

Saksansvarlig Øyvind Aundal

Formannskapet	13.05.2014	PS 38/14
Formannskapet	13.01.2015	PS 6/15
Kommunestyret	20.01.2015	PS 2/15
Formannskapet	01.12.2015	PS 179/15

## Innstilling

**Behandling i Formannskapet** **13.05.2014** **PS 38/14**

Sigmund Gråbak erklæres inhabil i saken, og fratrer møtet. Ingen vara.

Rådmannen endrer første pkt i innstillingen;

Til pkt. 5. Planområde: Vegkryssrampen til Hofstad er det levert inn egen reguleringsplan for. Melhus kommune krever at den behandles særskilt, og ikke i planprogrammet.

Tilleggsforslag fra Sp, H og FrP v/ forslagsstiller Lars Borten

Nytt pkt 9: Vegvalget i «Losengrenda» anbefales å legges nærmere Gaula for å passere «Klevahammeren». Dette for å unngå berøring av boliger og gårdsbruk.

Tillegg til pkt 7: Avløp må også være et tema.

Tilleggsforslag fra Ap v/ forslagsstiller Gunnar Krogstad

Nytt pkt 10: Formannskapet ber om at problematikken rundt omkjøringsmuligheter for å unngå bompunktene blir vurdert i forbindelse med planprosessen.

Votering:Nytt pkt 9: Enstemmig vedtatt

Tilleggspkt 7: Enstemmig vedtatt

Nytt pkt 10: Vedtatt med 9-1 stemme.

Rådmannens innstilling m endring pkt 5: Enstemmig vedtatt.

## Vedtak:

Melhus kommune er fornøyd med forslaget til planprogram for reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad som er ute til høring og offentlig ettersyn.

Melhus kommune har følgende merknader til forslag til planprogram for reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad:

- Til pkt. 5. Planområde: Vegkryssrampen til Hofstad er det levert inn egen reguleringsplan for. Melhus kommune krever at den behandles særskilt, og ikke i planprogrammet.
- Til pkt. 6. Omfanget av planarbeidet: Jernbaneverket har et arbeid på gang med kryssningsspor på Ler og Melhus kommune skal utarbeide områdeplan for Ler i 2015. Planarbeidet for kryss med forbindelse til Ler må samordnes med kommunens og Jernbaneverkets planer og det forventes at det settes av både personalmessige og økonomiske ressurser for å få til dette gjennom en felles områdeplan. Det blir utarbeidet eget planprogram for områdeplan Ler, men dette bør også nevnes i planprogram for E6.

- Til pkt. 6. Omfanget av planarbeidet: Innsigelsen fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag til kryssløsning til Lundamo er nå avgjort, og innsigelsen har ført frem slik at det ikke blir kryss der. Avsnittet bør derfor tas bort.
- Til pkt. 6. Omfanget av planarbeidet: Kommunen er forpliktet til å ha bobiltømmeplasser innenfor sitt område. Krysset på Losen vil bli et naturlig knutepunkt, og vi ønsker at det plasseres en slik tømme plass her.
- Til pkt. 6. Omfanget av planarbeidet: Vi ønsker at det reguleres for traséer for skjult infrastruktur (bredbånd o.l.) langs ny E6trasé. Utredning av dette ønskes tatt med i planprogrammet.
- Til pkt. 6. Omfanget av planarbeidet: Det må ses spesielt nøye på hvordan man skal løse problematikken rundt vegtilkobling og vegklassifisering på Røskaft.
- Til pkt. 7. Tema for utredninger: Vi ønsker at vannledning langs traséen og tverrforbindelse fra Benna blir et tema for utredning.
- Til pkt. 7. Tema for utredninger: Avløp må også være et tema for utredning.
- Til pkt. 7. Tema for utredninger: Vi ønsker at håndtering av tunnelvann blir et tema for utredning.
- Til pkt. 7. Tema for utredninger: Delprosjekt som går ut på å finne og avklare områder som egner seg for deponier bør også komme frem i planprogrammet.
- Til pkt. 8. Organisering og planprosess: Kunngjøring skjer i Trønderbladet.
- Pkt 9. Vegvalget i «Losengrenda» anbefales å legges nærmere Gaula for å passere «Klevahammeren». Dette for å unngå berøring av boliger og gårdsbruk.
- Pkt 10. Formannskapet ber om at problematikken rundt omkjøringsmuligheter for å unngå bompunktene blir vurdert i forbindelse med planprosessen.

