

Saksframlegg

Arkivnr. L12	Saksnr. 2020/891-96	
Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	17/22	24.03.2022
Kommunestyret	22/22	07.04.2022

Saksbehandler: Jostein Kongsvik

Detaljregulering av E6 Skogheim-Fossum - Behandling av merknader etter offentlig ettersyn og høring

Dokumenter i saken:

1	I	Møtereferat reguleringsendringer Vindåsliene - prosjekt ny E6	Rambøll Norge As
2	I	Planinitiativ til oppstartsmøte om reguleringsendring Vindåsliene	Rambøll Norge As
3	U	Referat fra oppstartsmøte - E6 Fossum - Skogheim	NYE VEIER AS m.fl.
4	X	Naboliste Garli deponi	
5	X	Naboliste E6 Fossum-Skogheim	
6	X	Høringsinstanser	
7	N	Anmodning om ajourhold av planbase	Roger Monsen
8	I	Europaveg 6 i Midtre Gauldal kommune - Tilbakemelding på varsel om oppstart av detaljregulering og offentlig ettersyn av planprogram - E6 Skogheim - Fossum samt deponiområde Garli	Statens vegvesen
9	I	Innspill reguleringsplan ny E6 Vindåsliene	Ola Østhus
10	I	Ny E6 Vindåsliene - Berøring Aasenshus - gbnr 130/3 - tilbakemelding fra Nye Veier	Ola Østhus
11	I	Midtre Gauldal kommune - Uttalelse til oppstartsmelding om reguleringsplan for E6 Fossum - Skogheim og oppstart av regulering av deponiområde Garli	Bane NOR SF
12	I	Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan og offentlig ettersyn av planprogram for E6 Fossum - Skogheim og av regulering av deponiområde Garli i Midtre Gauldal kommune	Direktoratet for mineralforvaltning

13	I	Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid - reguleringsplan for E6 Fossum - Skogheim og deponiområde Garli - Midtre Gauldal kommune	FYLKESMANNEN I TRØNDELAG
14	I	INNSPILL - VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING OG HØRING AV PLANPROGRAM FOR E6 SKOGHEIM – FOSSUM, SAMT OPPSTART AV REGULERING AV DEPONIOMRÅDE GARLI - MIDTRE GAULDAL KOMMUNE	MATTILSYNET
15	I	Planprogram med høringsfrist 26.6.2020, varslingsbrev og plangrense Garli deponi	Rambøll
16	X	Naboliste - utvidet plangrense	Ingrid Davidsen
17	I	Europaveg 6 i Midtre Gauldal kommune - Tilbakemelding på varsel om utvidelse av plangrense for E6 Skogheim Fossum - varslingsreguleringsarbeid deponiområde Garli	Statens vegvesen
18	I	Varsel om utvidelse av plangrense for E6 Skogheim Fossum - høringsfrist 18.04.2020	Rambøll
19	I	Kopi av Bane NORs uttalelse til varsel om utvidelse av plangrense for E6 Skogheim - Fossum - 3828982_7_1	BANE NOR SF
20	I	Uttalelse til varsel om utvidelse av plangrense for E6 Skogheim - Fossum i Midtre Gauldal kommune	Direktoratet for mineralforvaltning
21	I	Uttalelse til varsel om utvidelse av planområde - reguleringsplan for E6 Skogheim - Fossum - Midtre Gauldal kommune	FYLKESMANNEN I TRØNDELAG
22	I	INNSPILL TIL VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE - REGULERINGSPLAN FOR E6 SKOGHEIM - FOSSUM - MIDTRE GAULDAL KOMMUNE	MATTILSYNET
23	I	Sluttbehandling av planprogram E6 Skogheim - Fossum	Nye veier AS
24	S	Fastsetting av planprogram for E6 Skogheim - Fossum	
25	X	Deponi Dragset- Soknedal.	
26	I	Innspill E6 Skogheim - Fossum	Knut Krokann
27	X	Særutskrift Fastsetting av planprogram for E6 Skogheim - Fossum	
28	U	Melding om vedtak - fastsetting av planprogram	Nye veier AS
29	U	E6 Skogheim Fossum Planprogram - viltkrysninger	Rambøll AS
30	I	Fastsatt - Planprogram E6 Skogheim Fossum	Rambøll
31	U	Melding om fastsetting av planprogram	Adresseliste
32	I	Første gangs behandling av reguleringsplan E6 Skogheim - Fossum	Nye veier AS
33	S	Detaljregulering av E6 Skogheim - Fossum, planId. 2020 001 Behandling før høring og offentlig ettersyn	
34	U	Har noen spørsmål til plankart og bestemmelser - E6 Skogheim Fossum	Rambøll Norge AS
37	U	Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering av E6 Skogheim - Fossum	ADRESSELISTE

38	X	Særutskrift Detaljregulering av E6 Skogheim - Fossum, planId. 2020 001 Behandling før høring og offentlig ettersyn	
39	U	Detaljregulering av E6 Skogheim -Fossum	ADRESSELISTE
40	N	PlanID 2020001 E6 Skogheim Fossum – Planomriss til sosikontroll og registrering	Ingrid Davidsen
42	I	Adkomst til Halland camping og Gullvåg camping fra ny E6 - kopi av skriv til Gullvåg camping	Nye veier AS
43	I	Adkomst til Halland camping og Gullvåg camping fra ny E6 - kopi av skriv til Halland camping	Nye veier AS
44	I	Referat fra teams møte den 19.02.2021 - E6 Skogheim-Fossum	Rambøll
45	I	Gullvåg camping og adkomst ny E6 - Vindalsliene	Gullvåg camping
46	I	Referat fra møte vedr. E6 Vindåsliene - 10.03.2021	Nye veier
47	I	Kommentar fra Trøndelag fylkeskommune til referat	Trøndelag fylkeskommune
48	S	Lokalvei ved omlegging av E6 Vindalsliene	
49	X	Særutskrift Lokalvei ved omlegging av E6 Vindalsliene	
50	I	Delt mappe - Dokumenter til 1. gangs behandling	Jan Olav Sivertsen
51	N	Anmodning om SOSI-kontroll	Roger Monsen
52	S	Planbehandling - Detaljreguleringsplan E6 Skogheim - Fossum, planid. 2020 001 - 1. gangs behandling	
53	N	SOSI-kontroll av PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum, oversendt planforslag 29.06.2021	Ola Hage
54	I	Planbestemmelser E6 Skogheim - Fossum	Nye veier
55	I	Planbeskrivelse - reguleringsplan E6 Skogheim Fossum (planid: 2020001)	NYE VEIER AS
56	S	Planbehandling - Detaljregulering E6 Skogheim - Fossum - 1.gangs behandling	
57	X	Særutskrift Planbehandling - Detaljregulering E6 Skogheim - Fossum - 1.gangs behandling	
59	I	Naboanmerkning GBNR 130/13 - Reguleringsplan E6 Skogheim - Fossum - spørsmål om atkomst	Knut Krokann
60	I	Revidert planbeskrivelse E6 Skogheim - Fossum	NYE VEIER AS
61	N	Anmodning om SOSI-kontroll av planforslag 17.11.2021	Roger Monsen
62	U	Forslag detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum, Midtre Gauldal kommune, til høring og offentlig ettersyn	Kari Anne Moshaug m.fl.
64	X	Diverse dokumenter som er sendt ut på høring,E6 Fossem - Skogheim den 171121	
65	N	SOSI-kontroll av PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum, oversendt planforslag 17.11.2021	Ove Eivind Fossum m.fl.
66	I	SOSI-kontroll av PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum, oversendt planforslag 171121	Trøndelag fylkeskommune
67	I	Sametingets uttalelse til høring av detaljreguleringsplan E6 Skogheim-Fossum	SAMEDIGGI / SAMETINGET
68	I	Forslag detaljreguleringsplan E6 Skogheim-Fossum	Tensio TS AS

69	I	Vedr. 20-90718-9 - Europaveg 6 i Midtre Gauldal kommune - Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum	Statens vegvesen
70	I	Svar på høring - enkel avkjøring - E6 - Vindalsliene	Odd Nyberg
71	I	Innspill til planarbeid for E6 Fossum – Skogheim	Ola Eivind Knutsen
72	I	Innsigelser - Nytt planforslag reguleringsplan E6 - Skogheim-Fossum - Ola Østhus	Ola Østhus
73	I	Vedr. 20-02122-7 - Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Skogheim– Fossum i Midtre Gauldal kommune	Direktoratet for mineralforvaltning
74	I	E6 Skogheim - Fossum - Ber om utsatt høringsfrist til fredag 14. januar 2022	Bane NOR
75	I	VS: Forlenget høringsfrist for detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum, Midtre Gauldal kommune	Jostein Kongsvik
76	U	Etter spør ny SOSI - kontroll	NYE VEIER AS
77	I	Uttalelse til mottatt høring - forslag til detaljreguleringsplan E6 Skogheim- Fossum	MATTILSYNET
78	I	Merknader til detaljregulering - E6 skogheim - Fossum	Hilde og Thomas Schrøder
79	I	Midtre Gauldal kommune - Uttalelse til offentlig ettersyn - Detaljregulering E6 Skogheim – Fossum	Bane NOR
80	I	Uttalelse til forslag til detaljreguleringsplan for E6 Skogheim – Fossum - Midtre Gauldal kommune	STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
81	I	Merknader/uttalelser til planforslag: Detaljreguleringsplan E6 Skogheim - Fossum	Tor Inge Vagnild, Irene Sveian og Tormod Vagnild
82	U	Merknader etter høringsrunde E6 Skogheim - Fossum	RAMPEN m.fl.
83	I	Ny sosi fil E6 Skogheim Fossum	Ove Eivind Fossum
84	I	Offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum - Midtre Gauldal kommune	NVE
86	I	Vedr. 202018158-15 - Fylkeskommunens uttalelse - detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum, Midtre Gauldal kommune	Trøndelag fylkeskommune
87	U	De siste utkallelserne fra høringsrunde Skogheim - Fossum	PLANKONTORET FOR OPPDAL OG RENNEBU m.fl.
88	I	Ny reguleringsplan ny E6 Vindalsliene	Ola Østhus
89	I	Uttalelse til mottatt høring - forslag til detaljreguleringsplan E6 Skogheim-Fossum	MATTILSYNET
90	N	SOSI-kontroll av PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum ihht. oppdatert filleveranse mottatt fra konsulent pr. 10.01.2022	Ove Eivind Fossum m.fl.
91	U	PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum, SOSI-leveranse fra konsulent pr. 07.01.2022 til Kartverket for uttalelse	Kartverket
92	I	PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum og avklaring om SOSI-leveranse for planforslag fra konsulent, 1. gangs behandling	Kartverket

93	U	SOSI-leveranse for planID 2020001 E6 Skogheim – Fossum, avklaring fra Kartverket samt utlegging av planforslag i fylkets database	Kartverket
94	N	Avklaring om planleveranse fra konsulent og SOSI-data for PlanID 2020001 E6 Skogheim – Fossum	Jostein Kongsvik m.fl.
95	U	Detaljregulering av E6 Skogheim-Fossum - Oppretting av plan før merknadsbehandling	NYE VEIER AS
96	S	Detaljregulering av E6 Skogheim-Fossum - Behandling av merknader etter offentlig ettersyn og høring	
97	I	E6 Skogheim - Fossum - Nye Veiers vurdering av innkomne merknader	Nye Veier
98	I	Skogheim - Fossum Vurdering av samlede virkninger på Gaula - vassdraget	Nye Veier
99	U	Detaljregulering E6 Skogheim - Fossum. Forslag til løsning av innsigelser - Vurdering av samlede virkninger på Gaula - Vassdraget	STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE
100	I	Reviderte dokumenter E6 Skogheim - Fossum	Nye Veier
101	N	Anmodning om sosi-kontroll planid.2020001	Roger Monsen
102	I	E6 Skogheim - Fossum - oppretting av byggegrenser	Marte Bergitte Mangerud
103	I	Statsforvalterens vurderinger av forslag til løsning av innsigelser - vurdering av samlede virkninger på Gaulavassdraget - Midtre Gauldal kommune	STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE

Saksopplysninger

Formannskapet vedtok den 04.11.21 forslag til detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum, utlagt til offentlig ettersyn og sendt på høring. Frist for å komme med merknader var den 07.01.22. Det er mottatt merknader fra følgende sektormyndigheter: Fylkeskommunen, Statsforvalteren, Bane NOR, Mattilsynet, Direktoratet for mineralforvaltning, Statens vegvesen, NVE og Sametinget. Videre er det mottatt merknad fra Tensio (eier el.nett) og fem merknader fra virksomheter og privatpersoner.

Statsforvalterens merknader omfattet en innsigelse:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5.4, med bakgrunn i T2/16 punkt 2 bokstav d, punkt 3.7 punkt 2, samt 3.12 og med hjemmel i vannforskriften § 12, naturmangfoldloven §§ 9 og 10, og med henvisning til Statlige planretningslinjer for vernede vassdrag, fremmes det innsigelse til planen, inntil det foreligger en faglig vurdering av samlet belastning og påvirkning på Gaulavassdraget med tilhørende natur og landskap.

En forutsetning for at kommunen skal kunne vedta reguleringsplanen er at innsigelsen er løst. Nye Veier utarbeidet et forslag til løsning av innsigelsen som ble oversendt kommunen 24.02.22. Forslaget omfatter en rapport på 70 sider (vedlagt); *Reguleringsplan E6 Skogheim – Fossum Vurdering av samlede virkninger på Gaula-vassdraget*.

Kommunedirektørens vurdering er at rapporten bør gi et tilstrekkelig faglig grunnlag for å løse innsigelsen. Kommunedirektørens vurdering ble sendt Statsforvalteren 25.02 med anmodning om å ta stilling til om dette var tilstrekkelig for å løse innsigelsen.

