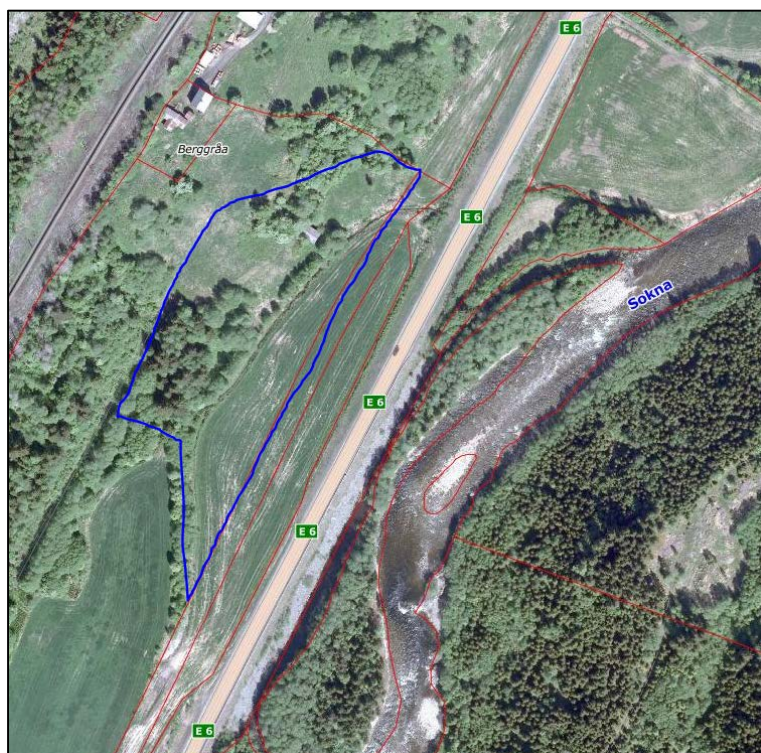
Tiltak for håndtering av forurensing til jord og vann i bygge- og anleggsfasen er beskrevet i plan for ytre miljø.

5.18 Område for deponi

Strekningen er en del av utbyggingsprosjektet E6 Ulsberg–Melhus og man må derfor se på helheten i prosjektet når gjennomføring og massehåndtering skal planlegges i byggeplanfasen. Masser av stubber og røtter, matjord, andre løse masser, steinmasser og tunnelmasser vil forekomme i stort volum på strekningen, og det er viktig å finne best mulig anvendelse/deponeringsmuligheter for disse massene nærmest mulig uttaksstedet.

Det er avsatt et område ved Øverøyen for deponering av masser innenfor reguleringsplanen. Området er i plankartet betegnet VU (bestemmelsesområde vilkår for utforming). Det er ikke registrert verdifulle eller rødlistede naturtyper, rødlistearter, prioriterte arter eller kulturminner innenfor det planlagte deponiområdet.

Området som er satt av til massedeponi er i dag LNFR-område og består av noe lauvskog og dyrkamark. Deponiområdet får et volum på ca. 120 000 m³ og skal istandsettes og tilbakeføres til jordbruksareal etter endt anleggsperiode. Matjord som tas av på jordbruksarealet legges til side og benyttes på dette arealet.



Figur 5-16: Område for permanent massedeponi.

5.19 Avbøtende tiltak

YM-plan –ytre miljø

Det er lagt inn i reguleringsbestemmelsene at det skal utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan) som beskriver ansvarsforhold, miljøkrav, risiko, forebyggende og avbøtende miljøtiltak i bygge- og anleggsfasen. En YM-plan tilsvarer miljøoppfølgingsplan/-program.

Hensikten med YM-planen er å sørge for at alle krav til det ytre miljøet blir videreført fra reguleringsplan via prosjektering til konkurransegrunnlaget. Konkurransegrunnlaget skal ha beskrivelser og bestillinger som gjør at ytre miljøkrav blir ivaretatt på en systematisk måte.

YM-plan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for ytre miljø for bygg-, anleggs- og eiendomsnæringen, og skal omfatte tiltak mot forurensning av jord og vann, forringelse av dyrkamark, forringelse av kantsoner langs vann og vassdrag, støy og støv m.m.

Denne planen berører Sokna med kantsoner. Sokna er en del av det vernede Gaulavassdraget og krever derfor særskilt oppfølging.

Følgende tiltak vil bli lagt inn i YM-planen:

- Vegetasjon langs elver og bekker skal bevares. Der det ikke er mulig, vil vegetasjon bli reetablert på områder utenfor selve vegen.
- Tiltak mot spredning av evt. forekomster av svartelistede plantearter skal iverksettes.
- Ved arbeider i elver og bekker vil bunnen bli målt inn og reetablert med egnede masser etter at arbeidene er avsluttet. Dette av hensyn til fisk.
- Det skal ikke foregå arbeider i elver og bekker i gyteperioden som er tiden fra 25. september til 10. november.
- Tiltak for å begrense spredning av partikler ved graving ved vassdrag vil bli iverksatt f.eks. ved bruk av siltgardin.
- Etablering av et lukket sedimentasjonsbasseng for å hindre utslipp av farlige kjemikalier og partikler fra tunnelarbeid.
- Beredskap mot akutt forurensning til vassdraget i form av drivstofflekkasje, spillolje, hydraulikkolje m.m. skal planlegges.
- Utløp fra stikkrenner fra veg drenering slippes ikke direkte ut i vassdrag for å konsentrerte punktutslipp av forurensninger fra veg.
- Det må tas hensyn ved arbeid i nærheten av grunnvannsbrønner for å forhindre forurensning av vannkilden.