#### **Behandling i Formannskapet**

**13.01.2015 PS 6/15**

Sigmund Gråbak stiller spørsmål om sin habilitet. Gråbak erklæres inhabil i saken (fvl. § 6 a) og fratrer møtet. Mona Lilleberg inntreer som setteordfører. Ingen vara.

Endringsforslag fra Sp, H og Frp v/ forslagsstiller Lars Borten:

Ny formulering av kap 5 Planområde første avsnitt, siste setning etter komma «... og avsluttes i nord med kryssløsning Hofstad Næringspark».

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Endringsforslag ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak:**

Melhus kommune fastsetter med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9 planprogram for reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad, slik det fremkommer i siste utgave datert oktober 2014 fra Statens vegvesen (vedlegg 1), med følgende endring: Ny formulering av kap 5 Planområde første avsnitt, siste setning etter komma «... og avsluttes i nord med kryssløsning Hofstad Næringspark».

#### **Behandling i Kommunestyret**

**20.01.2015 PS 2/15**

Mikal Kvaal spør om sin habilitet i saken. Han er grunneier.

Kommunestyret erklærer Mikal Kvaal som inhabil i saken, og fratrer møtet. (Fvl §6a). Ingen vara.

Utsettelsesforslag fra SV v/ forslagsstiller Aud H. Kvalvik:

Saken utsettes. Rådmannen bes legge frem en grundig vurdering av nye opplysninger i saken, særlig konsekvenser av ny løsning forbi Kleivahammeren, og holde denne vurderingen opp mot mandatet gitt av kommunestyret.

Votering: Utsettelsesforslaget fikk 2 stemmer, og falt.

Endringsforslag (rådmannen):

Korrekt ordlyd i kap 9 når det gjelder utlegging av reguleringsplan til ettersyn er: « Den formelle behandlingen av

reguleringsplanforslaget skjer i samsvar med pbl § 12 - 10, og Melhus kommune legger planen ut til offentlig ettersyn og høring».

Votering:

Endringsforslag ble enstemmig vedtatt.

Deretter ble formannskapetets innstilling vedtatt med 35 mot 1 stemme.

#### **Vedtak:**

Melhus kommune fastsetter med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9 planprogram for reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad, slik det fremkommer i siste utgave datert oktober 2014 fra Statens vegvesen (vedlegg 1), med følgende endring: Ny formulering av kap 5 Planområde første avsnitt, siste setning etter komma «... og avsluttes i nord med kryssløsning Hofstad Næringspark».

Korrekt ordlyd i kap 9 når det gjelder utlegging av reguleringsplan til ettersyn er: « Den formelle behandlingen av reguleringsplanforslaget skjer i samsvar med pbl § 12 - 10, og Melhus kommune legger planen ut til offentlig ettersyn og høring».

#### **Behandling i Formannskapet**

**01.12.2015 PS 179/15**

Sigmund Gråbak ber vurdert sin habilitet, da han er grunneier. Organet finner Gråbak inhabil i saken. Ola Solberg inntreer som vara.

Rådmann Katrine Lereggen ber vurdert sin habilitet, da hun har slektskap med part i sak. Organet erklærer rådmannen for habil i saken.

Tilleggsforslag fra Ap, H og KrF v/ forslagsstiller Guro Angell Gimse

Formannskapet påpeker at det under møtet med vegvesenet i mai, ble bedt om en utdypning av nord-alternativet til kryssløsning på Ler. Illustrasjon og beskrivelse av nord- alternativet legges ved høringen, sammen med en beskrivelse av konsekvensene av en slik løsning.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak:**

Melhus kommune vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10 å legge «Reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad» datert 17.11.15 ut til offentlig ettersyn og høring slik de fremgår av vedlegg 1-9 samt øvrige dokumenter som følger planforslaget.

Melhus kommune ber om at merknadene som kommer fram i saksutredningen vurderes av vegvesenet i forbindelse med høringen.

Formannskapet påpeker at det under møtet med vegvesenet i mai, ble bedt om en utdypning av nord-alternativet til kryssløsning på Ler. Illustrasjon og beskrivelse av nord- alternativet legges ved høringen, sammen med en beskrivelse av konsekvensene av en slik løsning.

