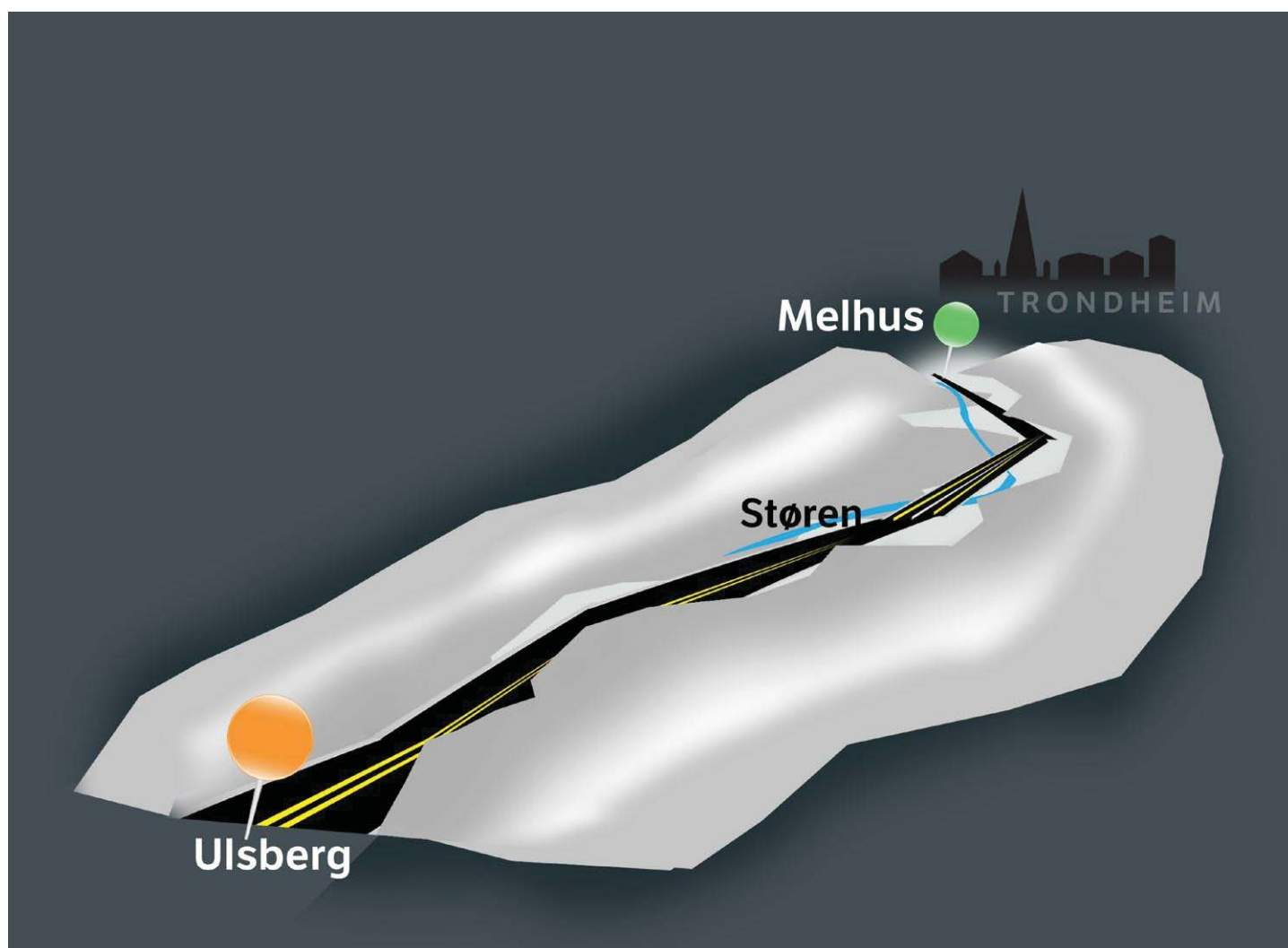




Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN E6 Prestteigen – Gyllan

PLANPROGRAM



Prosjekt: E6 Ulsberg - Melhus

Parsell: E6 Prestteigen – Gyllan

Melhus og Midtre Gauldal kommuner

Forord

Midtre Gauldal kommune, Melhus kommune og Statens vegvesen Region midt har startet arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning for ny E6 på strekningen Prestteigen - Gyllan. Midtre Gauldal kommune og Melhus kommune er planmyndigheter og Statens vegvesen er tiltakshaver.

Planprogrammet gir en orientering om det forestående planarbeidet, om formålet med planleggingen og hvordan planprosessen og medvirkning er tenkt organisert. Videre beskrives hvilke alternativ som er vurdert, og konsekvensene av disse på et overordnet nivå. Planprogrammet konkluderer med ett alternativ det er ønskelig å gå videre med, og beskriver hvilke konsekvenser av tiltaket som skal utredes i den videre planleggingen.

Forslaget til planprogram ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om planoppstart i august 2015 med frist for innspill 5.oktober 2015 (senere forlenget til 16.10.15 etter anmodning). Planprogrammet fastsettes av Midtre Gauldal kommune og Melhus kommune etter eventuelle endringer som følge av innkomne merknader.

Kopi av fastsatt planprogram blir sendt til alle som har avgitt skriftlig uttalelse til planprogrammet.

Informasjon om planarbeidet på internett

- Vegvesenets nettsted: www.vegvesen.no
- Midtre Gauldal kommunens nettsted: www.mgk.no
- Melhus kommunens nettsted: www.melhus.kommune.no

Spørsmål vedrørende planarbeidet kan stilles til:

Statens vegvesen, Region midt v/ Jon Einar Lien	Fylkeshuset, 6404 Molde	firmapost-midt@vegvesen.no	02030 (Sentralbord)
Melhus kommune v/ Øyvind Aundal	Rådhusvn. 2, 7224 Melhus	oyvind.aundal@melhus.kommune.no	72 85 80 00 (Sentralbord)
Midtre Gauldal kommune v/ Siri Solem	Rørsvn. 11, 7290 Støren	siri.solem@mgk.no	72 40 30 00 (Sentralbord)

Innhold

Forord.....	1
1. Bakgrunn og formålet med planarbeidet.....	3
2. Planområdet.....	3
3. Forholdet til gjeldende lover og plangrunnlag.....	5
4. Alternativsvurdering og anbefalt valg av alternativ.....	6
Forprosjektet.....	6
Krav om 110 km/t på H8-veg.....	6
Alternativsvurdering.....	6
Grensesnitt i nord.....	6
4.1 Alternativ 0 – dagens situasjon.....	7
4.2 Alternativ 1 – fire felt i dagen og to nye tunneler.....	10
4.3 Alternativ 2a – fire felt med to lengre tunneler.....	11
4.4 Alternativ 2b – fire felt med en lang tunnel.....	12
4.5 Alternativ 3 – forbikjøringsfelt langs dagens veg.....	13
4.6 Sammenstilling av de viktigste konsekvensene av alternativene.....	14
4.7 Anbefalt alternativ for videre planlegging og utredning.....	15
5. Utredningstema og dokumentasjonskrav.....	15
5.1 Grunnforhold.....	16
5.2 Kulturminner og kulturmiljø.....	16
5.3 Forurensning.....	17
5.4 Naturmangfold.....	17
5.5 Landskap.....	18
5.6 Jordvern.....	18
5.7 Befolkningens helse.....	18
5.8 Trafikale forhold, kollektivtilbud og tilgjengelighet.....	19
5.9 Estetisk utforming og kvalitet.....	19
5.10 Beredskap og ulykkesrisiko.....	19
5.11 Økonomi.....	20
6. Metodikk og omfang.....	21
7. Organisering av planarbeidet.....	22
8. Medvirkning og informasjon.....	22
9. Framdrift.....	23
Vedlegg.....	23

1. Bakgrunn og formålet med planarbeidet

Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 fra Ulsberg til Jaktøyen fra 2012 sier at E6 Støren-Jaktøyen skal planlegges etter H8-standard, det vil si fire felt med midtdeler, 20 meter total vegbredde og dimensjoneres for 100 km/t.