I formingsveilederen for prosjektet er det gitt føringer for ivaretagelse av kantvegetasjonen langs vassdrag. Det skal bevares så mye sammenhengende kantskog/-vegetasjon som mulig, og i områder hvor den er fjernet eller redusert, skal det revegeteres med stedegen vegetasjon. I områder hvor kantvegetasjonen mot elven må fjernes i anleggsperioden skal stedlige masser tas vare på og kantsonen revegeteres før anlegget ferdigstilles.

Det skal unngås å så til med grasfrøblandinger der hvor vegfylling går ned til elv. Dette vil hindre etableringen av stedeagne arter, og vil utgjøre en fremmed vegetasjonstype langs vassdraget.

Da dette er en strekning med flere viltkryssinger, bør det etter hvert vurderes om det er hensiktsmessig å sette opp viltgjerder.

Forekomster av svartelistearter registreres før anleggsvirksomheten starter. Det er viktig å hindre at svartelistearter spres til elvekantvegetasjonen, og det skal derfor lages en plan for bekjempelse av eventuelle forekomster av slike arter og sikker håndtering av jordmasser som inneholder slike arter. Metoden for håndtering beskrives i YM-planen.

Transport og inngrep i selve vassdraget må begrenses til et minimum for å redusere omfang av fysiske skader i viktige områder for fisk.

Driving av tunnel medfører utslipp av vann med høy pH, partikler og nitrogenforbindelser etter sprengningsarbeid. Det vil bli søkt til Fylkesmannen (FM) om tillatelse til utslipp av prosessvannet. FM setter kravene i tillatelsen slik at tiltaket ikke får vesentlige konsekvenser for fisk og annet liv i elva. Vannet skal føres til et sedimentasjonsbasseng hvor det renses før det slippes ut i vassdraget. Utslippene skal overvåkes for å kunne dokumentere at utslippskravene overholdes.

Av hensyn til fisk skal elvebunnen måles inn og bunnssubstrat registreres ved arbeid i elveleiet. På denne måten kan en gjenskape dagens situasjon etter anleggsarbeidets slutt. Data fra gjennomførte skjulkapasitetsmålinger og bonitering skal også benyttes for å oppnå dette.

Avbøtende tiltak – Landbruk

Veganlegget er, så langt det har vært mulig, lagt slik at minst mulig dyrkamark skal gå tapt. Matjord skal så langt det er mulig tilbakeføres til eiendommen de tas fra, og dette er nedfelt i reguleringsplanbestemmelsene. Lokalveger og driftsveger er planlagt slik at det skal være mulig å komme frem med driftsmaskiner og husdyr til eiendommer som blir avskåret av ny veg.

Dyrkamark som blir midlertidig berørt av anleggsarbeider skal behandles slik at matjordens egenskaper i størst mulig grad blir ivaretatt. Hvordan dette skal foregå er beskrevet både i Ytre miljø-plan og rigg- og marksikringsplan.

Avbøtende tiltak – landskap, terreng og vegetasjon

- Ta ned «fjellskalker» på østsiden av begge tunnelportalene, for å åpne opp landskapet mot dalen.
- Vegetasjonsetablering i forkant av fjellskjæringer for å dempe fjernvirkning av disse store, mørke flatene.
- Slake ut skråninger og avrunde fyllingsfot for å tilpasse det nye til det eksisterende terrenget.

6 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

6.1 Overordnede planer

Reguleringsplanen er stort sett i tråd med overordnede nasjonale planer og føringer, og er et viktig ledd i å utvikle Trøndelag som et konkurransedyktig bo- og arbeidsmiljø. Tiltaket vil gi bedre trafiksikkerhet, framkommelighet og forutsigbarhet for trafikksystemet. Reguleringsplanen fører til nedbygging av noe dyrket mark og innmarksbeite, se kapittel 6.14.

Hovedtrekkene i planen er i samsvar med vedtatt kommunedelplan Støren. Arealbruk i resterende planområde er konsekvensvurdert i planbeskrivelsen og avklares gjennom denne planbehandlingen.

6.2 Eiendomsforhold og grunnerverv

Innløsning av bebyggelse

Forslag til innløsning av bebyggelse går fram av Tabell 6-1.

Tabell 6-1: Bygninger forutsettes innløst og revet som følge av vegtiltaket.

Eiendom	Vurdering
52/3 privat eid	Anneks/lekehus. Behov for areal til etablering av nytt lokalvegnett. Forslag: Innløses
52/1 privat eid	Annen landbruksbygning. Behov for areal til etablering av ny E6. Forslag: Innløses.
51/1 privat eid	Annen landbruksbygning. Behov for areal til etablering av permanent deponi. Forslag: Innløses
46/8 privat eid	Annen landbruksbygning. SEFRAK-registrert løe. Behov for areal til etablering av ny E6. Forslag: Flyttes
46/8 privat eid	Garasje/uthus. Behov for areal til etablering av ny E6. Forslag: Innløses
44/3 Statlig eid?	Transformatorstasjon? Behov for areal til etablering av ny rasteplass ved E6. Forslag: Flyttes

Avkjørsler og andre naboforhold

Veger merket o_ i plankartet og bestemmelsene er offentlige. Veger merket f_ er felles for de eiendommene som har tilknytning til vegene. Veger uten noen benevning er privat for eiendommen den leder til. Det er lagt vekt på å ivareta behov for adkomst til alle eiendommer der ny E6 endrer adkomstforholdene sammenlignet med dagens situasjon.