#### **Vedlegg:**

1. Reguleringskart
2. Reguleringsbeskrivelse
3. Reguleringsbestemmelser
4. ROSanalyse Homyrkamtunnelen
5. KU brukrysninger
6. Støyutredning

7. ROSanalyse E6 Røskaft-Skjerdingstad
8. Oppsummering av uttalelser til planoppstart
9. Brev fra Fylkesmannen av 28.5.15

#### Andre dokumenter i saken som ikke er vedlagt:

- Formingsveileder
- Erosjonssikringstiltak i Gaula ved bygging av ny E6
- YMplan (Ytre Miljø)

#### Saksutredning:

Melhus kommune mottok 18.11.15 reguleringsforslag, datert 17.11.15, til «Reguleringsplan for E6 Røskaft-Skjerdingstad». Planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen. Til planforslaget er det lagt frem en rekke vedlegg.

Kommunedelplan for E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad ble vedtatt av kommunestyret 11.09.12 i sak 71/12 etter en omfattende planprosess.

Kommunestyret fastsatte 20.01.15 i sak 2/15 planprogrammet for den nordligste strekningen av vegen, strekningen Røskaft-Skjerdingstad. Trasévalget er gjort i kommunedelplanprosessen, og reguleringsplanen gjør klart detaljene innenfor den valgte veglinje 2 a i kommunedelplanen (på vestsiden av Gaula).

Denne strekningen er på ca. 15,6 km. Strekningen starter ved Røskaft, der den krysser Gaula til vestsiden, går gjennom 5,6 km. tunnel, krysser Gaula tilbake til østsiden ved Kvål og avsluttes i kryss på Skjerdingstad. Det legges til rette for ny firefelts motorveg med midtdeler. Veggen blir dimensjonert for en hastighet på 100 km/t.

Gangen i en reguleringsprosess kan illustreres slik:



#### Vurdering:

Planforslaget har kommet inn med kort saksbehandlingstid, og det har derfor ikke vært god nok tid til å gjennomgå plandokumentene, verken med forslagsstiller eller internt i administrasjonen.

Melhus kommune har vært involvert i prosjektet helt siden kommunedelplanen. Administrasjonen har fulgt reguleringsarbeidet tett, og vært med i samrådsgrupper både for strekningen Håggåtunnelen-Skjerdingstad og for de tre delstrekningene. Det har også vært flere presentasjoner for formannskap og kommunestyre, og flere informasjonsmøter både for berørte grunneiere spesielt og for publikum generelt. Vi mener involveringen fra vegvesenets side har vært veldig bra.

I et så stort og omfattende, nasjonalt viktig prosjekt er det selvsagt mange motstridende interesser. Spesielt negativt berøres interessene for dyrket mark, Gaula som er et vernet vassdrag med viktige lakseinteresser, vilt- og naturinteresser og kulturminner- og miljøer.

I planbeskrivelsen er det beskrevet avbøtende tiltak som viltkryssninger, tiltak i Gaula og berørte sidebekker. Friluftslivet og muligheten for fysisk aktivitet vil forbedres i og med tiltak som f.eks. gang- og sykkelveger.

Ifølge planbeskrivelsen vil det bli innløst bygninger på 17 eiendommer. De fleste er boliger, men det er også noen hytter. I tillegg er det to gårdsbruk og en flyhangar tilhørende Gauldal seilflyklubb som blir innløst.

E6byggingen vil føre til at det blir gjort en del geotekniske tiltak som sikrer mot ras av kvikkleire, løsmasser og andre typer ras.

Bestemmelsenes § 5. om boligformålet sier at det innenfor området tillates boligbebyggelse i tråd med gjeldende planer og tillatelser i området. Denne ordlyden vil være feil, i og med at det er nettopp denne planen som vil være gjeldende i området. Vi må derfor se nærmere på hvilke bestemmelser vi skal ha i disse områdene. Det kan være naturlig å innta bestemmelsene fra kommuneplanens arealdel. Aktuell tekst vil kunne være:

«Innenfor området tillates boligbebyggelse. Nye bygninger skal tilpasses eksisterende bebyggelse med tanke på estetikk. Det kan kreves terrengprofil eller fotomontasje i byggesaken. Utnyttelsesgraden settes til maks 35 % BYA. Ved omfattende fortetting kreves det detaljregulering. Parkeringsbehovet skal dekkes på egen tomt. Kommunens til enhver tid gjeldende parkeringsvedtekt skal legges til grunn.»

Etter det vi kan se gjelder dette arealformålet deler av noen få boligtomter ved kryssløsningen på Ler.