Formålet med dette planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for å bygge en ny firefelts motorveg med midtdeler på strekningen Prestteigen (krysset E6/fv. 30) i Midtre Gauldal til Gyllan i Melhus kommune.

Målet med prosjektet er:

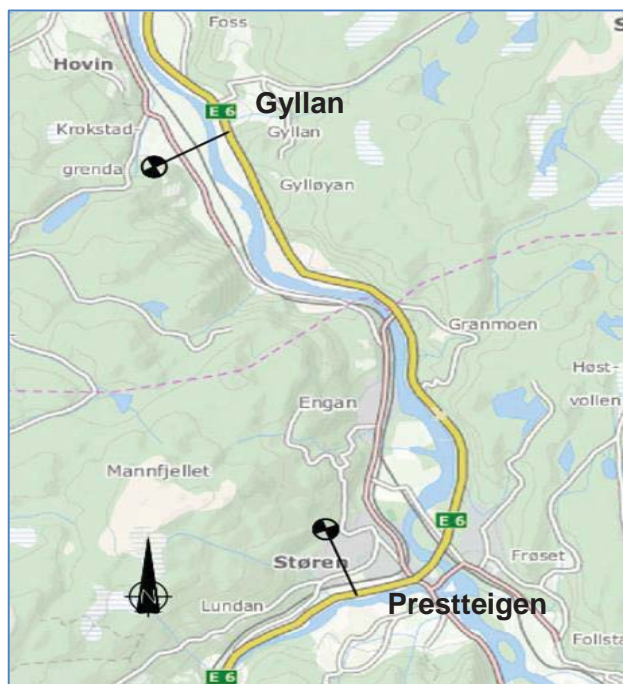
- Økt trafiksikkerhet
- Redusert reisetid og bedre framkommelighet
- Tilrettelegging for overføring av lokal persontrafikk til kollektivtransport
- Tilrettelegging for god nærings- og samfunnsutvikling og forutsigbar arealbruk

2. Planområdet

Planområdet fra Prestteigen til Gyllan er ca. 7,3 km. Reguleringsplanen vil i sør starte ca. ved hp 06 km 00,250 – hp 07 km 01,660. Planområdet skal i tillegg til selve vegen også omfatte områder for midlertidig anleggsbelte, rigg- og deponiområder, midlertidig trafikkomlegging og andre forhold som er nødvendig for gjennomføring av anlegget. Oppstartsvarselet viser kart med planens avgrensning. Planområdet for reguleringsplanen vil for øvrig bli nærmere bestemt og avgrenset i løpet av planarbeidet.

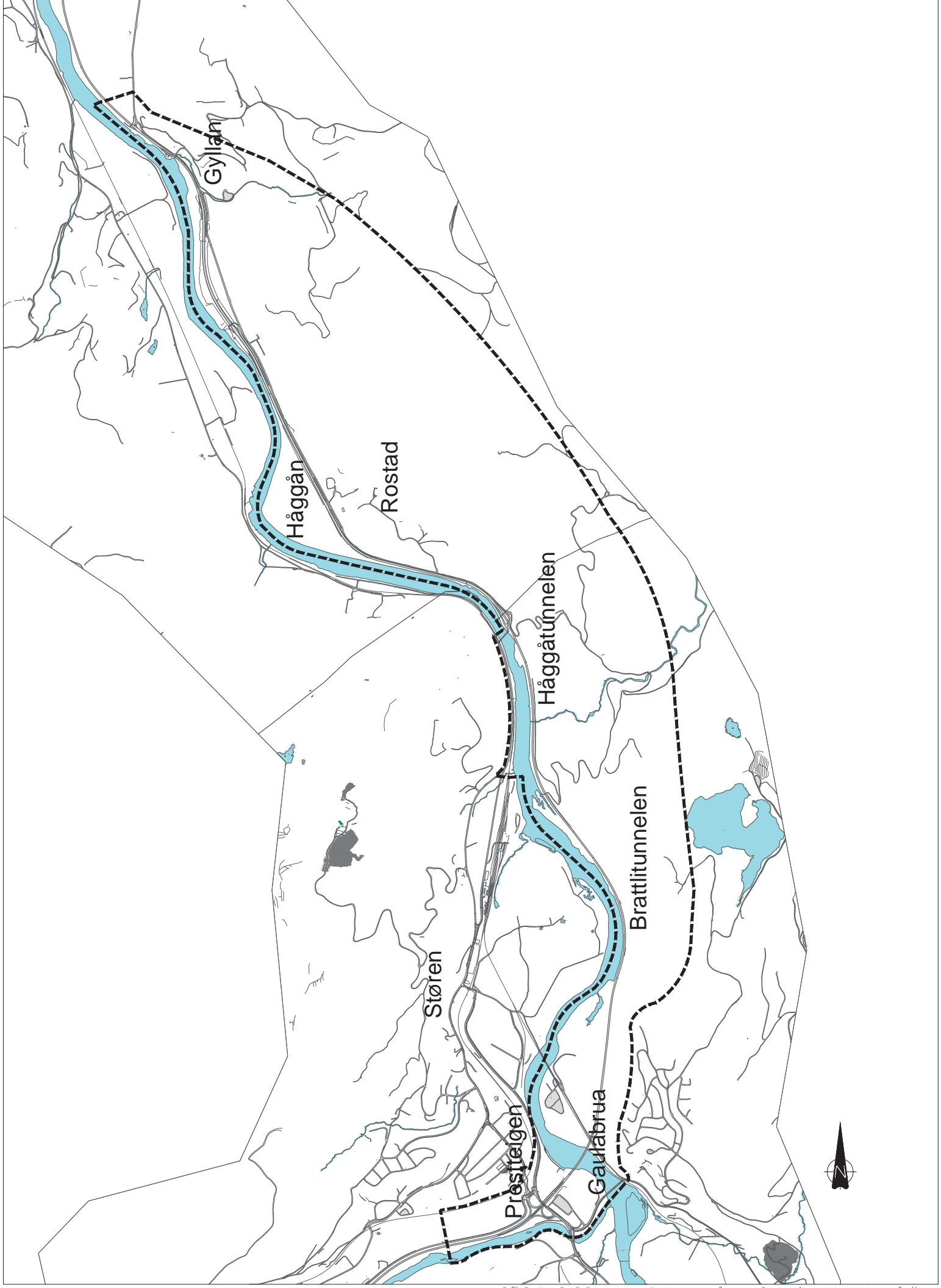


Figur 2-1: Oversiktskart



Figur 2-2: Lokalkart

Neste side viser planområdets avgrensning.