6.3 Byggegrenser

Byggegrenser langs veg følger av vegloven § 29 annet ledd. Byggegrenser er i utgangspunktet 100 meter fra senterlinje langs E6, 50 meter for riks- og fylkesveger, og 15

meter for kommunale veger og gang- og sykkelveger, dersom ikke annet er vist i plankartet. Byggegrense langs jernbanen er 30 m fra nærmeste spormidt i henhold til jernbanelovens § 10. Det tillates ikke oppført nye boenheter innenfor byggeforbudssonene.

Eksisterende og lovlig oppsatt bebyggelse i byggeforbudssonene tillates, med unntak av bygg som i planen er forutsatt revet. Gjenoppbygging etter eventuell brann eller naturskade, samt tilbygg, krever dispensasjon fra byggeforbudet.

Byggegrense langs offentlig veg skal ikke være til hinder for bygging, vedlikehold og videreutvikling av jernbaneanlegg, og fjerning av vegetasjon i henhold til jernbanelovens § 10 andre ledd.

6.4 Trafikkforhold

Etablering av ny E6 vil gi positive virkninger for trafiksikkerhet og framkommeligheten for trafikken. I tillegg avlastes eksisterende vegnett slik at trafikksituasjonen blir forbedret.

6.5 Støy

Sammenlignet med dagens trasé vil antall berørte boliger bli tilnærmet lik uten tiltak. På partier/strekninger hvor trafikken får økt hastighet vil støybelastningen øke for bebyggelse og oppholdsareal. Dette skyldes at ny veg følger stort sett eksisterende trasé med unntak av ny tunnel som gir lokalt mindre støybelastning i området.

Med skjermingstiltak som angitt vil barnehage ved Støren få tilfredsstillende støynivå. Idrettsanlegget vil, med tiltak, få en mindre overskridelse av anbefalt grenseverdi. Skjermingstiltaket her har imidlertid god effekt, og en mindre overskridelse på idrettsanlegget (inntil 3 dB) regnes ikke som kritisk.

At en ikke får redusert antall støybelastede bygninger skyldes først og fremst at avbøtende tiltak langs veg gir liten effekt for bygningenes 2. etasje. Støyfølsomme bygg/boliger må utredes nærmere for å vurdere eventuelle behov for lokal støyskjerming av utendørs oppholdsareal og fasadetiltak.

6.6 Luftkvalitet

Det er gjort spredningsberegninger for utsatte områder inkludert barnehage og idrettsanlegg ved Prestteigen og tunnelmunning nord for Korporalsbrua. Spredningsberegningene viser at det vil finnes arealfølsom bebyggelse som befinner seg i gul luftforurensningssone langs vegstrekningen. Det vil være nødvendig å utføre lokale tiltak langs vegstrekningen for redusere spredning av svevestøv mot arealfølsom bebyggelse. Det vurderes slik at tiltak foreslått for skjerming av støy vil være tilstrekkelig for skjerming med hensyn på svevestøv. For idrettsanlegg på Prestteigen må grønn vegetasjon og voll mellom foreslått veg og lokalveg og idrettsanlegg som minstekrav føres tilbake til eksisterende tilstand reetableres. Dette er vurdert til å være tilstrekkelig skjerming for å redusere

spredning av svevestøv fra foreslått veg. På generelt grunnlag vil gul luftforurensningsone strekke seg ut cirka 35 meter fra senterlinje på veg og rød sone til cirka 15 m fra senterlinje på veg.

6.7 Grunnforhold og geoteknikk

Sprengningsarbeider medfører vibrasjoner og støt som kan påvirke nærliggende bygg og infrastruktur. Under prosjekteringen vil det fastsettes restriksjoner til dette for å unngå eventuelle skader. Massetransport kan gi støy og forstøving i aktuelle områder.

Tunneldrivingen kan påvirke grunnvannstanden i grunnen over tunnelen. Avhengig av type grunn, sårbar fauna, brønner og nærliggende bygg vil det i prosjekteringen fastsettes et innlekkasjekrav for å unngå endringer som vil kunne føre til skade.

6.8 Energibehov og energiforbruk

Ny E6 vil medføre midlertidig økt energiforbruk og CO₂- utslipp i anleggsfasen som følge av anleggsarbeidene. I driftsfase vil det bli økt energiforbruk til belysning i forhold til dagens situasjon der det ikke er belysning. Forventet trafikkøkning vil gi økt transportarbeid og energiforbruk. Utvikling i teknologi forventes derimot å bidra til å minske økningen i energiforbruk og CO₂-utslipp.

6.9 Hydrologi og flomforhold

Den planlagte traseen ligger høyre over elva ved Korporalsbrua og lengre fra elva de første 1,6 km nord for brua. Dermed vil den nye vegen påvirke elva mindre enn den gamle vegen og den nye vegen vil bli mindre utsatt for flomskader.

Der den nye E6en følger samme trasé som den eksisterende vegen vil det blitt tatt hensyn til flomsonekartleggingen og den nye vegen vil legges på et nivå som ligger over høyeste flomvannstanden. Erosjonssikring langs den nye traseen vil blir tilpasset nye beregninger. Dermed vil fare for flomrelaterte problemer slik som oversvømmelse og erosjon bli redusert.