Statsforvalteren imøtekom innsigelsen i brev mottatt 16.03.22. Dette begrunnet med at rapporten gir ny dokumentasjon med forslag til nye bestemmelser, rekkefølgekrav samt ny hensynssone i plankartet. Statsforvalteren forutsetter at disse endringene ble oppdatert i planforslaget. Statsforvalteren har samtidig noen forslag for å gjøre planforslaget tydeligere.

Planens omfang og kompleksitet har gjort at kommunedirektørens har prioritert søkelys på virkningene for lokalsamfunnet og de som blir berørt langs den planlagte nye E6-traséene, samt andre tiltak i den forbindelse. For å kunne få svart ut alle merknadene har det vært nødvendig å ha en dialog med Nye Veier, bl.a. fordi mange av merknadene dreier seg om detaljprosjektering, utførelse og gjennomføring av planen. Derfor er store deler av Nye veier sine vurderinger av merknadene tatt til følge og lagt inn under Kommunedirektørens vurderinger.

Forslagene til endringer i planforslaget er gjort på bakgrunn av innkomne merknader og anbefaling i rapporten «Reguleringsplan E6 Skogheim – Fossum Vurdering av samlede virkninger på Gaulavassdraget.» I forbindelse med kommunedirektørens gjennomgang av innkomne merknader ble det oppdaget at en boligeiendom, gnr.131 bnr.13 - Soknedalsveien 927, på Bjørseth var avsatt til LNFR-formål. Dette ville innebære at søknadspliktige tiltak på boligbebyggelsen måtte bli behandlet som dispensjon.

Plankart og planbestemmelser er opprettet i tråd med Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger, unntatt de endringene som er foreslått av Statsforvalteren i brev 16.03.22 med løsning av innsigelsen.

Vurderinger

Ivaretagelse av boligformål gnr.131 bnr.13 på Bjørseth

Detaljreguleringsplaner skal legge til rette for ønskede endringer i arealbruken. Samtidig er det viktig å ivareta etablert arealbruk som er godkjent tidligere og som ikke hindrer de ønske endringene.

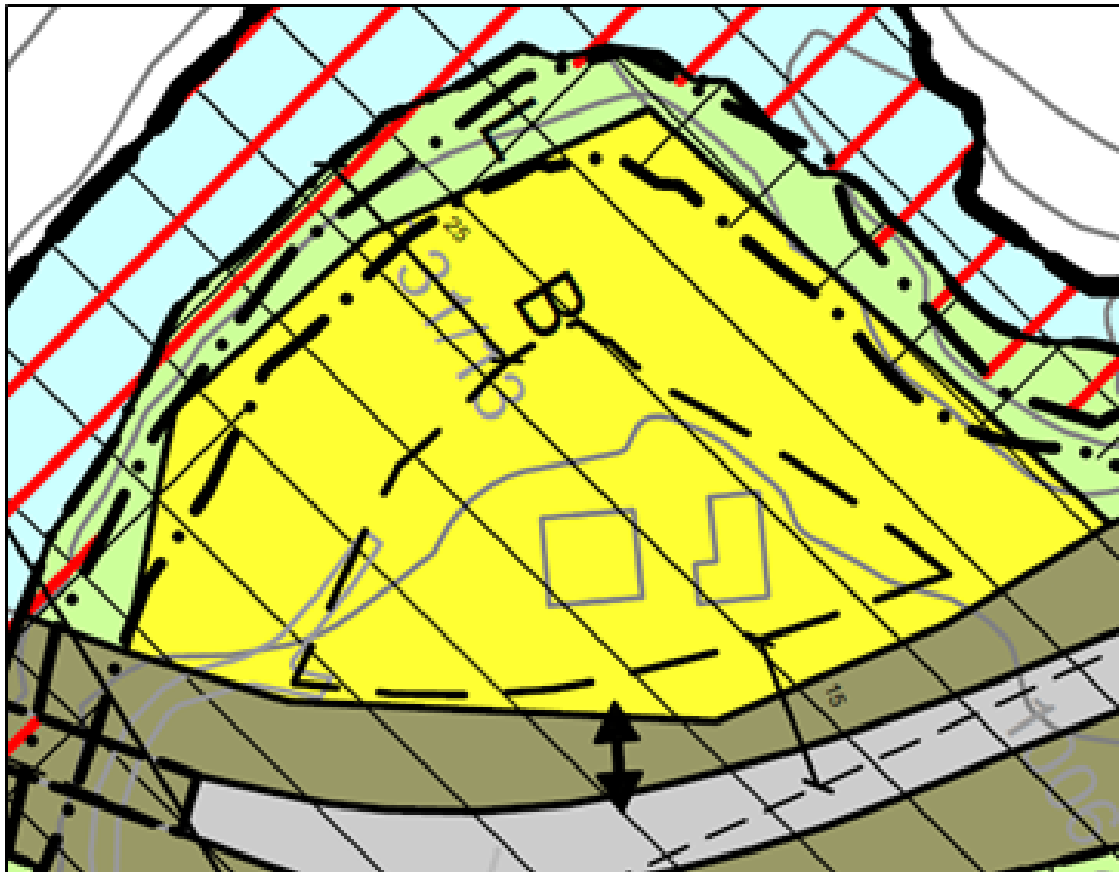
Boligeiendommen gbnr.131/13 på Bjørseth er endret til boligformål, bl.a. for at søknadspliktige tiltak i tråd med boligformålet kan behandles gjennom «normal byggesaksbehandling». Tiltak som ikke er i tråd med regulert arealformål må behandles som dispensasjoner fra reguleringsplan, noe som er tidskrevende for kommunen og påfører eier/tiltakshaver betydelig høyere behandlingsgebyr.

I plankartet er det lagt inn byggegrenser på boligeiendommen gnr.131 bnr.13; I tråd med veilovens § 29, byggegrense 15 m fra veimidt på Soknedalsveien, og for å hensynta vernet av Gaulavassdraget er det lagt inn byggegrense 25 m fra Ila. Samtidig er det lagt inn følgende planbestemmelse,

5.1.1 Bolig (B):

«På boligeiendom gnr. 131 bnr. 13 tillates ikke nye tiltak som kan ha negative virkninger på Ilavassdraget.»

Dette er endringer som etter dialogen med Nye Veier er endret i plankartet (utsnitt under) og i planbestemmelsene.



Utsnitt fra plankartet etter at boligeiendom gnr.131 bnr.13 på Bjørseth er endret til boligformål (gulfarget).

Statsforvalteren, 16.03.2021	Kommunedirektørens vurderinger
<p>Løsning av innsigelse</p> <p>Vi vurderer rapport om planforslagets samlede virkninger på Gaulavassdraget som tilstrekkelig faglig svar på vår innsigelse. Dette på grunnlag av ny dokumentasjon med forslag til nye bestemmelser, rekkefølgekrav samt ny hensynssone i plankartet, som forutsettes oppdatert i planforslaget.</p> <p>Vi har noen kommentarer til rapporten som mulig kan gjøre planforslaget enda tydeligere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekkefølgekrav om at nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres før ny E6 åpner, kan med fordel vises i plankartet med relevante formål, bestemmelsesområde/hensynssone, med tilknyttet bestemmelse. • Lokalveg langs Ila ved Åsen nord foreslås tilbakeført til natur og delvis kantsoner, det er litt uklart for oss om tilbakeføringen er konkretisert i planen. Det bør mulig tydeliggjøres i bestemmelsene/plankartet. • For å hindre avrenning fra veg-tiltak nær Ila foreslås det at det må settes av arealer til infiltrasjonsanlegg. Dette er ikke kommentert i tabellen, det bør vises i planen. 	<p>Det anbefales at nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres og at disse vises med hensynssoner – bevaring av naturmiljø i plankartet med tilhørende planbestemmelser.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Avrenning fra bruer bør samles og renses hvis det er teknisk mulig. Det bør mulig sees på sedimentering over flere år. <p>Miljømålet for overflatevann i §4 i vannforskriften kan med fordel omtales mer. Det bør komme tydeligere frem at det jobbes for å nå miljømålet. Blant annet i rapportens kapittel 2.5.2.</p> <p>I oversendelsesbrevet har kommunen ikke kommentert tidligere innsendte faglig råd. Vi ber om at kommunen gjennom behandling av reguleringsplanen også vurderer/kommenterer og i størst mulig grad hensyntar de faglige rådene, noe som kan styrke planforslaget på flere områder.</p>	<p>På dette stadiet, i sluttbehandling av plan, er det endringene i selve planforslaget, plankart og bestemmelser, som kommunen har søkelys på. Endringer i rapporten vil derfor være av mindre betydning.</p> <p>Med sikte på å få planforslaget sluttbehandlet i mars/april har kommunen prioritert å få Nye Veiers forslag til løsning av innsigelsen raskt oversendt til behandling hos Statsforvalteren. Det var dermed ikke tid til å settes seg godt nok inn i rapporten fra Nye Veier og vurdere denne opp imot begrunnelsene for innsigelsen.</p>
--	--

Statsforvalteren, 21.12.2021	Kommunedirektørens (KD) og Nye Veiers vurderinger
<p><u>Jordbruk</u></p> <p>Totalt 18,3 daa fulldyrka jord (mulig mindre areal innmarksbeite inngår) blir permanent nedbygd som følge av etablering av ny lokalveg, med adkomst til eiendommer. Flere gjenværende arealer kan bli så små at de går ut av drift. Det er ikke planer om å erstatte permanent nedbygd jordbruksareal innenfor denne delstrekningen av E6, Skogheim-Fossum, men arealene vil bli kompensert i prosjektet E6 Ulsberg-Vindåsliene. Midlertidig beslag er beregnet ved å benytte en buffer på 35m fra senterlinje på veg, og anslås til 9,5 daa. I området vil bare mindre arealer dyrkbar jord gå tapt til veganlegget. Det er et prosjektmål å minimalisere permanent jordbruksbeslag. Vi har faglig råd om at det i det videre arbeidet også søkes å minimere permanent og midlertidig omdisponering av dyrka jord.</p> <p>Spesielt vil vi oppfordre til å se om det kan finnes andre løsninger for lokalveien, som reduserer beslaget av dyrka jord, ved å utnytte lokalveisystemet lenger øst.</p>	<p>KD:</p> <p>Iht. planbestemmelse 4.1.2 <i>Estetikk og landskapsforming</i> skal Nye Veier sin Estetiske veileder legges til grunn for utforming av veianlegget. Veilederes kap. 4.3 <i>Jord som ressurs</i>, vurderes å ivareta jordvernet på en god måte.</p> <p>Det er vanskelig å se hvordan arealbeslagene med ny E6 skulle kunne spare mer produktiv skog og dyrka mark.</p> <p>Gjeldende løsning for lokalvei vurderes å ivareta de lokale interessene på en god måte, totalt sett, og at det ikke er ønskelig å flytte denne lenger øst.</p>

Skogbruk

Vi viser til vår uttalelse til oppstarten datert 23.06.2020, der vi skrev at konsekvensene for verdiskapning i skogbruket bør utredes. Vi kan ikke se at dette er utført. Vi synes at dette høres ut som en underdrivelse når det omdisponeres hele 231 daa høybonitetsskog, i tillegg til 296 daa middels og 50 daa lav bonitet, jfr. tabell 1 i fagnotatet «klimagassbudsjett». Dette er skog som drives aktivt, og som er økonomisk viktig.

Skog	Skog_Lav bonitet	27 976	49 994
	Skog_Middels bonitet	274 059	296 291
	Skog_Høg bonitet	334 726	231 165

Nye Veiers sammenstilling over skogareal med ulike boniteter, først for nullalternativet og deretter for planforslaget.

Skogbruk - arealbruksendring

Vi skrev også at konsekvensene for tapt karbonopptak ved avskoging bør utredes. Det foreligger et anslag over konsekvensene av arealbruksendringer i et 60- årsperspektiv, hvor avskoging er tatt med, jfr. nevnte tabell. Det er positivt. Anslaget er på 16 500 tonn CO₂- ekv. på 60 år, mens Miljødirektoratets arealbruksendringkalkulator gir et anslag på over 23 000 tonn på 20 år. Det kan dermed se ut som anslaget over karbontap som følge av tiltaket er for lavt. Vi stusser også over at arealbruksendringene er større for nullalternativet (med tunnel) enn for planforslaget.

Vi mener likevel denne reguleringsplanen burde hatt konkrete, avbøtende tiltak knyttet til den faktiske omdisponeringen av skog som den medfører. Å minimere klimagassutslipp er et av prosjektmålene og her er det mange tusen tonn CO₂-utslipp fra avskoging som bør kompenseres. Vi ønsker oss flere

Nye veier viser til at de har vurdert et alternativ for lokalveien øst for ny E6, se kap.2.1 i vedlegg 3. Planforslaget legger opp til at lokaltrafikken skal bruke dagens E6 i sør, og vedtatt regulert løsning i nord. Beslaglagt dyrkamark av lokalveien i nord er fra vedtatt reguleringsplan (2019). Det ses på å redusere beslaget i byggeplanfasen. Prosjektet har som mål å redusere beslag av dyrkamark, både i reguleringsfasen og i prosjekteringsfasen.

Nye veier har i tabellen i venstre kolonne vist arealbruksendring for skog av lav, middels og høy bonitet, først for nullalternativet deretter for planforslaget. Tallene viser at planforslag sammenlignet med godkjent nullalternativet gir mindre beslag av skog. Dette er i hovedsak pga. smalere E6 profil. Derfor er det konkludert i naturressurs-rapporten med at skogbruken er forringet, uten at det gir en negativ påvirkning sammenlignet med nullalternativet, faktisk en liten forbedring.

Nye Veier viser til at for beregningene i prosjektet er det brukt *VegLCA**, også for utslipp fra arealbruksendringer. Dette er for å få transparente og etterprøvbare resultater, som kan også sammenlignes med andre vegstrekninger. Miljødirektoratets arealbrukskalkulator benytter en annen metodikk, som er med å gi ulike resultater, og er ikke like god med beregning av så mange arealbruks- endringer. Utslipp fra arealbruksendringer er svært

avbøtende tiltak, og gjerne med estimert karbonopptak. Vi har **faglig råd** om at områder som er egna for revegetering, revegeteres, ved at det plantes gran der det er hensiktsmessig, som et minimumstiltak.