3. Forholdet til gjeldende lover og plangrunnlag

Reguleringsplan med konsekvensutredning skal utarbeides i henhold til kravene i plan- og bygningsloven og kommunenes veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner.

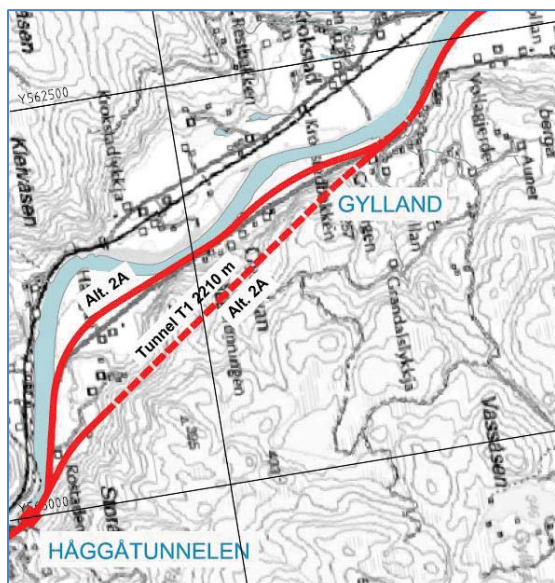
Det foreligger en konseptvalgutredning for E6 fra Oppland grense til Jaktøyen, datert 31.01.2012.

I prosjektet E6 Ulsberg – Melhus er det stilt krav om at reguleringsplaner som skal inngå i bompengeprojektet skal være vedtatt innen mai 2016. E6 Prestteigen-Gyllan vil ikke rekke denne fristen. Det er håp om å få aksept for at prosjektet kan bli med i søknaden, selv med planvedtak høsten 2016.

Melhus kommune – plangrunnlag

Følgende planer er gjeldende i området:

- Kommuneplanens arealdel for Melhus 2013-2025, ikrafttredelsesdato 16.12.2014
- Kommunedelplan for E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad, alternativ 2a, ikrafttredelsesdato 11.09.2012
- Kommunedelplan for Gaula, ikrafttredelsesdato 05.12.2006
- Reguleringsplan for E6 Rostad – Håggån, ikrafttredelsesdato 17.06.2014
- Reguleringsplan for gang- og sykkelveg E6 Hagen – Gylland, ikrafttredelsesdato 21.09.2010



Figur 3-1: Kommunedelplan for deler av strekningen, fra 2012

Midtre Gauldal kommune - plangrunnlag

Følgende planer er gjeldende i området:

- Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal 2010-2022, ikrafttredelsesdato 26.04.2010
- Kommunedelplan for Støren 2014-2026, ikrafttredelsesdato 23.06.2014

4. Alternativsvurdering og anbefalt valg av alternativ

Forprosjektet

Nedenfor følger en beskrivelse og vurdering av dagens situasjon og tre utbyggingsalternativ som er vurdert i et eget forprosjekt. Forprosjektet, datert 19.02.2015 finner du på vegvesenets nettsider <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulsbergmelhus/st%C3%B8ren-gyllan>. Konsekvensene av de ulike alternativene er vurdert på et overordnet nivå for å kunne gi en anbefaling av hvilket alternativ som det er ønskelig å gå videre med.

Krav om 110 km/t på H8-veg

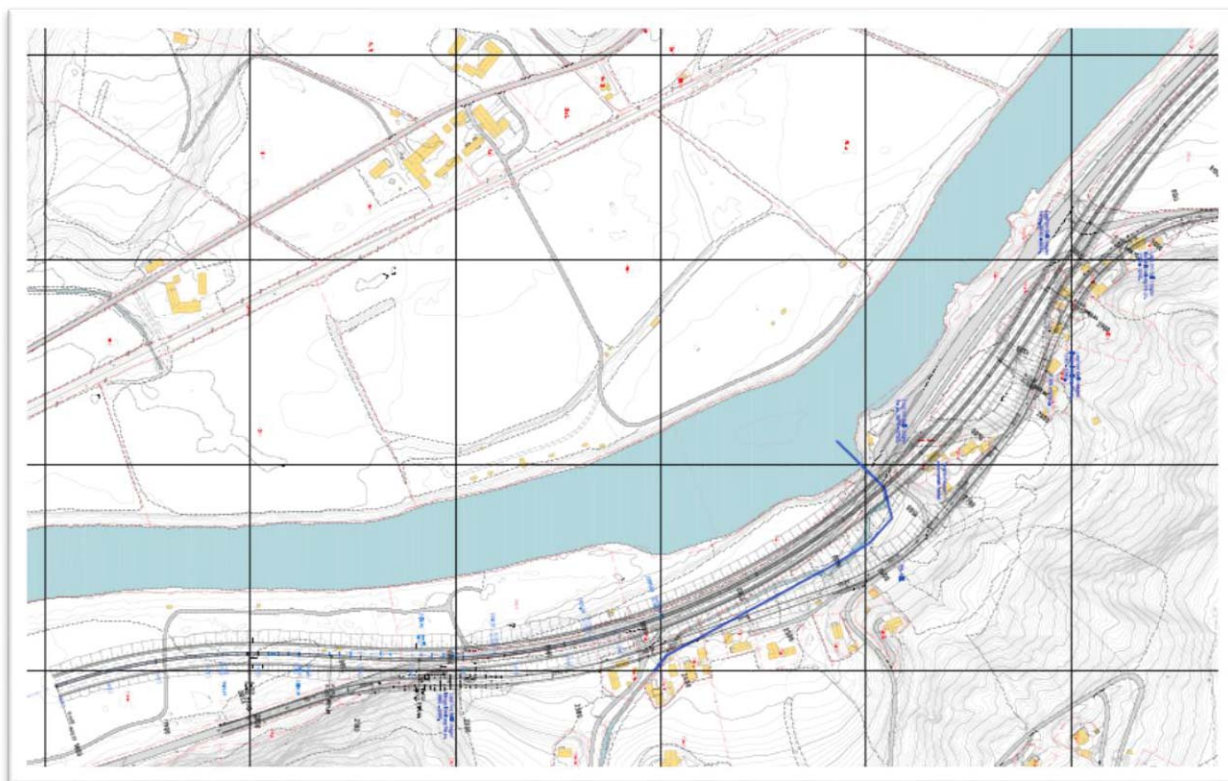
Samferdselsdepartementet har med virkning fra 01.01.2015 stilt krav om at nye reguleringsplaner som planlegges etter H8 skal dimensjoneres for 110 km/t. Dette kan, hvis terrenget ligger til rette for det, medføre noe strammere kurvatur enn forslagene i forprosjektet viser. Det må også vurderes om 110 km/t er riktig fartsgrense i og med at krav til sikt i tunneler er svært strenge og vil medføre store breddeutvidelser. Dette må kostnadsvurderes og ses opp mot eksisterende tunneler som ikke tilfredstiller nye krav.

Alternativsvurdering

I reguleringsarbeidene skal det vurderes flere ulike alternative løsninger innenfor planområdet. Dette gjøres i en kreativ fase av planarbeidet høsten 2015. Løsninger kan være lang tunnel, en kombinasjon av lengre tunneler med veg i dagen og evt. andre forslag som kommer fram i arbeidet. I tillegg skal det fokuseres spesielt på kryss ved Prestteigen og Håggå. Kostnader for de ulike alternativene må også beregnes.