6.10 Teknisk infrastruktur

Elektro

Planen medfører at noen eksisterende høyspentledninger, kabler og ledninger må legges om og opprustes. Omlegginger av eksisterende kabler koordineres i tett samarbeid med kabeleiere. I tillegg må det etableres nytt teknisk bygg for tunnelen. Nøyaktig plassering av dette avklares i byggeplanfasen. Ny belysning må tilpasses eksisterende masteplasseringer i avkjøringer og sideveger.

Vann- og avløp

Eksisterende ledninger som ligger under planlagte vegtraseer bør flyttes slik at veg ikke må graves opp ved evt. fremtidig arbeid med kommunale ledninger. Omlegging av VA-ledninger

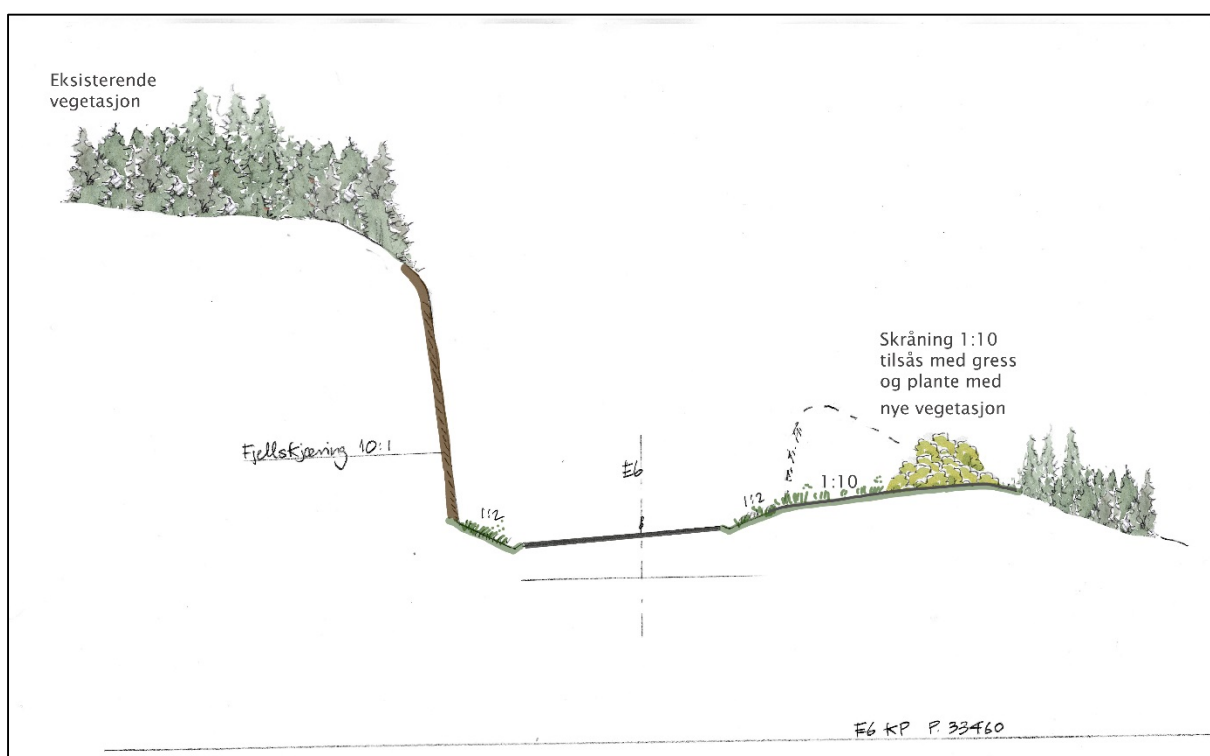
må koordineres med kommunen og grunneiere. Det må etableres et lukket sedimentasjonsbasseng for rensing av vaskevann på utsiden av tunnelen.

6.11 Landskap og områdets karakter

Ved Korporalsbrua, vil den nye vegen bli svært dominerende i landskapsbildet. Ny E6 ligger betydelig høyere i terrenget og er i mindre grad tilpasset naturlige terrengformer enn dagens veg. Dette medfører høye skjæringer og fyllinger som vil være veldig framtrædende i dette landskapsrommet som også vil bli preget av den brede og høytliggende nye Korporalsbrua.

Opplevelsen av dette forholdsvis trange landskapsrommet vil endres ved at den nye vegen med konstruksjoner og fjellskjæringer blir så dominerende. Likevel vil denne virkningen kunne avbøtes ved god tilpasning av sideterrenget, spesielt mot lokalvegnettet, utforming av skjæringer og etablering av ny vegetasjon. Samtidig vil betraktningvinkelen endres, ettersom de fleste som opplever dette landskapet er de som kjører på vegen. Når man kommer høyere opp, får man bedre utsyn til dalen og elva. Slik sett kan tiltaket være positivt for reiseopplevelsen.

Ved den nye Skjærlitunnelen blir det store forskjæringer inn mot portalområdene. Disse inngrepene vil bli godt synlige sett fra øst. På nordsiden forsterkes inngrepet ytterligere ved at det i tillegg kommer en jordskråning mellom E6 og lokalvegen, men virkningen av denne vil tones ned ved etablering av vegetasjon. For å gi en bedre reiseopplevelse er fjellskalkene øst for E6 tatt ned utenfor begge portalene, for å åpne opp mot dalen.



Figur 6-1: Fjellskjæring tas ned på utsiden av vegen for å få et åpent sideterrenn og gi en bedre reiseopplevelse.

Illustrasjon: W. Treeponpoon.

Lokalvegkryssinger sør og nord for portalene vil også bidra til å endre områdetets karakter. Planfrie kryssinger medfører brukonstruksjoner og fyllinger som framhever vegene som elementer i landskapet.