Vi har faglig råd om at områder som er egna for revegetering, revegeteres, ved at det plantes gran der det er hensiktsmessig, som et minimumstiltak.

Det er registrert viktige livsmiljøer (MiS) i form av gammel gråor-heggeskog langs den nordre bredden av elva Ila på en lengre strekning. Dette vurderes å være et viktig landskaps-økologisk funksjonsområde. Også ved Fossembrua ser vi det er registrert MiS-figurer. Vi har faglig råd om å søke å unngå å avvirke eller forringe MiS-figurer. MiS-figurer inneholder viktige biologiske verdier, og er bestemt for bevaring.

Naturmangfold

Konsekvensutredningen for naturmangfold innsendt nå sier at kunnskapsgrunnlaget vurderes å være rimelig godt, men at det fortsatt skal gjennomføres supplerende feltregistreringer og innhentes informasjon fra lokale. Ut fra dette mener vi at kunnskapsgrunnlaget kan være mangelfullt. Det er et usikkerhetsmoment. Spesielt for de artene som er listet opp som truede arter og arter av særlig stor forvaltningsinteresse, hvor vi ikke kan se at det er noen tydelige avbøtende tiltak i planens kart eller bestemmelser.

Konsekvenser vil blant annet være forstyrrelse av hekke-områder og oppstyking av funksjonsområder kan medføre at sårbare og trua fuglearter forsvinner. Tyder på at nåværende intakte sammenhenger mellom naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter blir kvalitetsmessig redusert.

Landskap

Elva Ila blir klemt mellom to veier mange steder. Dette er svært uheldig for elvenaturen. Alt av kantskog og elveører er viktig for vassdraget selv om dette ikke er kartlagt som naturtyper. Ila er en del av det varig vernede Gaulavassdraget.

avhengig av utslippsfaktorene som er lagt til grunn.

* *VegLCA er en metodikk for å beregne klimagassutslipp, som Statens vegvesen har vedtatt at alle prosjekter over 51 millioner kroner må bruke.*

KD ønsker at revegetering skal skje differensiert og stedstilpasset, og ikke ut fra et generelt råd om beplantning av gran. Nye Veier sin *Estetiske veileder* legges til grunn for utforming av veianlegget (Planbestemmelse 4.1.2 *Estetikk og landskapsforming*). Veilederen vurderes å ivareta revegetering og beplantning på en god og balansert måte.

De nevnte viktige livsmiljøene i gammel gråor-heggeskog langs Ila ligger ifølge nibio.no sitt kart utenfor planområdet og er dermed ikke direkte berørt av planforslaget.

Merknadene om *Naturmangfold, Landskap, Vassdrag* og om *Samlet belastning*, gir bakgrunnen for Statsforvalterens innsigelse. Etter at rapporten om samlet belastning på Gaulavassdraget ble akseptert av Statsforvalteren som løsningen på innsigelsen, går **KD** ut fra at denne rapporten svarer ut disse merknadene.

Nye Veier viser til at konsekvensutredning for

Elveløpsformer med aktive prosesser, isavsmeltingsformer, botanikk, vannfauna og landfauna inngår som viktige deler av naturmangfoldet. Store kulturminneverdier. Viktig for friluftslivet». Vi kan ikke se at landskapspåvirkninger har blitt vurdert iht. verneplan for Gaula. For å oppnå målene, må det særlig legges vekt på blant annet å «unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk ...»

Vassdrag

Overflatevann fra vegen skal samles i rensegrøfter og føres til vassdrag via stikkrenner. Avstand fra veg til elva er kort, og potensialet for naturlig rensing vil være redusert ifølge KU for naturmangfold. Løsningen med en åpen veitrasé vil derfor utgjøre en forskjell sammenlignet med avrenning fra tunnel som samles i renseløsninger før det eventuelt føres til resipienten. I tillegg vil planlagt utvidelse av eksisterende bru over Ila medføre etablering av en ny brusøyle i elva, og en utvidelse av eksisterende landkar ute i elva. Tidligere etablering av deponi BAA12 har allerede resultert i høy partikkelavrenning til Ila, og fortsatt utvidelse av deponiet vil kunne føre til enda mer partikkelavrenning hvis det ikke gjennomføres bedre avbøtende tiltak i anleggsfasen enn dagens tiltak.

De mindre bekkene vil bli ført gjennom stikkrenner og kulverter noe som er negativt for vannøkologien i bekken. Vannhastigheten øker også ofte sammenlignet med i det naturlige bekkeløpet. Vannets oppholdstid er en viktig faktor i akvatiske økosystem, samt for evnen til å redusere flom og lekkasjer av partikler og næringsstoffer. Tiltaket kan gi endret flomdynamikk for vassdraget. Gaula er et flomvassdrag der vannstanden går fort opp og ned, det er årlige større eller mindre flommer i Gaula.

Det er et usikkerhetsmoment at det kan bli oversett enkelte skadereduserende tiltak i anleggsfase og gjennomføring. En reguleringsplan gir ingen garanti mot menneskelige feil samt systemer som skal følge opp i etterkant. Bestemmelsene 4.2.5 og 4.6.1 gir føringer som forplikter, men de omfattende inngrepene kan gi problemer i forhold til intensjonen.

Samlet belastning

RPR for verna vassdrag omfatter også annen natur ved vassdraget. Samlet sett for naturmangfold, landskapsbilde og vassdragsøkologi synes det som totaliteten her vil skade en del av det vernede Gaulavassdraget.

Landskap svares ut i rapporten om samlet belastning på Gaulavassdraget.

Nye Veier viser til at Basis-kartleggingen og reguleringsprosessen har pågått samtidig. Analysene er klar i februar-mars, og da vil konsekvensanalysen suppleres med endelige basisdata. Teksten i konsekvensutredningen om mangelfullt kunnskapsgrunnlag, gjelder kun kartlegging av vannmiljø, ikke naturtyper på land. Dette svares ut i rapporten om samlet belastning for Gaulavassdraget.

Alternative vegstrekninger er så vidt vi kan se vurdert som fordyrende, men ikke prissatte virkninger blir skadelidende. Alternativene er ikke konsekvensutredet, men foreligger som en del av siling tidlig i planprosessen. Klimautslipp er vurdert høyere for drift av tunell og anleggsfase enn veg i dagen, men ikke beregnet for endring av natur/myrområder, endring av skog er beregnet noe lavt, dette kan mulig være en svakhet i utredningsarbeidet.

Nedre del av Ila er lakseførende opp til Fossembrua i Soknedal, i nordre del av planområdet. Gaulavassdraget er et nasjonalt laksevassdrag. Gaula er også et referansevassdrag for Trøndelag. Gaula står i fare for å bli en svært modifisert vannforekomst på grunn av samlet belastning. Det er i gang et arbeid for å se på samlet belastning knyttet til E6-utbyggingen.

Vannforskriften forplikter å søke løsninger som bedrer de økologiske forholdene langs vassdragene (økologisk kompensasjon). Det må derfor vurderes avbøtende eller restaurerende og kompenserende tiltak som må etableres dersom det ikke finnes alternative utbyggingsmuligheter.

Vi viser til foreløpig fagrapport Samlet belastning av ny E6 Gaula med tiltenkt påfølgende mulighetsstudie. Det skal beregnes samlet belastning av ny E6 på strekningen fra Ila bru til Melhus, noe som vil bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget for videre forvaltning av vassdraget.

Det er vanskelig å vurdere hvordan dette tiltaket påvirker samlet belastning på Gaula med tilhørende sideelver når flere parseller av vegen ikke er vedtatt, men denne strekningen endres nå fra tunell til dagsone, dette endrer forutsetningene for mulighetsstudien. Det er en sannsynlig fare for at tilstanden i vassdraget kan bli forverret.

Vi minner om at det beste alltid vil være å unngå irreversibel skade på naturmiljøet. Økologisk kompensasjon utgjør en siste utvei i tiltakshierarkiet. Det vernede vassdraget skal beskyttes mot forringelse inntil 100 meters bredde på hver side.

Vi ønsker også å minne om at det foreligger anerkjent metode for konsekvensutredninger på klima og miljøområdet, veileder M-1941. Lokalveg delvis i tunell kan være bra, men E6 vil berøre Gaulavassdraget, og det blir veg på begge sider av vassdraget, med skjæring inntil Ila. Vi mener virkninger for naturmiljø og vernet vassdrag blir omfattende.

Friluftsliv

Nye Veier viser til at vekting av ikke prissatte virkninger er et skjønnsmessig forhold, og her er de viktigste friluftslivverdiene som bli berørt, knyttet til

Planforslaget vurderes i konsekvensutredning for friluftsliv/ by- og bygdeliv i sum å medføre noe negativ konsekvens for friluftsliv i utredningsområdet sammenlignet med vedtatt reguleringsplan. Vi mener dette forsterker behovet for å vekte de ikke prissatte virkningene av planforslaget tyngre.

Forurensning/deponi

Denne parsellen vil få store overskuddsmasser på grunn av terrenginngrepene i fjell og løsmasser i området ved Bjørset. Overskuddsmassene fra veganlegget foreslås deponert ved Bjørset inntil dagens steinbrudd og deponi på samme sted. Dette vil endre landskapet samt bekkedrag knyttet til Gaula. Blant annet skal eksisterende bekk flyttes og reetableres. Vi viser til våre vurderinger om naturmangfold og vassdrag samt innsigelse om samlet belastning.

Klima og Miljø og Helse og omsorg

Støy

Støy er godt utredet og beskrevet. Totalt er det 14 boligeiendommer med fasade i gul sone for støy fra veitrafikk. For 8 av eiendommene er det kombinasjonen av støy fra veitrafikk og jernbane (Sumstøy) som gir gul støysone. Langsgående skjerming ved veien gir god effekt. Plassering og lengde for skjerm er ikke sikret i plankartet, og heller ikke i bestemmelsene utover formuleringen: «Støyskjerming skal så langt som mulig skje med støyvoll og/eller støyskjerm langs E6, innenfor arealformålene annen veggrunn og/eller kjøreveg.»

I § 4.2.2. b) er det gitt juridisk sikring av hvilke eiendommer som skal vurderes for lokale tiltak. Vi vurderer at dette også medfører en sikring av at støyskjerm må etableres på en måte som er i tråd med skjermingseffekten beskrevet i støyutredningen.

Statsforvalteren som sektormyndighet for støy gir faglig råd om at bestemmelsene må sikre akseptable støyforhold for støyfølsom bebyggelse både innendørs og på uteoppholds-

elvefiske. Dette mener vi blir upåvirket, og kanskje noe forbedret, hvis det gjennom avbøtende tiltak revegeteres langs kantsonene. Dette utdypes ytterligere i dokumentet for Gaulavassdraget.

KD:

Deponiet medføre en svært stor endring i landskapet. Samtidig er behovet for deponi en uunngåelig konsekvens av beslutningene om ny E6-trasé med veistandardene som er satt for dette.

Plasseringen inntil eksisterende deponi og masseuttak vurderes som en riktig lokalisering.

Utarbeidelsen av en landskapsplan for reetablering av deponiet til produktiv skog vurderes som et godt avbøtende tiltak.

KD tar til følge deler av Statsforvalterens merknader til bestemmelsene om støyskjerming. Dette gjøres med følgende endringer i følgende endringer i planbestemmelse § 4.2.2 a); «*Uteoppholdsarealer*» tilføyes i første setning: «*Støyfølsom bebyggelse med uteoppholdsarealer (...)*» og i siste setning skiftes «*i hovedsak*» ut med «*primært*»: «*Støyskjerming skal primært skje med støyvoll og støyskjerm langs E6, innenfor arealformålene annen veggrunn og/eller kjøreveg.*»

Nøyaktig plassering av støyvoll og støyskjerm bør ikke skje reguleringsplan, men ifb. detaljprosjektering av veianlegget iht. føringene i fagrapport støy.

areal. Vi gjør oppmerksom på at er oppdatert i år. Vi gir derfor et faglig råd om at det i planbestemmelsene vises til retningslinje T-1442/2021 med nye kapitler og tabeller.

E6 vil også medføre mer trafikkstøy til området enn for E6 i tunnel ifølge KU for friluftsliv/by- og bygdeliv. Støypåvirkninger fra vegbanen vil påvirke det totale støybildet i dalføret. Dette har noe å si for friluftsliv, fauna, blant annet for sensitive arter. Vi viser til vurderinger om naturmangfold, landskap og vassdrag.

Gåing og sykling

Vi ser ikke at det er konkrete løsninger for gående og syklende i planen, ut over at det er beskrevet at lokalveg (ny fylkesveg) med tunell også skal kunne brukes av gående og syklende. Dagens E6/ny fylkesveg vil få mindre trafikk i det daglige, men skal også være omkjøringsveg for E6. Vi er usikre på hvor attraktivt og sikkert eksempelvis tunnelen vil kunne være for gående og syklende, uten at det er etablert fortau eller gang og sykkelveg. Vi etterlyser derfor at gåing og sykling ivaretas på en bedre måte gjennom plankart og bestemmelser.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5.4, med bakgrunn i T2/16 punkt 2 bokstav d, punkt 3.7 punkt 2, samt 3.12 og med hjemmel i vannforskriften § 12, naturmangfoldloven §§ 9 og 10, og med henvisning til Statlige planretningslinjer for vernede vassdrag, fremmes det innsigelse til planen, inntil det foreligger en faglig vurdering av samlet belastning og påvirkning på Gaulavassdraget med tilhørende natur og landskap.

I tillegg fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

Nye Veier sitt forslag om å ta inn bestemmelsen er rettet opp til å gjelde krav til støy innendørs “og” utendørs.

Dette er en endring i planbestemmelse 4.2.2 c).