I kommunens egen uttalelse til planprogrammet da det var på ettersyn, uttalte vi blant annet at «(...) kommunen er forpliktet til å ha bobiltømmeplasser innenfor sitt område. Krysset på Losen vil bli et naturlig knutepunkt, og vi ønsker at det plasseres en slik tømme plass her.» Plasseringen av en slik tømme plass kommer ikke klart frem av reguleringsplanen. Antagelig kan det ligge inne i § 6.8 pendlerparkering, «Det tillates tekniske bygg og installasjoner innenfor området», eller det kan løses innen planformålet o\_SVT, men det hadde vært å ønske en tydeligere bestemmelse om hvordan dette løses.

Krysset på Losen har en arm som går over tunnelåpningen og i bru over Gaula til Ler. Krysset på nåværende E6 vil bli ca. 400 m. sør for dagens kryss E6-Fv712. Dette er interessant i forbindelse med arbeidet med områderegulering for Ler. Vi går også ut fra at dette er samordnet med Jernbaneverkets planer for krysningsspor på Ler.

Vi ønsket at traséer for skjult infrastruktur (bredbånd o.l.) skulle bli regulert langs ny E6trasé. Dette er ikke satt av som egne formålsområder i planen Dette må løses på andre måter i samråd med vår virksomhet for Teknisk drift. Videre ser vi at prosjektrapport for VA datert 30.10.15, nevnt i planbeskrivelsens pkt. 7.8 ikke er fremlagt for og behandlet av Teknisk Drift.

Videre, i forbindelse med VA, merker vi oss at adkomst mangler til pumpe stasjon under tunnelpåhogget i nord. Det er også dårlig plass ved pumpe stasjon (/bobiltømming) på Losenkrysset og i Grinnigrenda.

I planbeskrivelsens pkt. 8.9 er omklassifisering av tilliggende veger nevnt. Vi har satt spesielt fokus på vegtilkobling og vegklassifisering på Røskaft. Det henvises i beskrivelsen til videre diskusjon mellom kommune, fylkeskommune og vegvesenet. Mye tyder på at vi kan få mange kilometer veg, med de kostnader det medfører. Melhus kommune er ikke med i denne prosessen. Vi har tatt kontakt med vegvesenet, men har ikke fått klarhet i dette.

Melhus kommune har jobbet med Statens vegvesen for å se på deponier for masser. Planbeskrivelsens pkt. 7.10 beskriver hvordan man løser overskudd av masser i tilknytning til traséen. Behovet for deponier er vesentlig mindre enn først forventet. Dette skyldes at nye utregninger av massebalansen har vist mye mindre overskudd av masser enn tidligere antatt. Det gjøres for øvrig klart i beskrivelsen at massebalansen endrer seg hele tiden under gjennomføringen av et prosjekt.

I uttalelsen til planprogrammet ble det også anbefalt en spesiell løsning for passering av Kleivahammeren. Dette har vegvesenet sett nærmere på, og denne gjennomgangen har ført til at man har valgt løsningen med lang tunnel i stedet for kort tunnel og passering av Kleivahammeren. Vegvesenet har informert Formannskapet om disse vurderingene. Kommunen deltok også i et møte med beboere og grunneiere i Losengrenda om dette.

Som kjent har beboene i Losengrenda gjennom sin advokat stilt spørsmål om kommunens saksbehandling i forbindelse med at denne trasseen avviker fra det som er vedtatt gjennom kommuneplanen. Fylkesmannen har besvart dette i brev av 28.5 14 (vedlegg 7). Det vises til dette brevet side 2 3. avsnitt: «*I en detaljreguleringsprosess vil det kunne være forhold som tilsier at man vil fravike overordnede planer på større eller mindre områder. Det er ingenting i veien for dette, men plan- og bygningsloven oppstiller et krav om at man ved vesentlige avvik fra overordnede planer foretar en konsekvensutredning. Fylkesmannen har vært i kontakt med Melhus kommune, som bekrefter at en er innstilt på å konsekvensutrede de avvik fra overordnet plan som eventuelt blir foreslått.*»

Her er det nettopp de store konsekvensene som har blitt avdekket ved å skulle følge trasseen som ble vedtatt i kommuneplanen som har medført de endringene som er gjort. Denne dokumentasjonen må gjøres tilgjengelig i høringsperioden. Oppsummering av disse vurderingene framgår av planbeskrivelsen punkt 6.2.