Videre nordover blir den nye vegen stort sett liggende i samme trasé som dagens veg. Økt vegbredde og heving av vegen vil forsterke vegen som inngrep i landskapet og endre landskapsbildet. Dette blir ytterligere forsterket av at lokalvegen legges parallelt med E6. Opplevelsen av landskapet vil bli endret av dette, ved at vegen i enda større grad enn tidligere oppfattes som en barriere.

Ved Løytnantsøya krysser lokalvegen på bru over E6, som medfører oppfyllinger på begge sider av vegen. I en ellers flat dalbunn vil dette virke fremmed, men inntrykket kan dempes ved å slake ut fyllingene og å avrunde fyllingsfoten.

Det er utarbeidet en formingsveileder for prosjektet E6 Ulsberg – Melhus. Formingsveilederen definerer prosjektets ambisjonsnivå for arkitektonisk kvalitet, begrunner tankene bak de løsningene som velges og har dannet grunnlag for prioriteringer og økonomiske vurderinger i reguleringsplanen.

6.12 Barn og unge, nærmiljø og friluftsliv

Gjennomgangstrafikk og tungtrafikk vil nå ledes på ny E6. Støyømfintlige områder, som barnehage, skole og idrettsplass skjermes fra E6, og får adkomst fra lokalvegnett som ligger parallelt. De samme støyømfintlige områdene vil også skjermes for luftforurensning. E6 kan oppleves om en større barriere mot Sokna, men det legges til rette for trygge kryssinger ved planskilte kryss sør- og nord for planområdet, videreføring av undergang ved Liøya barnehage, bru ved Gunhildsøya og sør og nord for Skjærlitunnelen. Lokalvegnett skal fungere som kombinert kjøreveg/gang- og sykkelveg, med redusert fartsgrense fra dagens situasjon. Denne vegen belyses. Kollektivholdeplasser legges også til lokalvegnettet.

6.13 Konsekvenser for næringsinteresser

Ny E6 medfører behov for erverv ved Liøya. Ca. 34 950 m² areal regulert til næringsvirksomhet i gjeldende reguleringsplan blir omregulert til vegformål. Næringsområdet har i dag avkjøring direkte fra E6 ved Storløkkja, denne avkjøringen stenges og framtidig adkomst til området skjer via lokalveg med tilkomst fra 2-planskrysset ved Støren.

Eksisterende nødutgang for Nerøien Fjellager like syd for bru ved Gunhildsøya stenges som følge av etablering av ny E6. Det er ikke planlagt alternativ løsning for nødutgang.

6.14 Landbruk

Dyrkamark og innmarksbeite

Det blir noe bortfall av dyrkamark som følge av den nye E6, lokalvegnett og nye adkomster.

Størst bortfall blir det for følgende eiendommer (gnr/ bnr):

- 53/12 mellom Øvergjerdet og Nergjerdet (ca. 16,7 daa bortfall)
- 52/1 Skjærliia, tunnelpåhogg sør og nord (ca. 42,3 daa bortfall)
- 51/2 Ytterøya (ca. 8,1 daa bortfall fylldyrka jord)
- 51/1 Øverøyan (ca. 38,4 daa bortfall fylldyrka jord og 8,6 daa innmarksbeite)
- 50/1 Nerøyan (ca. 47,2 daa bortfall fylldyrka jord)
- 44/11 Gunhildsøya (ca. 5,4 daa bortfall fylldyrka jord)
- 46/8 Storlökkja (ca. 6,8 daa bortfall fylldyrka jord)



Figur 6–2: Bilde fra Nerøyan gnr./bnr. 50/1, sett fra nord mot sør. Ny E6 planlegges lagt til venstre for dagens veg i bildet, og dagens E6 vil bli lokalveg. Nord for Nerøyan planlegges det også bygget bru over ny E6 for å gi ny adkomst til landbruksarealene mellom E6 og Sokna og gårdsveg til Gunhildsøya.

En samlet oversikt over bortfall av dyrkamark og innmarksbeite er gitt i tabell Tabell 6–2. Omfang av arealbeslag pr eiendom vil bli vurdert i forbindelse med byggeplanfasen.

Tabell 6–2: Tabell som viser tap av dyrka mark og innmarksbeite.

Arealtype	Bortfall daa
Fylldyrka mark	186 daa
Overflatedyrka mark	0,0 daa
Innmarksbeite	15,5 daa

Skog og utmark

Noen mindre arealer skog går tapt til veganlegget, i hovedsak blandingsskog på høg og svært høy bonitet. Veganlegget berører ikke arealer registrert som utmarksbeite.

Erstatningsarealer

På 51/1 ved Øverøyan planlegges dyrkamarka på vestsida av ny E6 å avsettes til deponi fra vegarealet. Området vest for lokalvegen fylles opp med stigning ca. 1:7 mot terreng og det etableres dyrkamark med matjord oppå.

6.15 Naturmangfold

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8–12

Planens forhold til naturmangfoldloven er vurdert. Dette omfatter vurdering av kunnskapsgrunnlaget, føre var-prinsippet, økosystemtilnærming, samlet belastning, kostnader ved miljøforringelse og miljøforsvarlige teknikker og metoder. Informasjonen som er innhentet i forbindelse med denne saken vurderes å være tilstrekkelig til å konkludere med at kunnskapsgrunnlaget er godt nok. Det kan ikke sees noe potensial for at tiltaket kan medføre omfattende, utforutsatte miljøkonsekvenser utover det som er vurdert i planbeskrivelsen. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse. Når det gjelder samlet belastning vil denne ved hjelp av gode avbøtende tiltak bli mindre omfattende. Tiltaket skal i samsvar med loven gjennomføres med bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder for å minimere skadene på miljøet.