Topografien og vegtraséene gir liten plass til andre løsninger for gående og syklende. Det er stilt krav om gode, trafikksikre løsninger for gående og syklende på ny lokalvei, med hensyn til belysning og skilting, spesielt ved omdirigering ved bruk av lokalvei som omkjøringsvei for E6.

Nye Veier viser til at Rekkefølgebestemmelsen § 8.2 2) sikrer at nødvendige tiltak tilknyttet tunnel skal gjennomføres i forkant av at veganlegget åpnes. Det presiseres i denne bestemmelsen at det skal vurderes mht. trafikksikkerhet for myke trafikanter i tunnelen.

Det vises til sammendrag av Statsforvalterens brev 16.03.22, med løsning av innsigelsen på bakgrunn av rapporten om samlet belastning på Gaulavassdraget.

1. Iht. planbestemmelse 4.1.2 *Estetikk og landskapsforming* skal Nye Veier sin *Estetiske veileder* legges til grunn for utforming av veianlegget. Veilederes kap. 4.3

1. I det videre arbeidet bør søke å minimere permanent og midlertidig omdisponering av dyrka jord. Spesielt vil vi oppfordre til å se om det kan finnes andre løsninger for lokalveien, som reduserer beslaget av dyrka jord, ved å utnytte lokalveisystemet lenger øst.
2. Som et avbøtende tiltak bør områder som er egna for det revegeteres ved at det plantes gran der det er hensiktsmessig.
3. Det bør søkes å unngå å avvirke eller forringe MiS-figurer.
4. Planbestemmelsene bør vise til retningslinje T-1442/2021 med nye kapitler og tabeller.
5. Bestemmelsene bør sikre akseptable støyforhold for støyfølsom bebyggelse både innendørs og på uteoppholdsareal.

Jord som ressurs, vurderes å ivareta jordvernet på en god måte. Det vurderes at gjeldende løsning for lokalvei totalt sett ivaretar lokale interesser på en god måte.

2. *Estetisk veileder* nevnt i pkt.1, vurderes å ivareta revegetering/beplantning på en god måte.
3. Nevnte MiS-figurer ligger utenfor planområdet.
4. Retningslinje T-1442/2016 har vært lagt til grunn fra starten av planarbeidet og i fagutredning støy. Dermed bør denne retningslinjen også brukes fram til reguleringsplan er vedtatt.
5. Forslag til endringer i planbestemmelsene om støyskjerming er vist på forrige side.

Vannforvaltning

Som vannregionmyndighet vil fylkeskommunen påpeke også ytterligere vannmiljøpåvirkning med planforslaget slik det foreligger, og at det ikke skal forskutteres at miljømål fastsatt i regional vannforvaltningsplan oppnås når det skjer negative inngrep.

I den nasjonale databasen Vann-Nett har vannforekomsten Ila, nedre del (ID-122-207-R) og bekkefelt (ID-122-203-R), hhv. moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand. Miljømål for vannforekomstene er hhv. god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Med planforslag som ikke legger til grunn eller ivaretar vannforskriften § 4 og godkjent regional vannforvaltningsplan, skal § 12 svares ut og strenge vilkår og krav til begrunnelse gjelder. Vannforekomstene (ID-122-207-R) og bekkefelt (ID-122-203-R) oppnår ikke miljømål med gjeldende tilstandsklassifisering, og det må iverksettes tiltak for å tette gapet mellom dagens tilstand og miljømål.

Det er kommunen som planmyndighet som foretar vurderingen etter § 12 og om den omsøkte virksomheten vil medføre en forringelse, om virksomheten kan tillates, og eventuelt på hvilke vilkår. Dette gjelder ny aktivitet eller nye inngrep som medfører endringer i de fysiske egenskapene til vannforekomsten eller forurensende aktivitet til vannforekomsten, eller begge.

Deler av Fylkeskommunens merknader svares ut og imøtekommes i rapporten om samlet belastning på Gaulavassdraget, jf. løsning av Statsforvalterens innsigelse.

Nye Veier viser til at nye data har endret disse tilstandsklassene, så Vann-nett er ikke oppdatert. Ila ble nedklassifisert grunnet én enkelt prøvetaking i 2019. Enten er det noe feil med den enkelte prøvetakingen, eller så er det en enkelt hendelse som har ført til denne topp av konsentrasjoner. Alle målinger etterpå viser betydelig bedre tilstand. Også for bekkefeltet er det nye data, men i bekkefeltet er det flere bekker som er undersøkte i prosjektet, derfor er det vanskelig å si hva som Vann-nett mener er dårlig. Det er i hvert fall ikke alle bekker i bekkefeltet. Etter som det er god tilstand mener vi at miljømålene allerede er oppnådd. Se vedlegg for nærmere redegjørelse og til eget dokument om samlet belastning på Gaulavassdraget.

Nye Veier viser til at §12 skal vurderes dersom tiltaket forringer en vannforekomst, eller at miljømålene ikke nås. Vår vurdering er at det ikke vil bli en langsiktig negativ miljøpåvirkning, kun midlertidig i anleggsfasen. Den planlagte støttemuren/tørrmuren langs Ila

Ut fra ovennevnte blir vannforskriften § 12 relevant. Vilkårene i § 12 må alle være oppfylt for at det skal kunne gis tillatelse etter det aktuelle sektorregelverket. Inntil det er gjort en vurdering av hvordan vilkårene i § 12 kan svares ut, er planen mangelfullt utredet.

Fylkesveg

Valget om å flytte E6 ut i dagen og legge en lokalveg som fylket skal eie, i tunnel, er i utgangspunktet ikke etterspurt av Trøndelag fylkeskommune. Løsningen medfører nye kostnader som vi ikke kan knyttes til regional utvikling. Når det planlegges lange strekninger uten kryss på E6, skapes en ny vegforpliktelse for oss som veiere. Det er derfor vesentlig for oss at ny tunnel og vegstrekninger ikke medfører uforutsette og ekstraordinære kostnader knyttet til dette løsningsvalget, som vil innebære besparelser og bedre løsninger for ny E6 i området. Vi ber derfor om en ytterligere omtale av geotekniske forhold for framtidig fylkesvegnett, inkl. tunnel-portalområdene, og en vurdering av hvilke tiltak som skal gjøres for å sørge for en mest mulig varig sikring mot ras/ skred på fylkesvegnettet, samt best mulig varighet av tunnelen.

Gang- og sykkeltrafikk

Det bør gis reguleringsbestemmelser om at det ved detaljplanlegging av tunnel ses på avbøtende trafikksikkerhetstiltak som kan gi en tryggere ferdsel for syklister gjennom tunnelene. Dette gjelder når det ikke er omkjøringer, noe som antas å være normalsituasjonen.

Teknisk plangodkjenning av fylkesvegnett

Det må tas inn en rekkefølgebestemmelse om at framtidig veiere skal få planene til teknisk plangodkjenning før bygging av veganleggene, inkl. tunneler og bruer/konstruksjoner. Det må lages tydeligere reguleringsbestemmelser om utforming av veganleggene på fylkesveg. Det henvises til regulerings-planens vedlagte tekniske tegninger, noe som vil

fører til noe forringelse av kantsonen. På dette strekket er kantsonen vurdert til å ha begrenset verdi. Sammen med etablering av rensegrøft, vurderes den totale påvirkningen på vannforekomsten til å bli positiv eller nøytral. Se vedlegg 1 for nærmere redegjørelse.

Nye Veier viser til at det er gjennomført en egen rapport for ing.geologi på fylkesvegen. Denne har under høring av planforslaget vært på 3.pars kontroll hos Multiconsult. Det er også der presisert at påhuggsområdene må omtales ytterligere i rapporten. Dette rettes opp.

Rekkefølgebestemmelsen §8.2 2) sikrer at nødvendige tiltak tilknyttet tunnel skal gjennomføres i forkant av at veganlegget åpnes. Det presiseres i denne bestemmelsen at det skal vurderes mht. trafikksikkerhet for myke trafikanter i tunnelen.

Det foreligger en avtale mellom Nye Veier og fylkeskommunen om teknisk godkjenning. Planbeskrivelsen gjør rede for hvilken standard og vegnormal som ligger til grunn. Krav til gjennomføring vil bli ivaretatt gjennom entreprisekontrakt.

være vanskelig å bla seg fram til i ettertid. Det bør for eksempel henvises til aktuell vegnormal eller standard. Det bør lages en reguleringsbestemmelse om at sidearealene til veganlegget skal opparbeides senest innen påfølgende vår.

Avvik fra vegnormaler på fylkesveg

Det forutsettes at eventuelle planlagte avvik fra vegnormaler der vegeier selv er avviksmyndighet for fylkesvegnettet, er godkjent før reguleringsplanen vedtas.

Beredskapsplaner og risikovurdering tunnel på fylkesveg

Trøndelag fylkeskommune ber som framtidig vegeier om å bli involvert i utarbeidelse av beredskapsplan samt risikovurderinger av tunnel som planlegges på framtidig fylkesveg.

Viltkryssinger og fylkesveg

Dersom planlagte viltkryssing påvirker trekkruiter slik at vilt vil krysse framtidig fylkesvegnett, forutsetter fylkeskommunen som vegeier at kostnader og gjennomføring av tiltak knyttet til utforming av gjerder/ kryssinger dekkes av Nye veier som tiltakshaver. Det bør lages en bestemmelse tilsvarende 4.5 b for framtidig fylkesveg for å ta høyde for at dette kan endre seg over tid.

Kubastu miljøtunnel

Kommunen bør også vurdere å legge inn hensynssone i planen på begge sider av Kubastu miljøtunnel. Dette for å sikre at områder ikke bygges ned eller endres på noe vis som hindrer vilttrekk ned mot faunapassasjen. For eksempel må ikke plan-grensen for Solberg steinbrudd utvides i sørvestlig retning.

Nye Veier viser til at det ble sendt to avvikssøknader i mai 2021. Nye Veier har fått muntlig svar fra TFK om at disse er godkjent. Formelt svar er forventet snarlig.

Nye Veier bekrefter at fylkeskommunen vil bli involvert i dette arbeidet.

Nye Veier viser til at fylkesvegen (dagens E6) ikke har viltgjerde i dag, i tillegg vil vegen ha en betydelig lavere ÅDT samt lavere hastighet. Det er ikke ønskelig å kanalisere viltet, derfor er det ikke aktuelt med gjerde langs fylkesvegen. Det gjøres tiltak for å unngå kanalisering mellom E6 og jernbanen.

Nye Veier viser til at gjeldene reguleringsplan for Solberg steinbrudd er tatt inn i sin helhet i denne reguleringsplanen. Utvidelse eller endring ift. dette medfører en egen reguleringsprosess med nødvendige utredninger, og kommunen er da planmyndig i en slik prosess. Det tas inn en utvidet bestemmelsessone for ivaretagelse av viltkorridorens funksjon, til å lede viltet gjennom området og over E6. Det stilles krav om at naturen driftes på en slik måte at skogen blir ivarettatt.

Det er bra at alle viltkryssinger skal evalueres etter fem år. Ideelt sett bør viltkryssinger følges opp helt fra veien åpnes. Dette for å gi et godt kunnskapsgrunnlag om hvor fort viltkryssingene faktisk tas i bruk. Trøndelag fylkeskommune ber uansett om å bli involvert i planlegging av dette arbeidet. Her kan det være aktuelt å gjennomføre et større viltkameraprojekt på alle over- og underganger for ny E6 i sørdelen av Trøndelag.

Kubastu miljøtunnel bør planlegges slik at det i framtida kan bygges overgang også over jernbanen. Hvis det viser seg at påkjørselsfrekvensen på jernbanen øker betydelig bør det være mulighet for å bygge overgang også over jernbanen.

Kulturminner

I korrespondansen har Nye Veier vist til at disse skal legges inn med bevaring av kulturmiljø (H570) før endelig vedtak. Vi vil påpeke her at det korrekte vil være at man legger disse inn som areal fredet etter lov om kulturminner (H730). Da anvendes geometrien slik den kommer frem av Askeladden, med sikringssone som yttergrense. Vi ber om at plankart og planbestemmelser oppdateres i tråd med vårt innspill.

Dette er prosedyrer for oppfølging, og slike forhold hjemles ikke i reguleringsplanen.

Dette har vært tatt opp, men ikke fulgt opp pga. at det er for lite plass og for stor fallhøyde ned mot Ila.

Dette er rettet opp i plankartet og planbestemmelsene.