Grensesnitt i nord

I dette reguleringsarbeidet skal linjeføring som er foreslått i reguleringsplan for E6 Gyllan – Røskaft legges til grunn for alternativ 1 og 3 ved parselldele nord. Alternativer i tunnel vil ha annen linjeføring ved Gyllan.



Figur 4-1 Linjeføring i forslag til reguleringsplan for Gyllan - Røskaft

4.1 Alternativ 0 – dagens situasjon

Eksisterende E6 på strekningen Rennebu (Ulsberg) - Melhus (Jaktøyen) er en tofelts veg som går gjennom flere tettsteder, med stedvis nedsatt fartsgrense. Strekningen har en stor andel tungtransport som frakter gods mellom Østlandet og Trøndelag. Strekningen har et høyt antall ulykker og har til tider redusert framkommelighet. Eksisterende veg har varierende standard, fra svært dårlig til ganske brukbar, men med ujevn kurvatur og bredde.

Strekningen Prestteigen (Midtre Gauldal) – Gyllan (Melhus) er ca. 7,3 km lang. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for 2013 var 6060 ved Prestteigen og 7070 ved Gyllan. Framskrevet til 2040 er ÅDT estimert til 9 000-12 000 på hele strekningen.

I perioden 2004-2013 har det oppstått 15 ulykker på E6 fra Støren til Gyllan, hvorav 2 med alvorlig skade og 13 med lettere skader. Omtrent halvparten av ulykkene var utforkjøringer, mens ulykkene med alvorlig skade var møteulykker. De fleste ulykkene skjedde utenfor nordenden av Håggåtunnelen, ved Håggåbrua og ved Gyllan.

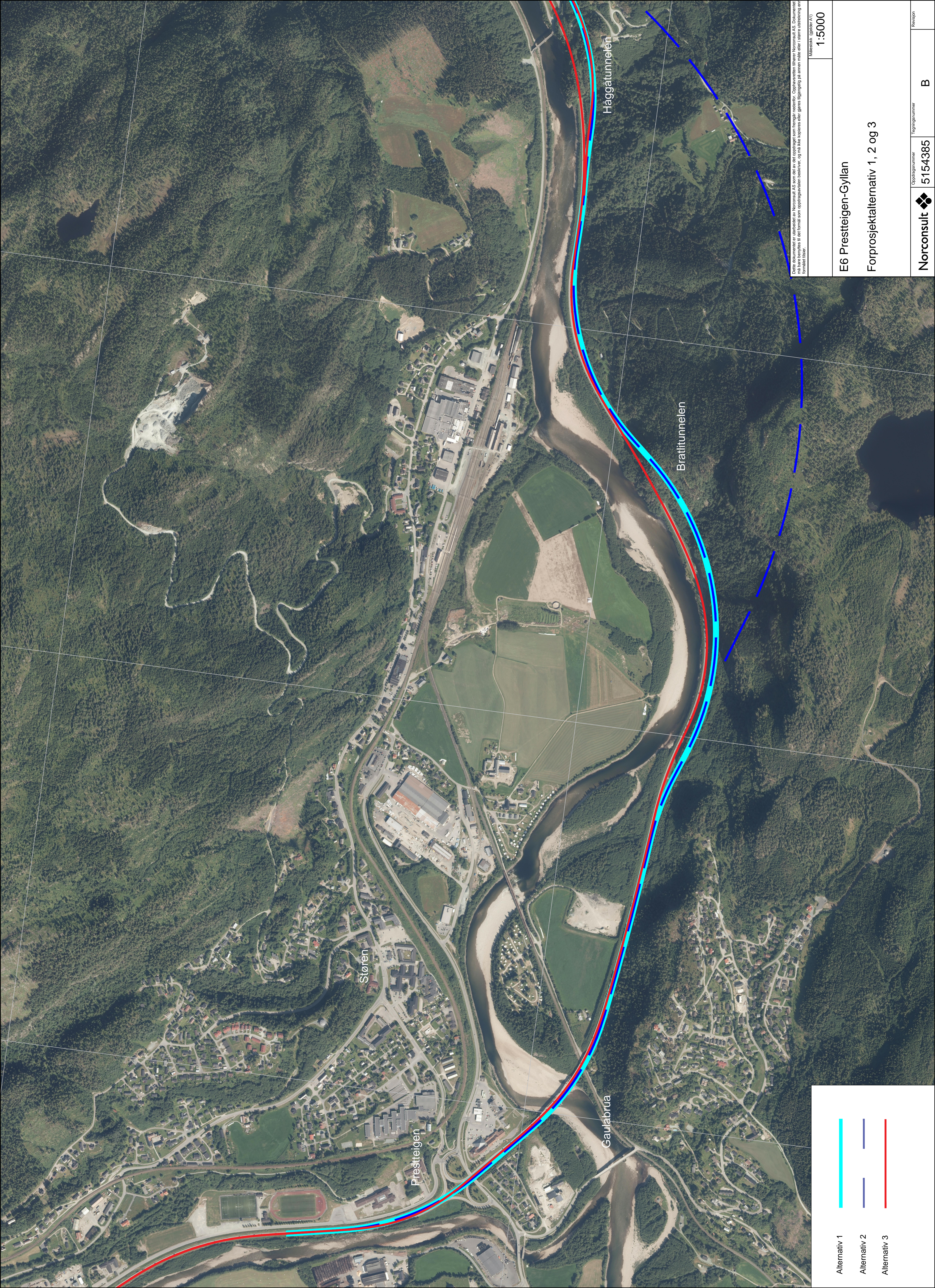
Vegen har to felt, to tunneler, en ca. 300 meter lang bru over Gaula og to planskilte kryss (ved Prestteigen og ved Håggåtunnelen). Vegen mellom Prestteigen-Håggåtunnelen ble åpnet i 1991, mens ny veg med to felt og midtdeler ble åpnet i 2013 mellom Håggån og Gyllan. Veg i dagen ligger langs Gaula som er en viktig lakseelv, og det er bratt sideterreng i store deler av området.

I nærheten av vegen er det registrert gråor-heggeskog (Frøsetøya), en stor elveør (Støren NØ, flommarksmiljø), rødlistearter (Håggåberga) og hjortedyr (Håggåberga). Ved Gyllan er det registrert gravhauger fra jernalderen. I tillegg er det 15 SEFRAK-registrerte bygninger og løsmasseressurser i området.

Strekningen Prestteigen-Gyllan er den del av et større utbyggingsprosjekt for E6 Ulsberg – Melhus. Andre parseller av E6 fra Oppland grense til Trondheim er under planlegging, under utbygging eller er ferdigstilte. Det er derfor ikke ønskelig at denne strekningen ikke vil bli utbedret og bli stående igjen med en dårligere kvalitet enn øvrige deler av E6. Med tanke på en trafikkøkning på 40-50 % på deler av strekningen fram til 2050, er det grunn til å frykte at også antall ulykker vil øke vesentlig.

Dagens situasjon anses ikke for å være et aktuelt alternativ.