Vassdragsvern og vannkvalitet

Det er positivt at det har vært lagt vekt på å unngå nærføring til Sokna ut over det som er tilfelle i dag. Støttemurer mot Sokna på nordsiden av Korporalsbrua og ved brua til Gunhildsøya vil imidlertid gi noe arealbeslag mot elva. Brua til Gunhildsøya vil gi direkte arealbeslag med pilarer i elva.

Naturtyper og flora

Vegen vil få nærføring til Sokna på enkelte strekninger, og det vil derfor bli noe arealbeslag i elvekantvegetasjon. Evt. anleggsvirksomhet i flomløpet (rødlistet naturtype) ved Øverøyan, vil være negativt, men tilbakeføring til før-situasjonen vil redusere konsekvensene. Skadet elvekantvegetasjon skal revegeteres og konsekvensene reduseres derfor på sikt.

Svartelistearter

Ved forflytning av masser kan svartelistede planter spres til nye steder. I verste fall kan disse artene fortrenge eller gjøre skade på den naturlige vegetasjonen og avlinger. Det er forutsatt tiltak for å minimere faren for spredning av slike arter. Metoden for håndtering beskrives i YM-planen for prosjektet.

Fisk og akvatisk miljø

Anleggsarbeid i og ved elva, samt tunneldriving- og vasking vil føre til utslipp av finere partikler til vassdraget. Sedimentering av fine partikler som følge av anleggsdriften kan redusere overlevelse for fiskerogn og gjøre områder mindre egnet som oppholdsområde for fiskeunger. Renset vann skal imidlertid være av en slik kvalitet at skader på naturmiljø unngås. Det er ikke sannsynlig at livet i elva blir varig påvirket av dette. Arbeid i selve elveleiet vil føre til endringer i bunnssubstratet. Restaurering av elvebunnen etter anleggslutt vil føre til at forholdene for fisk ikke endres vesentlig.

Pattedyr og fugl

Bygging av vegger kan føre til at leveområder for vilt stykkes opp, og at det dannes barrierer som hindrer viltets naturlige forflytninger mellom ulike funksjonsområder. Når viltet krysser eller ferdes langs vegene, er det en risiko for påkjørsler som kan føre til personskader og materielle skader, samt påføre viltet lidelser.

Ny E6 vil bli bredere enn dagens veg og i tillegg få midtdeler. Sammen med høyere fartsgrense og parallell lokalveg vil ny E6 bidra til økt barrierevirkning for vilt. Det vil ikke bli tilrettelagt for trygg viltkryssing på planstrekningen, og viltet må derfor krysse i plan på størstedelen av strekningen. Vilt kan imidlertid krysse trygt over Skjærlitunnelen og under Korporalsbrua. Gatebelysning, rydding av vegkantene i en bredde på ca. 6 m og det at vegen blir liggende noe høyere i terrenget enn i dag, vil bidra til å redusere faren for kollisjon mellom vilt og biler noe på resten av strekningen.

Planen vil i liten grad påvirke fugl ut over det som er tilfelle i dag.

6.16 Kulturminner og kulturmiljø

Ingen kjente automatisk fredede kulturminner (fornminner) blir berørt som følge av ny E6. En SEFRAK-registrert bygning går tapt til vegformål. Dette er ei løe på Storlökkja, som er SEFRAK-registrert i gul kategori, dvs. ikke meldepliktig ved riving. Avbøtende tiltak kan være å flytte bygningen.



Figur 6-3: SEFRAK-registrert Løe på Storlökkja går tapt til vegformål.

6.17 Risiko og sårbarhet

Det er avdekket tiltak som er nødvendige for å redusere risiko. Dette gjelder å sikre mot steinsprang flere steder langs den nye E6-styrekingen og forebygge setninger for lokalvegbru ved Nerøyan.

Videre er det nødvendig å vurdere en rekke tiltak for å redusere risiko. Dette omfatter å planlegge sikring av skjæringer og skråninger mot jordskred/løsmasseskred, sikring mot viltpåkjørslar, ivareta sårbare vassdrag og kantsoner, forebygge spredning av fremmede arter, ivareta et kulturminnebygg, ivareta dyrkamark i anleggsfasen og undersøke mulig forurenset deponi ved Nerøyan. I anleggsfasen skal det vurderes tiltak som forebygger vannforurensning til Sokna og sidebekker og tiltak for å redusere støy, støv, rystelser. Tiltak skal vurderes for å sikre jernbanen under arbeid med tunnel. Flere risikoer knyttet til trafiksikkerhet og tilgjengelighet for trafikanter og utrykningskjøretøyer i anleggsfasen er avdekket, og videre planlegging av gjennomføringen må vurderes i fasene fram mot anleggsstart.

I tillegg bør en rekke andre tiltak vurderes for å redusere risiko i anleggs- og driftsfasen, se vedlagt ROS-analyse.

7 Sammendrag av innspill og merknader

Innspill som gjelder det videre arbeidet med reguleringsplanen er oppsummert i tabellen nedenfor. Innspillene er en sammenfatning av uttalelser om oppstart for E6 Garli – Prestteigen, men det er bare uttalelser som er relevante for strekningen Korporalsbrua – Prestteigen som er referert.