NVE, 07.01.22	Kommunedirektørens (KD) og Nye Veiers vurderinger
<p><u>Sammenligningsgrunnlaget/0-alternativet</u> De ulike rapportene/utredningene har til dels ulike definisjoner av hva som anses å være «0-alternativet», for eksempel opererer Rambølls notat «Vurderte alternativer for E6» av 22.10.2021, revidert 11.11.2021, med regulert trase som «0-alternativet» mens f.eks. Rambølls «Konsekvensutredning landskapsbilde» av 28.09.2020, revidert 22.10.21, anser dagens situasjon til å være 0-alternativet.</p> <p>Det er imidlertid viktig at tiltakshaver selv er konsistent på dette gjennom planprosessen.</p> <p><u>Samla belastning på Gaulavassdraget</u> Nye Veier, Statsforvalteren og NVE har som kjent gått sammen om et samarbeidsprosjekt hvor en ser på de samlede virkningene av vegprosjektet på de allmenne interessene for det varig verna Gaulavassdraget på strekningen Ila bru til Melhus sentrum. Realiseringen av dette prosjektet vil ytterligere belaste vassdraget, særlig da med tanke på nærføring til Ila. Dette er bekymringsfullt, ikke minst med tanke på at Gaulavassdraget, pga. stadig økende grad av tekniske inngrep, nå er i ferd med å endres til en sterkt modifisert vannforekomst.</p> <p>Alternative parseller er ikke konsekvensutredet men er en del av silingsprosessen tidlig i planprosessen. «Samla-belastningsprosjektet» kom i stand som følge av at de berørte regionale etatene, spesielt NVE og Statsforvalteren gjennom mange år med planer for utbygginger i forbindelse med E6 sør, opplevde at en manglet et overordnet blick på de totale sumvirkningene av vegprosjektet og i stedet behandlet delparsell for delparsell for seg.</p> <p>Det at strekningen endres fra tunell til daglinje endrer forutsetningene for mulighetsstudien. Skal Samla-belastningsprosjektet ha en reell innflytelse på vegprosjektet Ulsberg-Melhus som helhet må (betydelige) påvirkninger på det verna vassdrag på <i>en</i> parsell etter vårt syn innebære reduserte inngrep, evt. kompenserende tiltak på <i>andre</i> parseller. Kompenserende tiltak er imidlertid å anse som en siste utvei</p>	<p>Ifølge <i>Forskrift om konsekvensutredninger</i> § 20 skal en konsekvensutredning inneholde en beskrivelse av <u>den nåværende miljøtilstanden</u> og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet). Dvs. nullalternativet = den nåværende miljøtilstanden.</p> <p>Nye Veier har som følge av NVEs merknad om manglende konsistens i bruk av sammenligningsgrunnlag, gjort endringer/opprettinger i konsekvensutredningene for <i>Landskapsbilde, Kulturarv</i> og <i>Naturressurser</i>.</p> <p>KD: Deler av NVEs merknader svares ut og imøtekommes i rapporten om samlet belastning på Gaulavassdraget, jf. løsning av Statsforvalterens innsigelse.</p> <p>Nye Veier påpeker at dersom tunnelen forlenges og E6 legges lengre bort fra bekken medfører dette større skjæringer, som gjennom prosjektet er vurdert til å ha større konsekvenser enn nærføring til vassdraget. Det anlegges en tørrmur ved nærføringen til Ila i omtalt område, dette er vurdert i</p>

der en ikke klarer å unngå (betydelige) irreversible inngrep i vassdragsnaturen. NVE er bekymret for at planforslaget fremmes uten at det foreligger en faglig vurdering av samlet belastning og påvirkning på det varig verna Gaulavassdraget.

Vi anbefaler derfor at planforslaget avventes inntil slik vurdering foreligger, evt. at en vurderer hvorvidt det er mulig å gjennomføre større avbotende tiltak, for eksempel ved å legge vegen i tunnel på de mest konfliktfylte delstrekningene/ berøringspunktene evt. gjennomføre kompensierende tiltak i andre deler av vassdraget. Dette er å anse som et sterkt faglig råd.

Bygge- og anleggsfasen

I flere større vegprosjekter har vi opplevd at tiltakshaver har gjennomført betydelige (midlertidige) tiltak (og inngrep) i kantsoner og ut i vassdragene som ikke er innregulert eller framgår (tydelig) av planforslaget. Den store motfyllinga på Kvål i forbindelse med parsellen Kvål-Melhus sentrum er et eksempel på dette. Dette innebærer ofte behov for restaurerende tiltak eller at en ender opp med inngrep som det må dispenseres for. *Vi ber derfor tiltakshaver ha et særlig søkelys på dette i det videre arbeidet.*

NVE er bekymret for at planforslaget fremmes uten at det foreligger en faglig vurdering av samlet belastning og påvirkning på det varig verna Gaulavassdraget. Vi anbefaler derfor at planforslaget avventes inntil slik vurdering foreligger.

Nærføring

Etter det vi kan se av planforslaget vil dagstrekningen langs vassdraget øke betydelig i forhold til dagens situasjon, men også i forhold til gjeldende reguleringsplan med tunnel. Fra å ha en regulert E6 linje med lavere hastighet og færre filer i tunnel på ca. 3 km har en nå valgt å legge hele traseen i dagen. Dette er krevende for elva og elvelandskapet og vår umiddelbare tanke er at det burde kunne finnes en mellomløsning som både bidrar til reduserte kostnader ift. et rent tunnelalternativ og samtidig ivaretar vassdraget og landskapet bedre enn framlagte alternativ.

Kantskog - Vannforskriften

Kantsona langs vassdrag er ofte viktig for utøvelse av friluftsliv, utgjør viktige landskapselementer og er av avgjørende betydning for livet i vassdragene både mht. mattilgang for fisk, skygge, skjul, redusert avrenning av næringsalter og for vassdragenes selvrensingsevne. Kantskog er også viktig for å unngå unødig erosjon og som opphold og

konsekvensutredningen til naturmangfold å ikke gi en langvarig forringelse av vannmiljøet, kun i anleggsfasen. I tillegg gir kortere tunnel større klimagevinst.

Nye Veier påpeker at dette er ivaretatt i følgende bestemmelser: Hensynssone H560: ivaretar arbeid knyttet til veianlegget som ligger nære Ila.
4.2.5 e: ivaretar at det tas i bruk (fiskefaglig)kompetanse ved prosjektering og gjennomføring ved eventuelle tiltak i vassdrag.
4.2.5 d: ivaretar vegetasjonen langs elver og bekker.

levested for særlig spurvefugl og som trekkveier og oppholds-
sted for viltet. Bevaring og evt. revegetering med stedegen
vegetasjon er derfor sentralt for ivaretagelse av vassdragets
økologiske funksjon.

Det er avgjørende at planforslaget i minst mulig grad kommer
i konflikt med hovedformålene bak vannforskriften som, som
ovenfor nevnt, innebærer sikring, beskyttelse, forbedring og
gjenoppretting av vannforekomstene.

Rambøll anser at vannforskriftens miljømål vil bli ivaretatt,
men det påpekes at det er viktig å redusere partikkel-
forurensning og ivareta kantsonene, evt. gjenopprette disse så
raskt som mulig.

Vi er enige i at dette er sentrale og viktige tiltak, men vi
minner om at vannforskriften forplikter tiltakshaver til å søke
løsninger som forbedrer de økologiske forholdene langs
vassdragene og ikke kun reparerende, avbøtende punkttiltak.
Med den økte andelen nærføringer, betydelig utvidelse av
Bjørseth-deponiet, med omlegging av bekk og økt andel
kryssings-punkter som prosjektet vil innebære, er vi usikre på
hvorvidt Rambølls konklusjon om at miljømålene i
vannforskriften vil bli oppfylt, er korrekt.

Deponi - bekk

NVE anbefaler at det etableres en vannovervåkingsplan for å
godtgjøre at vannforekomstene ikke forringes som følge av
utvidelse av deponiet. Her må bla. lokalisering av- og antall
prøvetakinger framgå. Flytting av vassdrag er å foretrekke
framfor lukking, men ofte er det en utfordring å unngå at
vannet (delvis og midlertidig) forsvinner og vi forutsetter at
tiltakshaver benytter seg av rådgivere med særlig kompetanse
innenfor dette fagfeltet. Det er også viktig å unngå at bekken
gjennom deponiet ikke bare blir en ren kanal, men etableres
mest mulig som et naturlig vassdrag.

Nye Veier mener at det ikke vil bli en langsiktig negativ miljø-
påvirkning, kun midlertidig i
anleggsfasen. Muligens kan den
nye tørrmuren langs Ila vurderes
å føre til en begrenset forringelse
av kantvegetasjon langs elva, men
det er begrenset verdi på
eksisterende kantsone sammen
med etablering av rensegrøft
fører til at den totale
påvirkningen vurderes å bli
positiv eller nøytral. Det er mulig
at kvantitative vurderinger av
arealbeslag (tap av kantsoner)
respektive påvirkning fra ekstra
brusøyler i Ila må gjennomføres
og rapporteres. Jamfør samlet
vurdering av påvirkning av Gaula.

Nye Veier viser til at det i
overvåkingsprogrammet for
anleggsovervåking er denne
resipient inkludert. I detalj-
prosjekteringen er bekken
planlagt å heves og skal holdes
åpen. Vi er godt kjent med at ny-
etablerte bekkeløp må
prosjekteres for å unngå lekkasjer
gjennom bekkebunn. Særlig viktig
er det å avklare tiltaket med
entreprenøren, slik at tetting blir
gjennomført.

Det gjenstår å utarbeide en
tiltaksplan for etablering, dette
gjennomføres først når
reguleringsplanen er vedtatt.
Dette er sikret i bestemmelse
§4.2.5 c) og 8.1 b).

Flomfare – beredskap

Dersom det ved tiltaksrealisering ut i vassdrag (som i størst mulig grad bør unngås) anses nødvendig å etablere midlertidige fyllinger eller tiltak ut i vassdraget, bør det utarbeides beredskapsplaner og det bør være utstyr tilgjengelig for evt. å kunne gjennomføre raske avbøtende tiltak ved en flom (for eksempel vekkgraving av midlertid fylling). Hvordan dette er tenkt løst bør tas inn i planbeskrivelsen og i tillegg hjemles i bestemmelsene.

Flomfare - sikkerhetskrav

I rapporten for flomfarevurdering anbefales en rekke tiltak knyttet til vannhåndteringen. Gitt at disse anbefalte tiltakene følges, konkluderer Rambøll med at:

«gjeldende myndighetskrav vil innfris». For at en skal kunne forsikre seg om at disse tiltakene vil bli gjennomført, er det nødvendig at disse forankres gjennom bestemmelsene til planforslaget.

Vi anser at en i forslaget til bestemmelsenes 4.6.1 «Flom» i det alt vesentlige har ivaretatt disse anbefalingene. Vi tilrår imidlertid at det tas inn en generell bestemmelse om at anbefalingene i Rambølls rapport skal følges.

Skredfare i bratt terreng – Ansvar

Deler av planområdet er sidebratt og kommer etter det vi kan se delvis i berøring med våre aktsomhetskart for skred i bratt terreng. Vi kan ikke se at forholdet til skred i bratt terreng er nærmere vurdert utover forholdet til løsmasser over skjæringer og ber om at dette gjøres og evt. avbøtende tiltak beskrives og at det tas inn bestemmelser og evt. hensynssone fare i plankartet.

Tas ikke inn i planbestemmelse fordi det ifølge **Nye Veier** er krav om beredskapsplaner i forbindelse med anleggs-gjennomføring etter annen forskrift og er en del av internkontrollen til entreprenøren.

Det er lite hensiktsmessig å referere til fagrapporter som har omfattende vurderinger, men uten forslag til konkrete bestemmelser. Vi legger vekt på entydige reguleringsbestemmelser, og mener det er ivaretatt i planbestemmelse ved at det er satt som et krav.

Følgende tekst tas inn i bestemmelsene § 4.6.1 f):
Ved detaljprosjektering og gjennomføring skal det dokumenteres at sikkerhet ift. hydrologi og allmenne interesser blir ivaretatt.

Nye Veier viser til at det er først under detaljprosjektering man vet omfanget av arealet som må sikres på nærliggende område ved toppskjæringene. Det er lite hensiktsmessig å avgrense et areal i plankartet som begrenser skogdrift før detaljprosjektering og utbygging er gjennomført. I prosjekteringsfasen vil det være tett kontakt med berørte grunneiere om dette. En reguleringsendring vil om nødvendig bli fremmet dersom detaljprosjektering/ byggingen viser at det er behov for å

Geoteknikk

Nye Veier har som ovenfor nevnt selv ansvaret for sikkerheten knyttet til tiltaksrealisering og drift av sine anlegg og vi anser at tiltaket ved god, faglig sikring av løsmassene i skjæringene som nevnt i Rambølls rapport neppe vil berøre tredjepart utover selve vegkroppen.

Dette vil i så fall innebære at kravet til sikkerhet i TEK17/pbl § 28-1 er oppfylt. Vi ber om at dette presiseres tydeligere i plandokumentene.

Oppsummering med faglige råd

NVE er nok en gang bekymret for den økte belastningen Nye Veiers vegbygging medfører for vassdragene på strekningen. Endringene fra nesten kun tunnel til ingen tunnel er svært store og har betydelige konsekvenser, kanskje særlig mht. landskapsverdiene/opplevelsen. Vi har likevel, under tvil, landet ned på å ikke fremme innsigelse til planforslaget. Vi ber likevel om at dere reflekterer over- og søker å hensynta våre faglige råd i det videre arbeidet. Dersom vegprosjektet realiseres som omsøkt oppfatter vi at dette vil ha negativ betydning for den samla belastningen på vassdraget noe som vil kunne påvirke innslagspunktet vårt for innsigelse i de gjenværende parsellene i nord.

Faglige råd

- Skred i bratt terreng bør vurderes nærmere utover forholdet til løsmasser over skjæringer og evt. avbøtende tiltak bør beskrives og det bør tas inn bestemmelser og evt. Hensynssone fare i plankartet.
- Dersom det ved tiltaksrealisering ut i vassdrag anses nødvendig å etablere midlertidige fyllinger eller tiltak ut i vassdraget, bør det utarbeides beredskapsplaner for å unngå skade ved flom. Dette bør tas inn i planforslaget.
- NVE anbefaler at det etableres en vannovervåkingsplan for å godtgjøre at vannforekomstene ikke forringes som følge av utvidelse av Bjørseth-deponiet.
- Ved flytting av bekk gjennom deponiet anbefaler (forutsetter) vi at tiltakshaver benytter seg av firma med kompetanse for å unngå at vannet forsvinner og at bekken ikke framstår som en ren kanal.
- NVE anbefaler at planforslaget avventes konklusjonene av «Samlet belastningsprosjektet» og påvirkning på det varig verna Gaulavassdraget.
- NVE anbefaler at det vurderes løsninger som innebærer flytting av deler av vegstrekningen lenger vekk fra det varig verna vassdraget på de mest belastede strekningene.

begrense skogdrift i vegens sideterreng.

Nye Veier viser til at alle gjeldende forskrifter, herunder også TEK 17, skal ivaretas gjennom både prosjektering og utførelse selv om det ikke henvises til dem i reguleringsbestemmelsene. Å ta inn enkelte henvisninger vil være lite hensiktsmessig da det ikke vil være fyllestgjørende.