Neste sider viser forslag til alternative veglinjer



- Alternativ 1 —
- Alternativ 2 —
- Alternativ 3 —

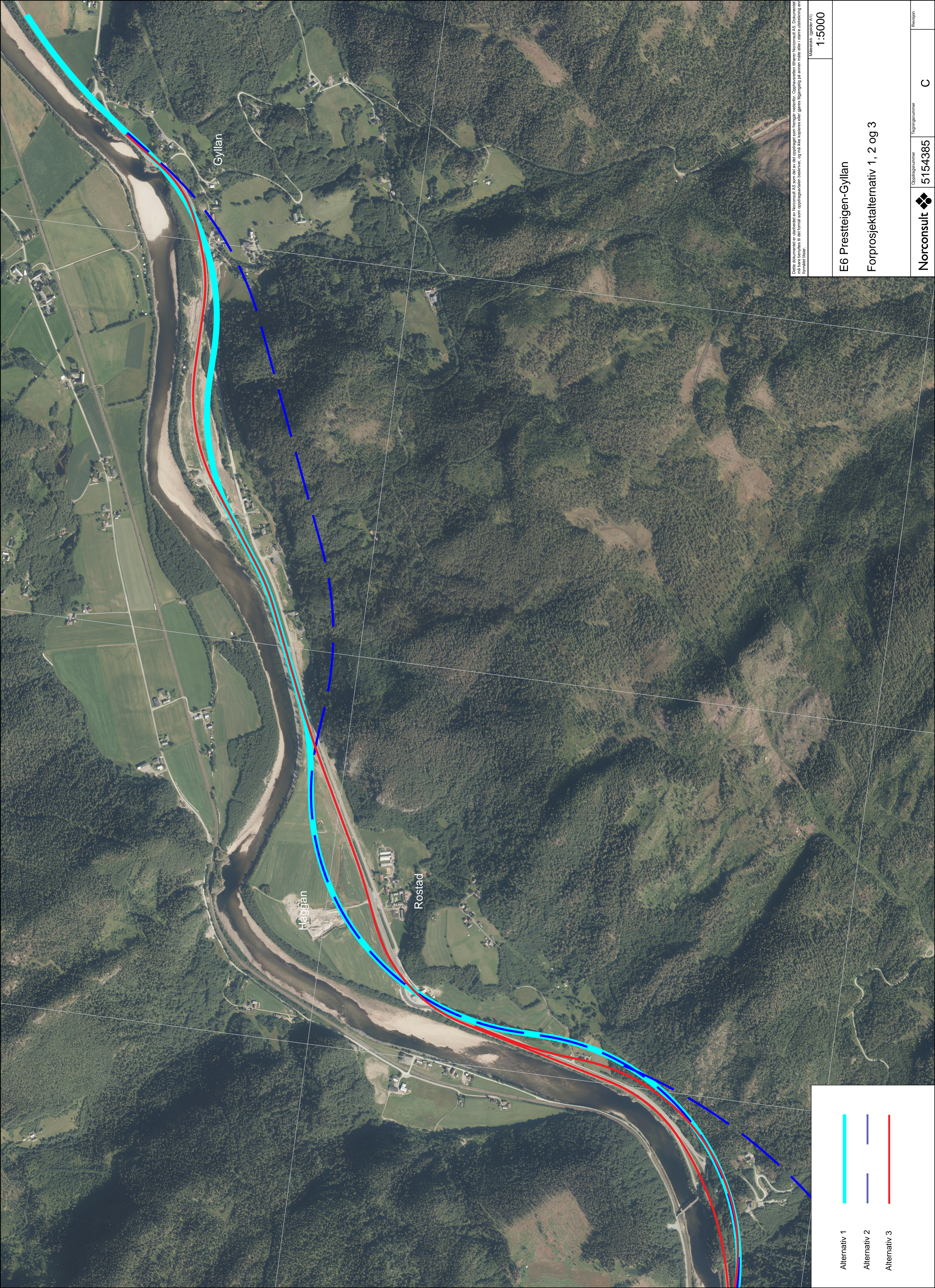
Alle rettigheter er forbeholdt. AS som deltar i dette prosjektet kan i fremtiden bli pålagt å bygge ut eller å erstatte eksisterende infrastruktur. Dette kan føre til endringer i dekket område som oppgavene beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i senere utgaver uten forfattet tillatelse.

Skisseark (Gjelder A1)

1:5000

E6 Prestteigen-Gyllan

Forprosjekteralternativ 1, 2 og 3



Alternativ 1

Alternativ 2

Alternativ 3



E6 Prestteigen-Gyllan

Forprosjektalternativ 1, 2 og 3

1:5000

Alle forprosjektalternativer er utarbeidet av Norconsult AS som del av E6 Prestteigen-Gyllan. Dette er et forprosjekt og alle kopier eller gjengivelser på annen måte eller i senere utarbeidede dokumenter må være basert på de opprinnelige tegningene og må ikke kopieres eller gjøres gjengivelser på annen måte eller i senere utarbeidede dokumenter uten tillatelse fra Norconsult AS.

4.2 Alternativ 1 – fire felt i dagen og to nye tunneler

Dimensjoneringsklasse for alternativ 1 er H8 motorveg. Det foreslås fire felt i dagen med to nye tunnellop for Brattlitunnelen og Håggåtunnelen. Vegen utvides med et nytt planskilt kryss ved Prestteigen, ny bru over Gaula, to nye felt parallelt med eksisterende veg fra Prestteigen til Håggån og fire nye felt med delvis gjenbruk av eksisterende veg fra Håggån og nordover til Gyllan.

Alternativet medfører endring av eksisterende veg for å oppfylle kravene til H8 motorveg og man vil ikke kunne benytte vegen som ble ferdigstilt i 2013-2015 dersom kravet om 100 km/t ev. 110 km/t skal overholdes. Dersom man aksepterer en skiltet hastighet 90 km/t, vil vegen som ble bygd i 2013-2015 delvis kunne benyttes.

I krysset ved Håggåbrua vil utvidelse av kryss og flytting av lokalveg østover føre til at bygninger, herunder SEFRAK-registrerte bygninger ved Rostad, trolig bli berørt. Avkjøringsrampe til Håggåbrua i sørgående retning vil kunne kreve utfylling i Gaula i og med at dagens avkjøring kun er en rampe uten retardasjonsfelt.

Alternativet vil medføre bergskjæringer, geologiske utfordringer med stabiliserende tiltak ved nye tunnellop, kvikkleireutfordringer ved Rostad og at landbruksjord ved Håggån blir berørt. For strekningen ved Gyllan er ny veglinje avklart i forslag til reguleringsplan for E6 Gyllan – Røskaft. Utfylling i Gaula unngås, noen bygninger blir berørt og gytebekken må legges om.

I forprosjektet er det utført en overordnet ROS-analyse hvor løsmasseskred/flom, tunneler, vegteknikk, nærmiljø, støy, ulykker med gående og syklende og andre ulykkespunkt (Håggåbrua) er vurdert. Denne analysen må betraktes som foreløpig og ikke gjennomført iht. de krav som Statens vegvesen setter til slike analyser. Risikovurderinger vil bli gjort gjennom reguleringsplanarbeidet og en egen ROS-analyse og TS-revisjon skal gjennomføres som del av reguleringsplanarbeidet.