Planbeskrivelsen kap 8.7 beskriver hvor mye dyrkamark som går tapt som følge av hele vegprosjektet (505 daa fulldyrket mark og 10,8 daa beite/innmark). Kommunedelplanen antydte et noe mindre areal (ca 450 daa). Dette er en følge av at kryssløsningene ikke var arealberegna i kommuneplanen samt at arealberegninger alltid vil være grovere på en overordna plan enn i en detaljplan. Vegvesenet opplyser at de har gjort analyser som viser at forlengelsen av tunnelen ikke medfører at vegtraséen beslaglegger mer dyrkamark enn det som ville vært tilfelle om man hadde lagt vegen rundt Kleivahammeren i tråd med kommuneplanen. Det er også opplyst at forlengelsen av tunnelen medfører innløsning av 3 hus mer enn det som sannsynlig hadde vært tilfelle hvis kommuneplanen hadde vært fulgt.

Den nye tunnelen har fått navnet Homyrkamtunnelen. Det er laget en egen Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROSanalyse) for den. ROSanalysen viser ingen spesielle ting som krever særskilte forholdsregler.

Brukryssningene over Gaula er konsekvensutredet for temaene naturmiljø, vassdragsmiljø og fiskeinteresser. Det er i konsekvensutredningen (KU) vurdert konkrete avbøtende tiltak.

Det foreligger en støyutredning for hele strekningen i reguleringsplanen. Det foreslås avbøtende tiltak for dette temaet også.

Det er laget en ROSanalyse for hele strekningen Røskaft-Skjerdingstad. ROSen viser at det er flere forhold i planen har en risiko. Spesielt gjelder dette natur- og kulturforhold (flora, fauna, fisk, kulturminner), forurensning (støv, støy, forurensning) og hendelser knyttet til bruk av vegen (trafikkulykker). Det er oppstilt noen tiltak som begrenser denne risikoen slik at det blir en akseptabel risiko. Vi har ikke hatt tid til å gå inngående inn på hvert enkelt tema, eller se på om tiltakene er fulgt opp i løsningene i reguleringsplanen.

I et eget vedlegg har vegvesenet oppsummert uttalelser som er kommet i forbindelse med planoppstart. Her har de også kommentert hvordan de forskjellige innspillene er vurdert, og eventuelt innarbeidet i planforslaget.

Det er utarbeidet en egen rapport for Ytre miljø. Dette var et krav i planprogrammet for strekningen.

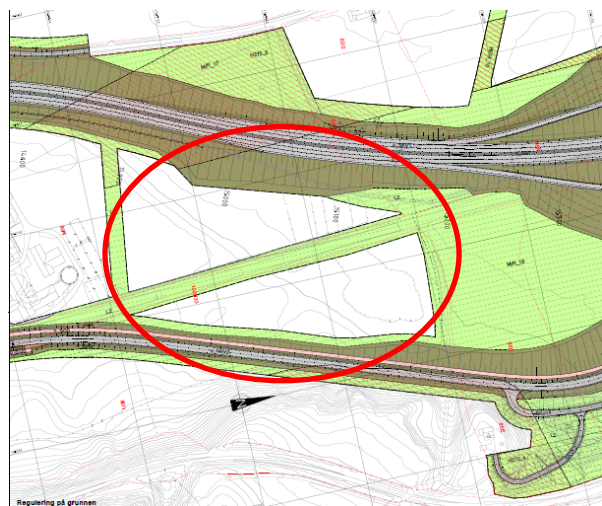
Kommunen har foreløpig følgende merknader til planutkastet:

Det ser ut til at planmosaikken ikke går opp i sør. Denne reguleringsplanen vil legge seg over noen av løsningene lengst nord i reguleringsplanen for E6 Gylland-Røskaft. I overgangene mellom to reguleringsplaner er det viktig at planmosaikken stemmer, og vi ber vegvesenet om å se nøyer på dette i ettersynet.

I forbindelse med 1. gangs behandling av reguleringsplan for Gylland- Røskaft påpekte kommunen at adkomst til hytte på eiendommen 219/1 lengst i nord ikke var ivaretatt i planen. Det ser ikke ut til at dette er ivaretatt i denne planen heller. Vi ber vegvesenet se på dette.

I mange tilfeller stopper også planmosaikken akkurat der veginteressen stopper. For eksempel ser vi at der en vegadkomst til bolig, som blir brutt av ny E6 knytter seg til en annen veg, er planavgrensningen satt der ny adkomst kobler seg på, og ikke helt frem til offentlig veg.