Vilt og bufe nær jernbanen

Viltovergangen over ny E6 planlegges lokalisert ved km 474 på Dovrebanen. Mellom km 474 og km 475 har det i siste tiårsperiode blitt påkjørt flere husdyr (sau og ku) enn elg. To enkelthendelser har gitt de forholdsvis høye tallene for husdyr. Når det gjelder elg har det blitt påkjørt flest dyr mellom km 475 og km 476.

Veiprosjektet må ikke føre til økt risiko for dyrepåkørsler med de negative følger det vil ha for drift, vedlikehold og regulariteten på jernbanen. Videre er det viktig av hensynet til dyrevelferd. Det er derfor positivt at det i planbestemmelse § 4.5 om vilt og bufe under pkt. d sies at viltgjerdet skal «dimensjoneres og plasseres slik at bufe og vilt forhindres i å komme ut i vegbanen samtidig som det skal forhindre økt risiko for vilt- og bufepåkørsler på jernbanen. Det er også bra at bestemmelse § 4.5 pkt. b inneholder krav om at før anleggsstart skal «det gjøres en faglig vurdering av om vegprosjektet kan føre til endret vilttrekk og opphold og endret risiko for viltpåkørsler på jernbanen. Vurderingen skal gjøres i samråd med Bane NOR.», samt at planbestemmelse § 4.5 pkt. e inneholder krav om evaluering etter 5 år.

Med hensyn til nullalternativet, har vi innvendinger mot planbeskrivelsen hvor det sies: «I dette tilfellet er nullalternativet reguleringsplanen for ny E6 vedtatt i 2019.». Dette gjentas ellers i konsekvensutredningen for naturmangfold hvor det sies at regulering «for E6 Ulsberg-Vindåsliene fra 2019 med tunnellop i Vindåsliene er nullalternativet for utredningen i denne rapporten».

Null-alternativet

Det er etter vår mening feil å ta utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan, som planlegges erstattet med reguleringsplan E6 Skogheim – Fossum, og etter det vi kjenner til foreligger det verken private eller kommunale planer for området som gir grunn for å tro at området vil forandres nevneverdig fra i dag.

Bane NOR anbefaler at planbeskrivelsen og konsekvensutredningen mht. nullalternativ justeres, slik at de blir i tråd med planbestemmelsene. Dette for å unngå eventuelle misforståelser.

Metodikk konsekvensutredning

Reguleringsplanen innebærer at E6 og jernbanen skal inngjerdes sammen på strekninger hvor vilt og bufe er utsatt for påkørsler. Det er forutsatt at inngjerdingen skjer i nært samarbeid med berørte parter, inkl. Bane NOR. **KD** går ut fra at dette totalt sett vil føre til bedre sikkerhet mot påkørsler av vilt og bufe på E6 og på jernbanen.

Nye Veier ser utfordringene med vedtatt plan som 0-alternativ. Det er et godkjent 0-alternativ, som ikke endres nå mot slutten av en planprosess. Det påvirker heller ikke konklusjonene i utredningene.

Nye Veier viser til at en sammenstilling av prissatte og

I planprogrammet forutsettes det at metodikk etter Statens vegvesens veileder, Håndbok V712 skal benyttes. Etter det vi kan se av de mottatte dokumentene mangler en sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse jf. kapittel 7 i Håndbok V712. Vi savner i den sammenheng en utredning av hvilke konsekvenser og fordelingsvirkninger bygging av ny vei med viltgjerder kan få for andre samfunnsinteresser som jernbanen. Vi mener derfor at forutsetningen i planprogrammet om å bruke metodikken i Håndbok V712, ikke er oppfylt.

Viltovergang

I plandokumentene vises en ca. 40 meter bred planlagt viltovergang ved Kubastu nær Gullvåg camping, og i konsekvensutredningen om naturmangfold, kapittel 3.4.2 figur 22, er viltovergangen tegnet inn med to 20 meter brede adkomstpassasjer. På bakgrunn av undersøkelse av bruken av viltpassasjer på Romerike, stiller vi spørsmål ved om den planlagte viltovergangen ved Kubastu vil fungere tilfredsstillende, spesielt med tanke på dyretrekk fra vest mot øst – men også motsatt vei.

Bane NOR ber derfor Midtre Gauldal kommune og Nye Veier om å sørge for at det gjennomføres tilleggsutredninger for å øke forutsigbarheten knyttet til dette forholdet. En slik utredning/ analyse bør gjennomføres før reguleringsplanen vedtas og svare ut følgende spørsmål:

- Hva vil skje med vilt som kommer østfra og krysser over viltovergangen når dyrene kommer ned til jernbanen? I dag kan viltet krysse jernbanen fritt over en lengre strekning, men i ny situasjon legges det opp til at viltet kun har mulighet til å komme vestover ned til jernbanen fra viltovergangen i to spesifikke punkt. Det bør gjøres en nærmere analyse av sannsynligheten for om påkjørsler av vilt og bufe på jernbanen kan øke her.
- Det bør også gjøres en nærmere vurdering av om viltet vil finne/benytt de to adkomst-passasjene som leder opp til viltovergangen når dyrene trekker østover.
- Videre bør sannsynligheten for opphopning av vilt langs jernbanetraseen utredes, hvis viltet ikke finner viltovergangen.

Det bør også vurderes om det er nødvendig å forlenge viltovergangen ved Kubastu slik at viltet kan krysse over både

ikke-prissatte konsekvenser gjøres først og fremst for å sammenlikne alternativer. Her opererer vi bare med ett aktuelt alternativ.

Vurdering av plassering av viltgjerder må gjøres i samarbeid mellom kommunens viltfaglige kompetanse, Bane NOR og Nye Veier som en del av detaljprosjekteringen på hele strekningen Ulsberg – Vindåsliene.

For **KD** har det vært viktig å få plassert vilt-overgangen der det regionale vilttrekket skjer, noe hjorteviltvaldene også har støttet i sitt innspill til planarbeidet. Over lang tid er det registrert sesongtrekk av hjortevilt her.

Forutsetningene for passering av jernbanen, er i stor grad de samme som i dag. Hjortevilt som har krysset vilt-overgangen fra øst, kommer ned til samme sted for kryssing av jernbanen som i dag. Det samme gjelder på retur (om våren) når viltet kommer inn mot jernbanen her fra vest.

I konsekvensutredningen er det utredet ulike kryssingsområder, og i reguleringsplanen er miljø-tunnelen plassert ut fra råd bl.a. fra kommunens viltfaglige rådgiver. Det er gjennomført flere møter for å avklare endelig plassering.

Viltgjerde er ikke et eget formål i reguleringsplanen og synliggjøres derfor ikke i plankartet, men er tatt i reguleringsbestemmelsene. Plassering og utforming av ledegjerder/sikringsgjerder gjøres i detaljprosjekteringsfasen i

nye E6 og jernbanen. Eksempel på en slik løsning er vist i figur 2.7 (s.18) i håndbok V134. «Samling av 4-felts motorveg (rv. 35) og Gardermobanen gir mulighet for felles faunaovergang.»

Eiendomsgrenser til jernbanen

Vi ber om at det tas kontakt med Bane NORs eiendomsdivisjon for fastsettelse av riktige grenser, og at baneformåls-grensene endres i tråd med de eiendomsgrensene som en da kommer fram til. Dette av hensyn til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen.

Midlertidig anleggs- og riggområde

På en 70 meter lang strekning er det regulert inn et midlertidig rigg- og anleggsområde mot arealformål jernbanetrasé. Her er avstanden til jernbanen ca. 11 meter på det nærmeste. Det er viktig at rigg- og anleggsvirksomheten ikke fører til behov for saktekjøring og eller vanskeliggjør drift og vedlikehold av jernbanen. Vi ber i den forbindelse om at anleggs- og riggområdet trekkes minst 15 meter unna banen.

samarbeid med relevante aktører, herunder Bane NOR.

Det er lagt inn en bestemmelse som gjør det mulig å forlenge viltovergangen over jernbanen. Detaljutformingen av viltovergangen gjøres i detaljprosjekteringen, både mht. bredde og lengde.

Nye Veier viser til at de har vært i kontakt med Bane NORs eiendomsdivisjon for fastsettelse av riktige grenser. Tilsendt data er ikke gode nok til å endre kartgrunnlaget tilsendt fra kommunen.

Området det vises til omfattes av gjeldende reguleringsplan for E6. Det er ikke gjort endringer i forhold til gjeldende reguleringsplan i dette området.

Mattilsynet, 05.01.22

Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger

Vi vil i denne uttalelsen ha søkelys på drikkevann, dyrevelferd, fiskehelse og plantehelse.

Oppsummering

Det vurderes som positivt at planen har til hensikt å ivareta drikkevannsinteresser gjennom kartlegging og forebyggende tiltak. For øvrige områder som berører vår sektormyndighet er det utført gode kartlegginger, vurderinger og tiltak.

Vurdering drikkevann / vannforsyning

Drikkevannsforsyning og private VA-anlegg med tilhørende teknisk infrastruktur er omtalt både i planbestemmelsene og i planbeskrivelsen. I tillegg er det utarbeidet egen rapport (Naturressurser) der forhold knyttet til drikkevann er omtalt. Det er i alt kartlagt 11 private drikkevannsbrønner (i hovedsak grunnvannsbrønner) langs planlagt trasé. Dette er enkeltvannforsyninger. En av disse kildene er vurdert å ha høy risiko for

forurensning på bakgrunn av etablering av ny veitrasé. Øvrige kilder er vurdert med lav risiko.

Vannforsyningssystemet til Gullvåg camping er også vurdert å ha lav risiko for påvirkning. Det ligger på motsatt side av Ila i forhold til veien. Ingen offentlige vannforsyningssystemer blir berørt av den nye veitraséen. Samlet konsekvens for drikkevann er vurdert som ingen / ubetydelig.

Vurdering plantehelse

Vi ser at tiltak for å unngå spredning av fremmede og skadelige arter er omtalt i fellesbestemmelsene punkt 4.2.3 Miljø. Vi kan ikke se at tiltak for å beskytte mot spredning av ugress og plantesykdommer er omtalt.

Vurdering vassdrag

I fellesbestemmelsene punkt 4.2.4 Vassdrag er det skrevet at utslipp av skadelige stoff fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås. Vi viser spesielt til Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften) § 17 Vann som brukes til uttak av drikkevann.

Vurdering dyrehelse

Vi ser av fellesbestemmelsene punkt 4.5 Vilt og bufe at det skal benyttes viltfaglig kompetanse ved prosjektering og utførelse av tiltak som gjelder vilt og vilttrekk. Det skal settes opp viltgjerde langs hele strekningen ifølge bestemmelsen. Vilt og vilttrekk er omtalt i flere konsekvensutredninger samt i ROS – analysen.

Vi viser til Forskrift om omsetning av akvakulturdyr og produkter av akvakulturdyr, forebygging og bekjempelse av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr § 45. Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr.

Vi forventer at der det er relevant (ut fra en risikovurdering / kartlegging) gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte til vassdraget. Særlig aktuelt for overføring av *Gyrodactylus salaris* mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede.

- Det kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag.
- Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.
- Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.

Nye Veier viser til følgende

planbestemmelse: 4.2.3. f:

“Ved all massehåndtering må fare for spredning av fremmede arter vurderes.

Det må foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene. Ved revegetering skal det ikke benyttes arter som er registrert på Norsk svarteliste 2018.”

<p><u>Vassdrag</u></p> <p>Vi vil nevne at det kan oppstå lokale miljøvirkninger ved bruk av «sprengstein» i vassdrag. Rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) kan finnes i sprengsteinen.</p> <p>Avhengig av hvilken bergart sprengsteinen som benyttes består av, kan ulike tungmetaller løses ut. Dette avhenger av blant annet av pH, utfyllingsmengde og vannføring.</p> <p>Fare for økt forekomst av partikler er omtalt.</p> <p>Plantehelse</p> <p>Selv om det i Midtre Gauldal komme er registrert floghavre eller andre planteskadegjørere så vidt vi kjenner til, er det likevel viktig at dette er med i vurderingene i det videre arbeidet. Det kan være tilfeller som ennå ikke er oppdaget.</p>	
--	--

<p>Statens vegvesen, 08.12.21</p>	<p>Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger</p>
<p>Statens vegvesen har ingen merknader til endringene, men viser til vår uttalelse av 28.05.2020. Videre ber vi om at det legges ekstra innsats i å finne løsninger som bidrar til å sørge for at det blir mulig å arrangere sykkelrittet 'Styrkeprøven'.</p>	<p>«Styrkeprøven» kan gjennomføres langs gjennomgående framtidig fylkesvei.</p>

<p>Sametinget, 26.11.21</p>	<p>Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger</p>
<p>Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget. Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene.</p>	<p>Og gjengi gjeldende regelverk, som for eks. aktsomhetsplikten i Kulturminneloven, oppfattes som et informasjonsbehov. Dette bør løses på annen måte, bl.a. i forbindelse med byggesaksbehandlingen, i forhånds-konferanser o.l.</p>

Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), 21.12.12	Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger
<p><u>Råd om prissatt tema</u> DMF viser til tidligere uttalelser, sist gitt 12.08.2020 hvor vi blant annet kom med planfaglig råd om at temaet mineralressurser bør vurderes som prissatt tema der det er gitt konsesjon for uttak. i konsekvensutredningen. Vi registrerer at temaet mineralressurser er vurdert som ikke-prissatt, men at mineralressurser er inkludert og vurdert i konsekvensutredningen.</p> <p><u>Malmforekomst Garli</u> DMFs planfaglige råd er at det innhentes mer informasjon om forekomsten slik at det er mulig å sette en riktig forvaltningsmessig verdi på eventuelt berørte ressurser som følge av vegtiltaket. DMF kan ikke se at det foreligger data om forekomsten som i særlig grad dokumenter graden av forringelse på forekomsten slik konsekvensutredningen antyder. Forutsetningen for å vurdere konsekvensen av tiltaket, er at tiltakets påvirkning på mineralressursen er tilstrekkelig opplyst.</p>	<p>Nye Veier viser til at innenfor gjeldende konsesjonsområde er det ikke gitt noen mineraldriftsmessige begrensninger i denne reguleringsplanen. Det er ikke en prissatt konsekvens på dette området. Hele reguleringsplanen for steinbruddet er inkludert i denne planen, og avgrenses ikke på noen måte.</p> <p>Dersom tiltakets påvirkning skal kunne utredes, må det i så fall gjennomføres en kartlegging av ressursen. Ressursen ble vurdert i KU naturressurser av 1.3.2019, tilhørende vedtatt reguleringsplan for E6. Det foreligger lite data, så ressursen kunne ikke verdigrundes.</p> <p>0-alternativet er vedtatt plan. Det er ingen endringer i trasé ved malmforekomsten i ny plan, sammenlignet med vedtatt plan.</p>