Alternativ 1 vil i hovedsak ha følgende konsekvenser:

- Høye skjæringer og to nye tunneler
- Bygninger ved Rostad blir trolig berørt
- Klatreområdet på Størenhammeren ved Håggåberga vil bli berørt
- Ny veglinje vil gå litt nærmere Gaula ved Håggåtunnelen
- Noe økt barriere for vilt
- Jordbruksområdet ved Håggån vil bli berørt

Fordeler med fire felt i dagen:

- Lavere kostnader, både i anleggs- og driftsfase
- Utnyttelse av deler av eksisterende veg
- Mindre ulykkesrisiko sammenlignet med lang tunnel og tunnelåpninger
- Bygninger ved Rostad må rives, man unngår store inngrep som tunnel ville gitt ved Gyllan iht. til kommunedelplan
- Vegdirektoratet har gitt klare føringer om at bygging av tunneler skal unngås der det er mulig på grunn av store investering- og driftskostnader.
- Ingen store konsekvenser for friluftslivet utover klatreområdet på Størenhammeren
- Ingen konsekvenser for naturtypeområdet Frøsetøya nord eller elveørområdet ved Voll
- Ingen konsekvenser for 2 gravhauger (fornminner) ved Gyllan

4.3 Alternativ 2a – fire felt med to lengre tunneler

Dimensjoneringsklasse for alternativ 2a er H8 motorveg. Alternativet har likheter med alternativ 1 med flere av de samme utfordringene, men det foreslås nye løp for Brattlitunnelen og Håggåtunnelen og en lengre tunnel mellom Håggån og Gyllan. Alternativet vil berøre alle bygningene ved Rostad og flere bygninger ved Gyllan.

I forprosjektet er det utført en overordnet ROS-analyse hvor løsmasseskred/flom, tunneler, vegteknikk, nærmiljø, støy, ulykker med gående og syklende og andre ulykkespunkt (Håggåbrua) er vurdert. Denne analysen må betraktes som foreløpig og ikke gjennomført iht. de krav som Statens vegvesen setter til slike analyser. Risikovurderinger vil bli gjort gjennom reguleringsplanarbeidet og en egen ROS-analyse og TS-revisjon skal gjennomføres som del av reguleringsplanarbeidet.

Alternativ 2a vil i hovedsak ha følgende konsekvenser:

- Høye skjæringer og 3 nye tunneler
- Bygninger ved Rostad og Gyllan vil bli berørt. Bygningsmiljøet ved Gyllan rammes hardt.
- Klatreområdet på Størenhammeren ved Håggåberga vil bli berørt
- Rampe ved Håggåtunnelen vil gå litt nærmere Gaula
- Noe økt barriere for vilt
- Jordbruksområdet ved Håggå vil bli berørt
- Vegdirektoratet har gitt klare føringer om at bygging av tunneler skal unngås der det er mulig på grunn av store investering- og driftskostnader.
- Vesentlig større anleggskostnader enn forespeilet i økonomisk ramme

Fordeler med to lengre tunneler:

- Ingen store konsekvenser for friluftslivet utover klatreområdet på Størenhammeren
- Ingen konsekvenser for naturtypeområdet Frøsetøya nord eller elveørområdet ved Voll
- Ingen konsekvenser for 2 gravhauger (fornminner) ved Gyllan
- Ingen konsekvenser for SEFRAK-registrerte bygg
- Mindre konsekvenser for bebyggelsen mhp. støyproblematikk

4.4 Alternativ 2b – fire felt med en lang tunnel

Dimensjoneringsklasse for alternativ 2b er H8 motorveg. Alternativet har likheter med alternativ 2a, men det foreslås en lang tunnel som erstatter både Brattlitunnelen og Håggåtunnelen. I tillegg foreslås en lang tunnel mellom Håggån og Gyllan, for nordgående løp eller begge. Veglinjen samsvarer i noe grad med kommunedelplanen for E6 Håggåtunnelen-Skjerdingstad. En avslutning ved Håggåtunnelen som vist i kommunedelplanen er ikke mulig å gjennomføre på grunn av at avstanden mellom de to tunnellopene ikke gir mulighet for krysstilknytning til Støren. En firefeltsløsning i tunnel vil gi en tunnallengde på ca. 5,5 km fra sørenden av Brattlitunnelen til Gyllan. En slik løsning vil medføre krysstilknytning til Støren kun ved Preststeigen.

I forprosjektet er det utført en overordnet ROS-analyse hvor løsmasseskred/flom, tunneler, vegteknikk, nærmiljø, støy, ulykker med gående og syklende og andre ulykkespunkt (Håggåbrua) er vurdert. Denne analysen må betraktes som foreløpig og ikke gjennomført iht. de krav som Statens vegvesen setter til slike analyser. Risikovurderinger vil bli gjort gjennom reguleringsplanarbeidet og en egen ROS-analyse og TS-revisjon skal gjennomføres som del av reguleringsplanarbeidet.

Prinsipp 2b vil i hovedsak ha følgende konsekvenser:

- Høye skjæringer og en lang tunnel
- Bygningsmiljø ved Gyllan vil bli berørt
- Klatreområde i Størenhammeren ved Håggåberga vil bli berørt
- Vegdirektoratet har gitt klare føringer om at bygging av tunneler skal unngås der det er mulig på grunn av store investering- og driftskostnader.
- Tunnelåpninger nær boligbebyggelse gir støy- og støvutfordringer
- Vesentlig større anleggskostnader enn forespeilet i økonomisk ramme

Fordeler med en lang tunnel:

- Ingen konsekvenser for naturtypeområdet Frøsetøya nord eller elveørområdet ved Voll
- Mindre totalt terrenginngrep, blant annet forbruk av dyrket mark
- Større del av eksisterende veg kan benyttes til ny lokalveg
- Unngår de marine avsetningene som er geoteknisk utfordrende ved Granmo
- Samsvarer bedre med kommunedelplanen
- Mindre støy og annen forurensing, miljøfordeler
- Ingen konsekvens for gravhauger ved Gyllan eller SEFRAK-registrerte bygninger

4.5 Alternativ 3 – forbikjøringsfelt langs dagens veg

Dimensjoneringsklasse for alternativ 3 er H5 motorveg med forbikjøringsfelt; ett til to felt i hver retning adskilt med midtdeler og 12,5-16 m total vegbredde. Vegen utvides i hovedsak øst for eksisterende veg for etablering av midtdeler og forbikjøringsfelt. Dette alternativet utløser ikke behov for nytt kryss mellom E6 og fylkesveg 30, men ny bru over Gaula må anlegges, og Brattlitunnelen og Håggåtunnelen får nye tunnellopp.

I forprosjektet er det utført en overordnet ROS-analyse hvor løsmasseskred/flom, tunneler, vegteknikk, nærmiljø, støy, ulykker med gående og syklende og andre ulykkespunkt (Håggåbrua) vurdert. Denne analysen må betraktes som foreløpig og ikke gjennomført iht. de krav som Statens vegvesen setter til slike analyser. Risikovurderinger vil bli gjort gjennom reguleringsplanarbeidet og en egen ROS-analyse og TS-revisjon skal gjennomføres som del av reguleringsplanarbeidet.