Navn	Innspill	Kommentar
Sametinget – 2.2.2015	Minner om aktsomhetsplikten knyttet til samiske kulturminner.	Kulturminner er kartlagt av fylkeskommunen, og omtalt i planbeskrivelsen.
Sør- Trøndelag fylkeskommune – 12.2.2015	Varsler arkeologiske registreringer. SEFRAK- bygg skal omtales i planbeskrivelsen. Vannforskriften og miljømål og unngå negative konsekvenser for elvene i planområdet. Ny E6 må ivareta trafikk på fylkesvegene, tog og buss, busslommer, gang og sykkelveger. Areal til «park & ride» bør avsettes.	Nye registreringer av arkeologiske kulturminner mottatt og behandlet i planen. Det er ikke gjort funn på strekningen Korporalsbrua – Prestteigen. SEFRAK-bygg som blir berørt er omtalt. Vassdrag omtalt og behandlet i planbeskrivelse, bestemmelser, naturmangfoldrapport og plan for ytre miljø (YM-plan). Trafikkløsninger beskrevet i planbeskrivelsen.
Direktoratet for mineralforvaltning – 2.3.2015	DMF kan ikke se at reguleringsplan kommer i konflikt med nasjonale og regionale mineralressurser.	Tas til etterretning.
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag – 26.2.2015	Landbruk: Forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen, søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. Tilbakeføring og istandsetting. Arealregnskap. Miljø: Omtale registrerte miljøverdier, kryssing av vassdrag, fisk, utføre støy- og støvberegninger og beskrive tiltak, bestemmelser om bruk av	Tap av dyrkamark er beskrevet og illustrert i planforslaget. Noe dyrkamark blir midlertidig berørt som anleggsområde for å få bygget vegen, slik det er angitt i plankartet. Behandling av matjord er beskrevet i YM-planen. Adkomst til dyrka mark er vist i planen. Det er utarbeidet egne rapporter om naturmiljø, støy og ROS-analyse som vedlegg til

Navn	Innspill	Kommentar
	<p>deponier og forebygge forurensing.</p> <p>ROS-analyse: Krav om ROS-analyse i forbindelse med reguleringsplanen.</p> <p>Sosial, helse, barn og unge: Trafikksikkerhet, støy og luftkvalitet.</p>	<p>planforslaget. Øvrige tema er beskrevet i planbeskrivelsen.</p>
<p>Norges vassdrag- og energidirektorat – 9.3.2015</p>	<p>Utrede grunnforhold og geoteknikk og dokumentere at eksisterende bebyggelser ikke vil utsettes for økt risiko. Vurdere flomrisiko for forventet klimaendringer, store nok dimensjoner på kulverter m.m. Konsekvenser av eventuelle vassdragsinngrep/tiltak og byggeavstand må beskrives og vurderes ift. Vannressursloven og Vannforvaltingsforskriften. Ivareta fri fiskevandring. Ivareta eller reetablere kantsone.</p>	<p>Ivaretatt i planbeskrivelse, bestemmelser og Ytre miljø-plan. Omfattende geotekniske undersøkelser gjennomført, og arbeidet pågår. Flomforhold vurdert og beregnet. Tiltak for å ivareta fisk og reetablering av kantsone inngår i YM-plan.</p>
<p>Jernbaneverket (JBV) 9.3.2015</p>	<p>Omtale av Berkåk som kollektivknutepunkt, krav om ROS-analyse relatert til jernbanen, godkjenning av tiltak nærmere enn 30 m fra nærmeste spormidte, planlegging av nærføring og kryssing, sikkerhet for jernbanens grunnforhold og stabilitet, endring i overflatevann og drenering som kan påvirke jernbanen, trafikksikkerhet på og langs jernbanen, krav om over-/underganger og oppføring av sikkerhetsgjerd.</p>	<p>Ivaretatt som beskrevet i planbeskrivelse, bestemmelser, geotekniske rapporter og ROS-analyse.</p> <p>Nærføring til jernbanen i dialog med JBV.</p>

Innspill fra organisasjoner, bedrifter og private som gjelder reguleringsplanen

Navn	Innspill	Kommentar
FRP Støren 07.02.1015	Har kommet med innspill hvor framtidig trasé for E6 legges på østsiden av Sokna.	Med bakgrunn i innspillet et det utredet fire alternative vegløsninger fra Snøan til Prestteigen, hvor to alternativer ligger langs østsiden av Sokna. Det er foretatt befarings av ingeniørgeolog langs østsiden av Sokna for å observere terreng og grunnforhold. Reguleringsplanen tar utgangspunkt i valgt trasé fra alternativsutredningen som følger dagens E6 med kort tunnel ved Snøan.
Frank Vidar Harstad, 51/1 og 51/2 Øverøien Gård – 5.2.2015	Har kommet med innspill hvor framtidig trasé for E6 legges på østsiden av Sokna.	Med bakgrunn i innspillet et det utredet fire alternative vegløsninger fra Snøan til Prestteigen, hvor to alternativer ligger langs østsiden av Sokna. Det er foretatt befarings av ingeniørgeolog langs østsiden av Sokna for å observere terreng og grunnforhold. Reguleringsplanen tar utgangspunkt i valgt trasé fra alternativsutredningen som følger dagens E6 med kort tunnel ved Snøan.
Louise Elsouiri, 46/2 Storlykkja gård 02.03.2015	Støtter alternativt vegvalg med tunnel på østsiden av Sokna. Driver hestesenter og har daglig behov for kryssing av E6. Poengterer barrierevirkning av ny E6.	Med bakgrunn i innspillet et det utredet fire alternative vegløsninger fra Snøan til Prestteigen, hvor to alternativer ligger langs østsiden av Sokna. Det er foretatt befarings av ingeniørgeolog langs østsiden av Sokna for å observere terreng og grunnforhold. Reguleringsplanen tar utgangspunkt i valgt trasé fra alternativsutredningen som følger dagens E6 med kort tunnel ved Snøan. Det legges opp til kryssing av E6 i ny bru ved Nerøyan og forbindelse med lokalveg langs ny E6.