Ola Eivind Knutsen, 10.12.21	Kommunedirektørens (KD) og Nye Veiers vurderinger
<p>I forhold til Bjørseth Lysverk ved Igla.</p> <p>Dette er pr dags dato ikke i drift, men det foreligger planer opp oppstart etter ny E6 er bygget og flyttet fra dagens trasé. Forprosjektet må også vise at det er økonomi i prosjektet, men med fokuset på klimaet og fornybar energi mener vi det vil bli det. 95 % av vareleveranser langs gml E6 fra Soknedal mot Berkåk kommer fra Trondheim. Dessuten er dette en mye enklere adkomst for vogntog, campingvogner, bobiler og semitrailere.</p> <p>Avkjørsel fra dagen E6 og ned mot elven må bestå.</p>	<p>Nye Veier opplyser om at området ved Igla lysverk har 3 avkjøringer fra E6 i dag, og de blir ikke berørt når dagens E6 blir lokalveg.</p>

Odd Nyberg, Gullvåg camping, 08.12.21	Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger
<p>Gullvåg Camping, Halland Camping og Rennebu Næringsforening ønsker enkel avkjøring for sørgående trafikk til gml E6 i Vindalsliene. Topografi tilsier en god og trygg avkjøring uten store kostnader her. Stigende terreng betyr tryggere fartsreduksjon. Det er få myke trafikanter langs E6, og trafikk fra ny E6 vil ikke påvirke disse - det blir jo kortere strekning der disse er på samme veg, noe som også gir en bedre miljøgevinst, og mindre konflikter/møtende i ny tunnel.</p> <p>95 % av vareleveranser langs gml E6 fra Soknedal mot Berkåk kommer fra Trondheim. Dessuten er dette en mye enklere adkomst for vogntog, campingvogner, bobiler og semitrailere.</p> <p>Byggeperioden vil uansett lage en kobling her for masseflytting, så ekstrakostnadene burde bli lave for et retardasjonsfelt, med avkjøring til høyre for sørgående trafikk her.</p> <p>Enda et poeng er at etter bomperioden, vil mange fra sør også bruke denne løsningen. Dette fordi det er mindre enn 2 km å kjøre til det planfrie krysset i Soknedal. Der kan alle snu på en trygg og enkel måte, for deretter å bruke foreslått exit.</p> <p>Ny E6 bygges for å redusere transportkostnader med tryggere og raskere veg, så vi synes dette forslaget har flere fordeler enn ulemper når alle momenter trekkes inn i akkurat dette løsningsalternativet.</p>	<p>Nye Veier viser til at det er krevende med kryss og avkjøringer fra en moderne E6, og kryssene er nøye vurdert ut fra flere forhold. Dagens planskilte kryss i Soknedalen gir en god atkomst til lokalvei-systemet og framtidig fylkesvei sørover mot Gullvåg camping. Vi mener derfor at atkomsten til campingplassen vil være godt ivaretatt gjennom denne løsningen.</p>

Tor Inge Vagnild, Irene Sveian og Tormod Vagnild, 07.01.22	Kommunedirektørens (KD) og Nye Veier vurderinger
<p><u>Adkomstvei, gårdsplass og biloppstillingsplass</u> Slik planen foreligger nå er det ikke inntegnet noen adkomstvei til vår eiendom, kun et merke inn-/utkjøring. Vi ber om at adkomstvei til bolighuset og verkstedet planlegges og tegnes inn i planen og at den oppfyller våre brukskrav.</p> <p>Adkomstveien må være dimensjonert for å tåle større kjøretøy som lastebiler/tankbiler for varelevering til verkstedet. Portene på verkstedbygningen er på sørsiden, hvor det må være mulig for lastebiler/tankbiler å kunne snu etter varelevering.</p> <p>Det må også sikres adkomst til eiendommens parsell på nordsiden av Vagnildveien, slik at vi kommer til med traktor for å kunne ta ut ved.</p>	<p>Nye Veier viser til at adkomstveg til tomt/bebyggelse er juridisk sikret i planen med «pil» på plankartet. Nye Veier har ansvar for å etablere atkomsten. Dette vil skje på bakgrunn av drøfting og avtale med grunneier. I dette inngår avtale om bredde og dimensjonering, utforming etc.</p> <p>Aktuelle atkomster som planen avskjærer eller vanskeliggjør vil reetableres til aktuelle teiger.</p>

Det er ikke inntegnet noen form for parkering på eiendommen vår noe vi selvfølgelig trenger.

Det er behov for parkering/gårdsplass i tilknytning til bolighuset, samt biloppstillingsplass ved verkstedbygningen som leies ut til arrangement. Det er behov for ca. 30 biloppstillingsplasser i tilknytning til verkstedbygningen. Vi ser for oss at denne kan være på nordsiden av verkstedbygningen, men er også åpne for forslag fra dere. I dag har vi disponert både egen gårdsplass og det store arealet på nedsiden av eiendommen til dette formålet.

Brønn / vannkilde

I dag har vi 2 vannkilder/privat brønn på eiendommen, som blir berørt av planen og det er viktig at disse blir hensyntatt. Den ene brønnen sikrer i dag vann til verkstedbygningen, mens den andre sikrer vann til begge boligene på eiendommen. Disse er nylig renoverte har utmerket vannkvalitet, noe vi ikke vil miste. Dette har vært diskutert med Nye Veier som vært på befaring og er klar over situasjonen.

Sikre tilstrekkelig strøm

I dag får vi strøm til verkstedet via en direkte linje som blir berørt av planen. Det er viktig å sikre nok kraft på ny linje, for å kunne drifte verkstedutstyr, kompressorer og lakkeringskabin. Vi har i tillegg nye solcellepanel på to av bygningene som produserer grønn strøm.

Vi er bekymret for lokal luftforurensning og store mengder sand/byggestøv som vil legge seg på panelene og gjøre de ubrukelige i anleggsperioden. Ønsker at dere tar hensyn til dette og kommer til en ordening.

Inngjerding

Eiendommen er i dag inngjerdet, noe den også må være i fremtiden da jorda drives og leies ut. Vi krever at eiendommen gjerdes inn på nytt etter at området er utbygd. Adkomstveien inn til eiendommen bør ha en ferist i tilknytning til inngjerdinga.

Terreng, skjæringer

Slik planen foreligger er eiendommen vår blitt en eneste stor skjæring. Vi krever en løsning med bruk av støttemurer for å sikre mest mulig flate arealer for biloppstilling, hageområde og gårdsplass.

Utforming av adkomst og gårdsplass vil skje på grunnlag av nærmere avtale med grunneier.

Aktuelle vannkilder er registrert og skal ivaretas eller erstattes. Dette er tema som inngår i plan for gjennomføring, og i tråd med avtale med grunneier.

Luftforurensning er utredet for anleggsperioden. I evt. situasjoner der støv kan bli et problem, er det sikret i bestemmelsene at nivået ikke skal overstige kravene. Dette skal følges opp løpende i anleggsperioden, ref. reguleringsbestemmelse §4.2.1. Strømforsyning blir ivaretatt.

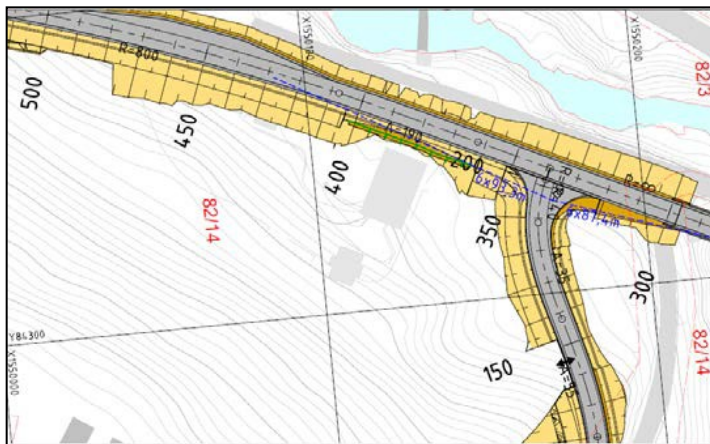
Der gjerdes rives eller flyttes vil Nye Veier besørge nye gjerder. Det er en del av gjennomføringen av tiltaket.

Adkomsttraseer til gårdens teiger som blir berørt/ødelagt av tiltaket vil bli reetablert.

Når det gjelder inngrepet på eiendommen er utgangspunktet at

I dag er det noe støttemur i granitt på eiendommen. Vi frem til forslag som gir eiendommen en fin estetisk helhet når det gjelder valg støttemur.

Det er i dag en traktorvei oppover sørsiden av eiendommen som blir berørt av planen. Det må fortsatt være mulig for oss å kjøre med traktor fra gårdsplassen til den dyrka marka sør på eiendommen.



Kartutsnitt av Vagnildveien viser arealene langs veien som omfattes av inngrepet.

Støy

Vi kan ikke se at eiendommen er nevnt i Fagrapport støy. Er det gjort noen støyvurderinger vedrørende vår eiendom? Kommunestyret i MGK har vedtatt at veien ikke skal være en bomvei. Dette vil med sikkerhet medføre større mengde trafikk på vegen enn om den hadde hatt bom, noe som vil medføre økt støy i området. Her må det da bli satt opp nødvendig støyskjerming.

Avslutningsvis

Eiendommen må opparbeides på best mulig måte for å ivareta verdien. Ønsker at dere er imøtekommende for å sikre at våre behov blir hensyntatt, slik at eiendommen forblir funksjonell for oss.

Nye Veier har vært på befaring hos oss tidligere hvor vi har lagt fram våre bekymringer rundt de overnevnte punktene. For å komme til best mulig løsning for oss deltar vi gjerne i videre samtaler og planleggingsmøter, slik at vi kan utdype og avklare for å sikre at vi kan fortsette å bruke eiendommen som før.

det må etableres ny bru på siden av dagens Fossems bru, da dagens bru er for smal og ligger for lavt. Det forplanter seg sørover, og derfor må veien legges lengre østover og inn mot eiendommen. Dette er i tråd med gjeldene reguleringsplan som videreføres på denne strekningen.

Vagnildveien er flyttet sørover for å ivareta sikt mot brua, som fører til arealbeslag nord på eiendommen.

Inngrepet blir betydelig, men på deler av strekningen forutsettes det støttemur for å begrense inngrepet. Andre vurderinger og optimalisering av veglinje kan vurderes nærmere i prosjekteringsfasen.

Støy fra ny E6 innenfor planområdet berører ikke denne eiendommen. Evt. midlertidige støytiltak i anleggsperioden vil bli vurdert i detaljprosjekteringsfasen.

Nye Veier tar kontakt under detaljprosjekteringsfasen med tanke på drøfting av tiltak og gjennomføring av disse.

Undertegnede og eier av gårdseiendommen Aasenshus 130/ 3 har skrevet kontrakt med nye veger om erverv med formål deponi på teig som ligger nord for Solberg steinbrudd. Nåværende vedtatt reguleringsplan beskytter eiendommens vegrett (seterveg) til gårdens «heimseter» og skogteig sør for Solberg steinbrudd. Den i sør er også i senere år tinglyst. Vegen tjener også som adkomst steinbrudd for daglig leder Koren. Videre adkomst til teigene for eiendommene 130/ 4 og 130/1. Videre beskytter nåværende plan adkomst direkte til teig nord for Solberg steinbrudd da veg vil gå i grense med eiendommen.

Nå er det slik at «Bjønnplassvegen» i nytt planforslag til reguleringsforslag, blir flyttet et godt mot vest. Dette berører direkte eiendommens adkomst t l begge teiger.

Det andre punkt et omhandler oppbyggingen av deponiet på teig nord for Solberg steinbrudd. Se ellers kart vedlagt kontrakt. Det er bestemt at deponihøyden ikke skal overskride 14m og følge terreng opp til grense anvist kart. Teigen er en ren skogteig med meget god bonitet. Nyplantet for 10 år siden. Den har de siste tre år i vesentlig grad blitt benyttet for juletreproduksjon.

Bekk

Jeg ber om at bekk skal gå OVER deponi som krysser min eiendom slik at området etter leieperioden er avsluttet blir overført til naturen på best mulig måte, og slik det var før.

Oppbygging av deponi

Jeg ber om at oppbygging av deponi blir mest mulig funksjonelt for videre planlagt skogproduksjon, og i tråd med avtale. Som også indikerer en makshøyde på 14 m på det høyeste.

Adkomst fra «ny» skogsveg til teig Sør for Solberg steinbrudd. Eiendommen 130/ 3 opprett holder retten til avkjørsel fra skogsveg og adkomst til gammel seterveg. Samme avkjørsel som for d. I. Koren til steinbrudd som planforslaget viser til. Se anmerkning på vedlagte kart.

Adkomst fra «ny» skogsvegtrase til teig nord for Solberg steinbrudd. Planlagt deponi. Se anmerkning vedlagte kart.

Eksisterende privatrettslige forhold endres ikke i denne reguleringsplanen. Dersom det er behov for reforhandling i tilknytning til Nye Veier, blir dette gjort som del av gjennomføringen av reguleringsplanen.

Deponiet skal bygges opp og avsluttes slik at det kan driftes som skogteig. Dette er sikret i bestemmelsene.