Alternativ 3 vil i hovedsak ha følgende konsekvenser:

- Høye skjæringer og to nye tunneler
- Bygninger ved Rostad blir berørt
- Rampe ved Håggåtunnelen vil gå litt nærmere Gaula
- Mindre landskapsinngrep enn de andre alternativene, inkl. forbruk av dyrket mark
- Ny veg åpnet i 2013 kan benyttes i stor grad og at bebyggelsen på strekningen ikke blir utsatt for ytterligere anleggsarbeid
- Ikke i samsvar med KVVU som sier fire felts motorveg og 100 km/t langs strekningen

Fordeler med forbikjøringsfelt langs dagens veg:

- Innebærer minst inngrep i landskapet
- Ingen store konsekvenser for klatreområdet eller annet friluftsliv
- Ingen konsekvenser for gravhauger ved Gyllan
- Berører ikke jordbruksområdet ved Håggån

*Mer detaljert informasjon om alternative veglinjer finnes www.vegvesen.no og med utfyllende opplysninger på denne siden:
<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulsbergmelhus/st%C3%B8ren-gyllan>*

4.6 Sammenstilling av de viktigste konsekvensene av alternativene

Nedenfor følger en sammenstilling av de viktigste konsekvensene av de ulike alternativene. Betydning av fargeangivelsene er som følger:

- Røde farger – flest negative konsekvenser
- Hvit farge – nokså nøytralt
- Blå farger – minst negative konsekvenser

	Tema	Alt 1	Alt 2a	Alt2b	Alt 3
Ulykker (prissatte)	Trafikksikkerhet				
Støy (prissatte)	Støykrav ihht veileder				
Investeringskostnader (prissatte)	Investeringskostnader				
Drift- og vedlikeholdskostnader (prissatte)	Drift- og vedlikeholdskostnader				
Landskapsbilde	Vurdering av landskap, vegen i landskapet				
Nærmiljø og friluftsliv	Inngrep nær boliger/gårdstun/fiske				
Naturmangfold	Naturmiljø/YM				
Kulturmiljø	Kulturminner				
Naturressurser	Landbruk, arealbruk				
Annet	Lokalvegssystem				
Annet	Risiko/usikkerhet (vurdert under ROS- analysen)				

Nytten i prosjektet er negativ på grunn av de høye investeringskostnadene, uansett valg av alternativ.

4.7 Anbefalt alternativ for videre planlegging og utredning

Alternativ 0

Det er vedtatt i KVVU og Nasjonal transportplan at E6 skal oppgraderes på hele strekningen Ulsberg – Klett. Dagens situasjon (alternativ 0) anses derfor ikke å være aktuell.

Alternativ 1

Alternativ 1 er i henhold til konseptvalgutredningen fra 2012, og ligger innenfor realistisk økonomisk ramme og føringer fra Vegdirektoratet som fraråder bruk av lengre tunneler der hvor det er mulig.

Det vil under planarbeidet bli vurdert om ny E6 skal følge eksisterende veg forbi Håggån, for bedre å utnytte dagens veg og for å minimere inngrep. Skiltet hastighet vil da bli 90 km/t, da dagens geometri ikke tilfredsstiller krav til minimumskurvatur for 100 km/t.

Alternativ 2a

Anleggskostnadene ved dette alternativet med nye løp for Brattlitunnelen og Håggåtunnelen og en lengre tunnel mellom Håggån og Gyllan er kostnadskrevende. Dette alternativet anses for å være det alternativet som i sum vil ha flest negative konsekvenser for blant annet eksisterende bebyggelse og landbruksområdene.

Alternativ 2b

Anleggskostnadene ved dette alternativet med to lange tunneler er svært kostnadskrevende og lite realistisk med tanke på økonomiske rammer. Bergartene i området er relativt svake og vil kreve omfattende sikringstiltak.

Alternativ 3

Alternativet er ikke i samsvar med KVVU som angir fire felts motorveg og 100 km/t langs strekningen. Estimert ÅDT i 2050 er i øvre grense for kapasiteten for motorveg H5 og vil derfor kunne utløse nye utbyggingsbehov i beregningsperioden. I tillegg vil det uansett være behov for å utvide Gaulabrua og å bygge to nye tunnellop langs eksisterende tunneler iht. tunnelforskriften. Alternativet er lite framtidsrettet og anses derfor ikke å være aktuelt.

I reguleringsarbeidene skal det vurderes flere ulike alternative løsninger innenfor planområdet. Dette gjøres i en kreativ fase av planarbeidet høsten 2015. I tillegg til forprosjektet kan løsninger være lang tunnel, en kombinasjon av lengre tunneler med veg i dagen og evt andre forslag som kommer fram i arbeidet. I tillegg skal det fokuseres spesielt på kryss ved Prestteigen og Håggå. Kostnader for de ulike alternativene må beregnes. Samtidig vil det under planarbeidet bli vurdert om ny E6 skal følge eksisterende veg forbi Håggån, for bedre å utnytte dagens veg og for å minimere inngrep. Skiltet hastighet vil da bli 90 km/t, da dagens geometri ikke tilfredsstiller krav til minimumskurvatur for 100 km/t.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor vil det for alternativet som blir anbefalt utarbeidet en egen konsekvensutredning i forslaget til reguleringsplan.

5. Utredningstema og dokumentasjonskrav

Utredningstemaene skal være relevante for de beslutninger som skal tas. Utredningsnivået for de ulike temaene vil derfor variere. De faglige beskrivelsene og vurderingene skal være mest mulig kortfattet, og hovedsakelig bygge på kjent kunnskap. For alle tema skal det fokuseres på å skissere optimale løsninger for byggefasen, og beskrivelse av mulige avbøtende tiltak. Det vises ellers til beskrivelse av metodikk og omfang nedenfor.

5.1 Grunnforhold

Tidligere grunnundersøkelser har vist områder med kvikkleire innenfor planområdet. Områdestabiliteten utredes og nødvendige stabilisering- og sikringstiltak beskrives i reguleringsplanen. Fjellskjæringer og sikringstiltak skal omtales i geologisk rapport.

Geologi

Det skal gjennomføres befaringer og geologiske undersøkelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Ut fra kunnskap som kommer fram i forbindelse med undersøkelsene og annen tilgjengelig kunnskap om geologi på strekningen, skal det utarbeides vurderingsrapporter som beskriver anbefalinger av tiltak.

Geoteknikk

Det skal gjennomføres tilstrekkelige grunnboringer, påfølgende analyser og utarbeidelse av datarapport i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Ut fra datarapport og andre opplysninger om geoteknikk på strekningen, skal det utarbeides en vurderingsrapport som beskriver beregninger, vurderinger og anbefalinger av tiltak.

Hydrologi – flom og havstigning

200-års flomnivå for Gaula, elver og større bekker innenfor planområdet skal beregnes. Vegene skal planlegges over nivå for 200-årsflom, pluss en sikkerhetsmargin på 0,5 meter.

Vann og avløp (VA)

Det skal utarbeides drensplan for vannhåndtering, herunder håndtering av overvann, og private brønner skal kartlegges som et ledd i reguleringsarbeidet.