Vi ser at det oppstår en del uregulerte «øyer» der reguleringsløsningene er tegnet på alle sider (se eksempel fra Skjerdingsstad under). Disse øyene kunne med fordel ha vært lagt inn i reguleringsplanen og fått et reguleringsformål (LNF). Det bakenforliggende reguleringsformålet vil trolig være LNFR i alle disse tilfellene. Dette ville ha gjort det mye enklere for kommunen i ettertid å opprettholde en logisk planmosaikk.



I forslag til reguleringsplan for Gylland- Røskaft var tilgjengelighet langs Gaula gitt et betydelig fokus med gjennomgående veg/stisystem hele veien sør for krysset til Hovin. Det samme fokuset kan vi ikke finne igjen i denne planen. Det bør være en grundig gjennomgang av hvordan dette skal ivaretas i planen før planen legges fram for sluttbehandling. Generelt mener kommunen at planavgrensningen burde vært utvidet flere steder for å få til en mer helhetlig plan blant annet gjelder dette i områdene ned mot Gaula og der planen knyttes til eksisterende vegsystem.

Samtlige områder avsatt til landbruksområder i planen er også skravert som anlegg og riggområder uten at de er markert med M eller R. Det må komme klart fram av bestemmelsene hva som er tillatt i disse områdene i anleggsperioden.

I tillegg til de merknadene som er beskrevet i saksframlegget ser vi at det er en del detaljer ved planen som må gjennomgås før den kan endelig vedtas. Blant annet er det noe usikkert for kommunen hvilke veger som skal være offentlige og private etter planen er gjennomført. Det kan også se ut som at enkelte eksisterende veger som skal opprettholdes utenfor planområdet blir planmessig punktert av områder som er satt av til L3 ned mot Gaula for framføring av VA system (overvannshåndtering). Der det skal være kjøreveger eller stier over slike områder må dette innarbeides i planen.

Adkomsten til eiendommene 219/16 og 219/9 faller delvis utenfor planområdet og delvis er avskåret av et landbruksområde/ riggområde L2 M/R 1. her bør hele adkomsten innarbeides i planen.

SKV 4 på Ler (privat veg) må reguleres helt fram til nåværende E6.

Kommunen vil også understreke at usikre eiendomsgrenser må gås opp før tiltak i marka settes i gang og vanskeliggjør rekonstruering av slike.

Når det gjelder overvannshåndtering har kommunen parallelt uttalt seg til søknad om utslippstillatelse for avløpsvann fra ferdig vei for ny E6 strekningen Røskaft-Skjerdingsstad. Her påpeker vi at det bør settes krav om at det foretas overvåking av en del av utslippene for å vurdere om det er grunnlag for å sette krav om rensing på et senere tidspunkt. Det forutsettes også at hvordan de aktuelle utslippene plasseres blant annet i forhold til

sentrale gyt punkter i elva avklares med relevante faginstanser. I reguleringsplanforslaget er disse utslippene plassert og vi regner med at relevante høringsinstanser uttaler seg til plasseringene gjennom høringene.

Bestemmelsene § 4.2 har bestemmelser om krav til ytterligere dokumentasjon og § 4.3 har bestemmelser om rekkefølgen av tiltak. Disse er i stor grad knyttet til miljømessige forhold. Det er uklart for kommunen hvordan og for hvem denne dokumentasjonen/ aktuelle planer skal legges fram. Det bør vurderes om dette bør konkretiseres mer i reguleringsbestemmelsene.

Kommunen forutsetter videre at krysningspunktet med kommunale og private V/A-ledninger hensyntas ved planlegging av nytt overvannssystem. Eventuelle vannkummer som etableres i nærheten bør kunne tilkobles overvannssystemet.

Planmaterialet er omfattende, og saksbehandlingstiden har vært knapp. Melhus kommune må derfor ha anledning til å komme tilbake med mer detaljerte uttalelser under ettersynet. Rådmannen vurderer likevel at saken er tilstrekkelig opplyst og konsekvensene beskrevet godt nok til at planen kan sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn slik den nå foreligger, da de merknadene vi har er av mer detaljert karakter og ikke rokker ved de store trekkene i planen. En anser at aktuelle endringer kan innarbeides før 2. gangs behandling av planen i samarbeid mellom kommunen og vegvesenet.