Utforming av bekk er gjort etter beste faglige vurdering, basert på vannmiljø, hydrologi, naturmangfold og landskap. Vi mener løsningen med bekken er løst godt i planforslaget.

Dette er sikret i planbestemmelsene.

Gjeldende rettigheter vil fortsatt gjelde.

Deponiutforming er gjort med muligheter for å revegetere /plante og drive skog. I den grad dette medfører behov for å reforhandle avtale med grunneier, vil dette bli gjort i forbindelse med gjennomføringen av reguleringsplanen. Forhold

	knyttet til f.eks. adkomst, mm., vil være en del av dette dersom det er relevant.
--	---

Hilde og Thomas Schröder, Soknedalsveien 927, 05.01.22	Kommunedirektørens og Nye Veiers vurderinger
<p>Først og fremst ønsker vi å være ærlig på at vi ser på med stor bekymring hvordan anleggstrafikken kommer til å påvirke oss etter å ha lest siste endring av valg av å trasse over Skogheim/Fossum i Trønderbladet, anlagt trase for massetransport mm til og fra anleggsområdet passerer rett utenfor innkjørselen til vår eiendom med og innsikt til huset for den som passerer over rett over oss, og da vi tenker mest på både støy, støv og trafikk samt innsikt fra den planlagte anleggsveien.</p> <p>Vi har i dag noe trafikk fra lastebiler som kjører opp og ned til sandtaket, men at dette ikke kan sammenlignes med det volumet av trafikk og støy som kommer om dette blir ny anleggsvei for ny E6 ved Skogheim.</p> <p>Soknedal skole har også besluttet at våre barn i grunnskolen skal sikringskyss via TAXI ha grunnet den generelle driften fra sandtaket pr dags dato.</p> <p>Vi bruker også eiendommen til Næring/ Drosjevirkosomhet som er åpent 24/7 (legevakt pasientreiser osv.) samt videreformidling bilrelatert materiell til kunder som også generer et annet trafikkbilde en hva tidligere eiere gjorde</p> <p>Vi ønsker en plan/oversikt på eventuelt tiltak til på støy og trafikk så fort som mulig. Hus og innkjørsel ligger veldig utsatt og nære til den planlagte anleggsveien og det er snakk om få meter fra huset vårt til alternativ E6(gamle E6 trasse)</p> <p>Punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støy fra anleggsmaskiner eventuelle tiltak? • Flyve støv fra sand mm som er (allerede ille slik det er når det er tørt pr dags dato) • Sikring for barn • Tilsig med forurenset vann fra anleggsveien (eiendommen vår ligger lavere en hovedvei/grusvei til området.) inn til oss • Tidsrommet arbeidet skal utføres i løpet av døgnet? 	<p>Nye Veier opplyser om at området ved Iгла lysverk har 3 avkjøringer fra E6 i dag, og de blir ikke berørt når dagens E6 blir lokalveg.</p> <p>Trafikksikkerhet vil være i fokus i anleggsperioden. Nødvendige trafikksikkerhetstiltak vil eventuelt bli gjennomført.</p> <p>Det vil bli tatt kontakt med grunneier i forkant av anleggsperioden.</p> <p>Plan for anleggsgjennomføring vil foreligge i forkant av gjennomføring av tiltaket. Den kan oversendes grunneiere så snart den foreligger. Den er ikke ferdigstilt i forbindelse med reguleringsplanen.</p> <p>Det vises til punktene over. Plan for anleggsgjennomføring vil bli utarbeidet i forkant av anleggsstart. Alle nevnte punkter inngår i dette.</p>

Kommunedirektørens innstilling

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum opprettet med følgende:

I plankartet:

Gnr.131 bnr.13 skal vises med arealformålet *Boligbebyggelse*. Det skal legges inn byggegrense 15 m fra veimidt på Soknedalsveien, i samsvar med veilovens § 29.

Av hensyn til vernet av Gaulavassdraget skal det legges inn byggegrense 25 m fra Ila.

Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres vises med *hensynssone – bevaring naturmiljø*.

I planbestemmelsene:

4.2.2 Støy

- a. Støyfølsom bebyggelse med uteoppholdsarealer som påvirkes av denne reguleringsplanen, i og utenfor planområdet, og blir liggende i gul eller rød sone i henhold til fagrapport støy datert 25.06.2021 skal sikres slik at grenseverdiene i T-1442/2016 ikke overskrides. Støyskjerming skal primært skje med støyvoll og støyskjerm langs E6, innenfor arealformålene annen veggrunn og/eller kjøreveg.
- c. Tiltakene skal dimensjoneres slik at kravet til samlet støybelastning fra alle støykilder på uteplass (Lden 55 dB) og kravene til innendørs støynivå i byggeteknisk forskrift (NS8175:2012 klasse C) tilfredsstilles.

4.2.3 Miljø

- f. Det tillates ikke spredning av fremmed arter. (...)
- h. Så langt det er mulig skal det etableres armer jordkonstruksjoner eller murer av naturstein mellom de nye veianleggene og elva Ila på strekninger hvor fyllingene kommer nær elvebredden.

4.2.5 Vassdrag

- f. Der det ikke er plass til åpen langsgående infiltrasjonsgrøft skal overvannet føres lukket frem til sentralt rensetrinn nedstrøms før vannslipp til Ila.
- g. Nye konstruksjoner skal i størst mulig grad etableres høyere enn 10-årsflom.

4.6.1 Flom

- f. Ved detaljprosjektering og gjennomføring skal det dokumenteres at sikkerhet ift. hydrologi og allmenne interesser blir ivaretatt.

5.1.1 Bolig (B):

På boligeiendom gnr. 131 bnr. 13 tillates ikke nye tiltak som kan ha negative virkninger på Ilavassdraget.

5.2.2 Kjøreveg - SKV

- b. SKV2 er tilkomstveg til massetaket. Det er også felles adkomst til eiendom 130/3 og 130/4.
- c. SKV3 er adkomst til tilstøtende eiendommer, i tillegg til eiendom 130/3.

5.2.3 Annen veggrunn

e. Utslaget av annen veggrunn skal redusert så mye som mulig, særlig ved område ved BAB.

6.2 Hensynssone – Bevaring naturmiljø

d. Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres før ny E6 åpnes.

6.5 Faresone - Flomsone

Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20% klimapåslag. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes ihht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom og stormflo.

7.4 Bestemmelsesområde #4

a. Bestemmelsesområde #4 er ledeområde for vilt mot miljøtunnel. Tiltak som krever tillatelse jfr. pbl. §23-1, tillates ikke innfor bestemmelsesområdet.

b. Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert viltovergang. Viltovergangen skal ikke forringe den naturlige kantsonen mot Ila.

8.2 Før hele eller deler av veganlegget åpnes, skal følgende være ferdigstilt:

2. (...) Det gjelder også trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.

6. Nedlagte veiparseller av dagens E6 etableres som kantsoner og revegeteres innen ny E6 åpner.

Saksprotokoll i Formannskapet - 24.03.2022

Kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum opprettet med følgende:

I plankartet:

Gnr.131 bnr.13 skal vises med arealformålet *Boligbebyggelse*. Det skal legges inn byggegrense 15 m fra veimidt på Soknedalsveien, i samsvar med veilovens § 29.

Av hensyn til vernet av Gaulavassdraget skal det legges inn byggegrense 25 m fra Ila.

Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres vises med *hensynssone – bevaring naturmiljø*.

I planbestemmelsene:

4.2.2 Støy

a. Støyfølsom bebyggelse med uteoppholdsarealer som påvirkes av denne reguleringsplanen, i og utenfor planområdet, og blir liggende i gul eller rød sone i henhold til fagrapport støy datert 25.06.2021 skal sikres slik at grenseverdiene i T-1442/2016 ikke overskrides. Støyskjerming skal primært skje med støyvoll og støyskjerm langs E6, innenfor arealformålene annen veggrunn og/eller kjøreveg.

- c. Tiltakene skal dimensjoneres slik at kravet til samlet støybelastning fra alle støykilder på uteplass (Lden 55 dB) og kravene til innendørs støynivå i byggeteknisk forskrift (NS8175:2012 klasse C) tilfredsstilles.

4.2.3 Miljø

- f. Det tillates ikke spredning av fremmed arter. (...)
- h. Så langt det er mulig skal det etableres armer jordkonstruksjoner eller murer av naturstein mellom de nye veianleggene og elva Ila på strekninger hvor fyllingene kommer nær elvebredden.

4.2.5 Vassdrag

- f. Der det ikke er plass til åpen langsgående infiltrasjonsgrøft skal overvannet føres lukket frem til sentralt rensetrinn nedstrøms før vannslipp til Ila.
- g. Nye konstruksjoner skal i størst mulig grad etableres høyere enn 10-årsflom.

4.6.1 Flom

- f. Ved detaljprosjektering og gjennomføring skal det dokumenteres at sikkerhet ift. hydrologi og allmenne interesser blir ivaretatt.

5.1.1 Bolig (B):

På boligeiendom gnr. 131 bnr. 13 tillates ikke nye tiltak som kan ha negative virkninger på Ilavassdraget.

5.2.2 Kjøreveg - SKV

- b. SKV2 er tilkomstveg til massetaket. Det er også felles adkomst til eiendom 130/3 og 130/4.
- c. SKV3 er adkomst til tilstøtende eiendommer, i tillegg til eiendom 130/3.

5.2.3 Annen veggrunn

- e. Utslaget av annen veggrunn skal redusert så mye som mulig, særlig ved område ved BAB.

6.2 Hensynssone – Bevaring naturmiljø

- d. Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres før ny E6 åpnes.

6.5 Faresone - Flomsone

Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20% klimapåslag. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes ihht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom og stormflo.

7.4 Bestemmelsesområde #4

- a. Bestemmelsesområde #4 er ledeområde for vilt mot miljøtunnel. Tiltak som krever tillatelse jfr. pbl. §23-1, tillates ikke innfor bestemmelsesområdet.
- b. Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert viltovergang. Viltovergangen skal ikke forringe den naturlige kantsonen mot Ila.

8.2 Før hele eller deler av veganlegget åpnes, skal følgende være ferdigstilt:

2. (...) Det gjelder også trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.
6. Nedlagte veiparseller av dagens E6 etableres som kantsoner og revegeteres innen ny E6 åpner.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 07.04.2022

Formannskapetets innstilling enstemmig vedtatt.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan E6 Skogheim – Fossum opprettet med følgende:

I plankartet:

Gnr.131 bnr.13 skal vises med arealformålet *Boligbebyggelse*. Det skal legges inn byggegrense 15 m fra veimidt på Soknedalsveien, i samsvar med veilovens § 29.

Av hensyn til vernet av Gaulavassdraget skal det legges inn byggegrense 25 m fra Ila.

Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres vises med *hensynssone – bevaring naturmiljø*.

I planbestemmelsene:

4.2.2 Støy

- a. Støyfølsom bebyggelse med uteoppholdsarealer som påvirkes av denne reguleringsplanen, i og utenfor planområdet, og blir liggende i gul eller rød sone i henhold til fagrapport støy datert 25.06.2021 skal sikres slik at grenseverdiene i T-1442/2016 ikke overskrides. Støyskjerming skal primært skje med støyvoll og støyskjerm langs E6, innenfor arealformålene annen veggrunn og/eller kjøreveg.
- c. Tiltakene skal dimensjoneres slik at kravet til samlet støybelastning fra alle støykilder på uteplass (Lden 55 dB) og kravene til innendørs støynivå i byggeteknisk forskrift (NS8175:2012 klasse C) tilfredsstilles.

4.2.3 Miljø

- f. Det tillates ikke spredning av fremmed arter. (...)
- h. Så langt det er mulig skal det etableres armer jordkonstruksjoner eller murer av naturstein mellom de nye veianleggene og elva Ila på strekninger hvor fyllingene kommer nær elvebredden.

4.2.5 Vassdrag

- f. Der det ikke er plass til åpen langsgående infiltrasjonsgrøft skal overvannet føres lukket frem til sentralt rensetrinn nedstrøms før vannslipp til Ila.
- g. Nye konstruksjoner skal i størst mulig grad etableres høyere enn 10-årsflom.

4.6.1 Flom

- f. Ved detaljprosjektering og gjennomføring skal det dokumenteres at sikkerhet ift. hydrologi og allmenne interesser blir ivaretatt.

5.1.1 Bolig (B):

På boligeiendom gnr. 131 bnr. 13 tillates ikke nye tiltak som kan ha negative virkninger på Ilavassdraget.

5.2.2 Kjøreveg - SKV

- b. SKV2 er tilkomstveg til massetaket. Det er også felles adkomst til eiendom 130/3 og 130/4.
- c. SKV3 er adkomst til tilstøtende eiendommer, i tillegg til eiendom 130/3.

5.2.3 Annen veggrunn

- e. Utslaget av annen veggrunn skal redusert så mye som mulig, særlig ved område ved BAB.

6.2 Hensynssone – Bevaring naturmiljø

- d. Nedlagte vegparseller etableres som kantsoner og revegeteres før ny E6 åpnes.

6.5 Faresone - Flomsone

Det er avsatt faresone for flom etter 200-årsflom med 20% klimapåslag. Tiltak innenfor flomutsatt område skal vurderes ihht. TEK17 § 7-2, sikkerhet mot flom og stormflo.

7.4 Bestemmelsesområde #4

- a. Bestemmelsesområde #4 er ledeområde for vilt mot miljøtunnel. Tiltak som krever tillatelse jfr. pbl. §23-1, tillates ikke innfor bestemmelsesområdet.
- b. Innenfor bestemmelsesområdet tillates det etablert viltovergang. Viltovergangen skal ikke forringe den naturlige kantsonen mot Ila.

8.2 Før hele eller deler av veganlegget åpnes, skal følgende være ferdigstilt:

- 2. (...) Det gjelder også trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.
- 6. Nedlagte veiparseller av dagens E6 etableres som kantsoner og revegeteres innen ny E6 åpner.