Navn	Innspill	Kommentar
Eivind Dragset og Synnøve Frøseth Dragset, 50/1 Nerøyen 12.02.2015	Behov for landbruksundergang. Viltovergang lengst nord på eiendommen. Behov for uttransport av skogsvirke via Kvilvangen og ut på E6. Eventuelt toplanskryss vil beslaglegge mye dyrkamark og forringe bokvalitet. Ønsker veg på østsida av Sokna, evt. ny E6 langs eksisterende trasé uten toplanskryss på eiendommen.	Se tidligere punkt for valg av trasé for ny E6. Det legges opp til landbruksovergang nord på eiendommen med bru videre over til Gunhildsøya. Det blir ikke tillatt direkte adkomst til ny E6 fra eiendommene, transport til og fra eiendommene håndteres via lokalveg.
Eivind og Haldis Bolme, 53/12, 14, 19, 20, 21 Sättån 06.02.2015	Har fem vannbrønner på eiendommen. Tilbyr riggplass der vegen til Strinde tar av. Tilbyr to tipplasser ved Korporals bru. Er bekymret for støy, ønsker vegen direkte i tunnel fra den nye bruene. Ønsker ikke å miste dyrka jord.	Veganlegget kommer ikke i konflikt med vannbrønner. Rigg- og anleggsbelter framgår av plankartet. Det er gjennomført støyberegninger for reguleringsplanen, eventuelle avbøtende tiltak framgår av planbeskrivelse og støyrapport.
Rolf Haukdal 01.02.2015	Har forsalg om alternativ trafikkavvikling/løsning for lokalvegnett rundt Snøan/Korporalsbrua med kryss nord for Snøan.	Løsning for lokalveger og ny E6 framgår av reguleringsplankartet. Det vil ikke vært mulig å legge toplanskryss nord for Skjærilitunnelen på grunn av for kort avstand mellom tunnelåpning og kryss.

Innspill fra åpen dag på Støren 17.02.2015 og 24.02.2015

Navn	Innspill	Kommentar
Per Arvid Gilset, 49/22	Har rigg og deponi på eiendommen – kontorlokaler og vaskehall	Dagens lokalveg heves noe som følge av 200-årsflom. Dette fører til noe større skråningsutslag fra vegen. Det kan bli behov for anleggsbelte på eiendommen i forbindelse med gjennomføring. Gjeldende reguleringsplan videreføres.
Sivert Nygård, 44/3	Næringsareal i gjeldende planer, ønsker oppfylling.	Gjeldende reguleringsplan videreføres. Arealet er satt av til

Navn	Innspill	Kommentar
		midlertidig anleggsområdet, aktuelt med oppfylling.
Bjørn Enlid, 51/9	Eiendommer og bygninger ligger ca. 40 meter fra E6. Lokal veg vil komme nærmere. Lurer på hvordan situasjonen blir for eiendommen.	Eiendommen får adkomst via lokalveg. Lokalveg blir liggende ca. 15 meter fra eiendomsgrensen. Eventuelt avbøtende støytak for planen framgår av støyrapport.

Innspill utvidelse av planområdet 11.08.2015

Navn	Innspill	Kommentar
Jernbaneverket (JBV) 28.08.2015	Tunnelløp under Dovrebanen ved Berkåk må avklares nærmere med JBV. Planlegging av E6 ved Bjørkås må gjennomføres i nært samarbeid med JBV	Merknaden tas til etterretning. Se innspill til opprinnelig oppstartsvarsel.
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag 31.08.2015	Utvidelsen berører dyrka mark enkelte steder. Forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen. Hensynet til Gaula/Sokna og naturmangfoldverdiene må vurderes. Samfunnssikkerhet, barn og unge samt universell utforming	Merknaden tas til etterretning. Se innspill til opprinnelig oppstartsvarsel.
Rennebu kommune 27.08.2015	Har ikke merknader til utvidelse av planområdet	Merknaden tas til etterretning
Sametinget 15.09.2015	Har ikke merknader til planutvidelsen. Minner om automatisk freda kulturminner.	Merknaden tas til etterretning. Se innspill til opprinnelig oppstartsvarsel.
Karina Berge Moen (gnr/bnr 44/9) 14.08.2015	Ønsker å bli orientert om saken og prosessen med planforslaget	Det har vært avholdt flere folkemøter i forbindelse med planarbeidet. Muligheter for medvirkning videre sikres gjennom offentlig ettersyn.

8 Vedlegg

Reguleringsplan

- Reguleringsplankart, datert 10.12.2015
- Reguleringsbestemmelser, datert 10.12.2015

Teknisk plan og fagrapporter

- Tekniske tegninger (B, C, D, F-tegninger)
- Formingsveileder
- Forprosjekt konstruksjon
- Fagrapport hydrologi/hydraulikk
- Fagrapport støy
- ROS-analyse
- Fagrapport naturmiljø
- Ingeniørgeologisk rapport
- Geoteknisk rapport