5.2 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner

Kulturminnelovens undersøkelsesplikt (§ 9) for automatisk fredede kulturminner skal være oppfylt før 2. gangs behandling av planen. Kulturminnemyndighetene foretar en vurdering av potensialet for funn av automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet og behovet for registreringsundersøkelser i form av overflatebefaringer og/ eller sjakting i forbindelse med planprosessen. Reguleringsplanen skal redegjøre for konsekvenser for kulturminner, og det skal spesielt fokuseres på avbøtende tiltak.

Den lovpålagte undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 er knyttet til at kulturminneforvaltningen får gi uttalelse. Reguleringsplanen må sendes over til den regionale kulturminnemyndigheten, som her er Sør-Trøndelag fylkeskommune, for uttalelse. Kulturminnemyndigheten vurderer behovet for § 9-registreringer for å avdekke eventuelle hittil ikke kjente synlige automatisk freda kulturminner og kulturminner. Dette kan være både synlige kulturminner og kulturminner under flat mark. § 9-registreringer skal gjennomføres før vedtak av reguleringsplanen.

Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven slår først inn ved offentlig utlegging av planen, men arbeidet med § 9-undersøkelser bør igangsettes så tidlig som mulig slik at man unngår forlenging av frister i siste del av planprosessen. Eventuell frigiving kan først skje etter at Riksantikvaren har gjort et dispensasjonsvedtak.

Kulturmiljø

SEFRAK-registrerte bygninger med tilhørende miljø og miljøet rundt de to gravhaugene ved Gyllan må registreres og hensyntas. SEFRAK-registrerte bygninger som må rives må dokumenteres.

Reguleringsplanen skal redegjøre for konsekvenser for kulturmiljø, og det skal spesielt fokuseres på avbøtende tiltak.

5.3 Forurensning

Støy (dagens, framtidens og sumstøy med jernbane)

Det skal gjennomføres støyberegninger og støyvurderinger iht. Miljøverndepartementets «Retningslinje for beregning av støy i arealplanleggingen» T- 1442. Støyforholdene ved tunnelportaler skal vies spesiell oppmerksomhet. Støysonekart skal vise dagens situasjon og situasjonen 20 år etter vegens åpningsår, med forslag til støytiltak. Det er besluttet at trafikkprognose for 2050 legges til grunn.

Reguleringsplanen skal vise hvilke støyreducerende tiltak som skal gjennomføres i tilknytning til vegen, slik som områdeskjermer og støyvoller. Støyberegningene skal vise effekten av støytiltakene. Det skal også gå frem hvilke eiendommer hvor det er sannsynlig at det blir gjort tiltak.

Det endelige omfanget av lokale støytiltak (skjermer/voller/fasadetiltak) vil vurderes i forbindelse med byggeplan for vegprosjektet.

Resultatene av støyberegninger og vurderinger skal innarbeides i en oversikt/tabell over berørte boligeiendommer som viser dagens og framtidig støynivå og en vurdering av tiltak.

Luft

Det skal gjennomføres vurderinger av lokal luftkvalitet. Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 skal legges til grunn for arbeidet. Luftkvaliteten rundt tunnelene skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Vann

Det skal gjennomføres vurdering av vannkvaliteten i Gaula og tilhørende vannsystem som blir berørt av tiltaket. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes. Kvaliteten på over- og drensvann skal vurderes. Eventuell rensing av over- og drensvann skal oppfylle gjeldende krav til rensing.

5.4 Naturmangfold

Naturmiljø

Prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8-12 skal legges til grunn for vurderingen.

Temaet vil omfatte en beskrivelse av allmenne interesser knyttet til tiltak i vassdrag, virkning på flora og fauna og avbøtende tiltak. Konsekvenser for kjente naturmiljø, herunder elva, skal utredes. Konsekvensene for Gaula, herunder konsekvensene for eventuelle innsnevring av elveløpet, skal utredes og dokumenteres. Eventuelle inngrep og omfanget av disse skal synliggjøres. Det skal gjøres rede for eventuelle sikringstiltak i reguleringsplanen.

Sammen med tema fra ROS- analysen og geofaglige utredninger vil dette kunne gi NVE grunnlag for en tilstrekkelig vurdering med sikte på å unngå egen konsesjonsbehandling etter vannressursloven. Direktoratet for naturforvaltnings Håndbok 22-2002 «Slipp fisken fram!» skal legges til grunn for gjennomføringen av inngrep og tiltak i vassdraget.

Kantvegetasjon langs bekker og vassdrag skal bevares så langt som mulig. Områder med eventuelle skader på vegetasjonen i anleggsperioden skal revegeteres.

Det skal lages en Ytre-Miljøplan som viser hvilke tiltak som skal iverksettes for å hindre spredning av fremmede, skadelige arter. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Viltkryssinger

I kommunedelplanen E6 Håggåtunnelen – Skjerdingsstad ble hoved-trekkveier for hjortevilt kartlagt. I reguleringsarbeidet skal det vurderes hvordan viltet skal sikres passeringpunkter på tvers av ny E6, og behov for avbøtende tiltak for å hindre påkjørsler, f.eks. ved hjelp av viltgjerder.

Naturressurser

Det skal gjennomføres vurdering av naturressurser, herunder grusforekomster ved Håggån, som blir berørt av tiltaket. Det skal vurderes om det er behov for disse ressursene i anleggsperioden eller om de kan avhendes på annen måte. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

5.5 Landskap

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet skal det utarbeides en egen formingsveileder for denne strekningen med utgangspunkt i formingsveileder for E6 Ulsberg – Melhus. Se utdypende beskrivelse under avsnitt 5.9 Estetisk utforming og kvalitet.

Eiendom og jordbruk

Reguleringsplanen skal klargjøre hvilke eiendommer (inkl. landbrukseiendommer) og bygninger som må innløses som følge av veganlegget, evt. hvilke eiendommer som skal få tilbud om innløsning. Planbeskrivelsen skal gi en oversikt over antall m² midlertidig og permanent grunn som antas å måtte erverves for hvert gårds- og bruksnummer, som følge av gjennomføring av planen.

5.6 Jordvern

Det skal utarbeides et arealregnskap som viser hvor mye landbruksjord som må avstås til vegformål. Det skal gjøres en vurdering av produksjonskvaliteten, tilgjengeligheten til gjenværende landbruksareal og driftskonsekvenser. Det skal være fokus på å begrense beslag av dyrka jord. Muligheter for nydyrking skal vurderes og tilgjengelige areal for nydyrking og jordflytting skal kartlegges.

5.7 Befolkningens helse

Det vil være en sammenheng mellom konsekvenser for nærmiljø og befolkningens helse. Det skal gjøres en kort vurdering av hvordan endringer av støy, arealbeslag, barrierevirkning, tilgang til friområder/rekreasjonsområder og anleggsperioden kan påvirke befolkningens helse.

Friluftsliv

Temaet omhandler vegtiltakets virkning for menneskers daglige livsmiljø og omfatter både bosatte og brukere. Gaula er viktig for friluftsliv med tanke på fiske og turmuligheter. Bevaring av friluftskvalitetene langs elva er en del av verneformålet i verneplanen for Gaula. Det skal fokuseres på muligheten for videreføring av og tilrettelegging for tilkomster mellom Gaula og bomiljø/ skog, og hvordan tiltaket påvirker disse.

Vegens barrierevirkning må også vurderes i forhold til bebyggelse og friluftaktiviteter.

Størenhammeren ved Håggån er en attraktiv klatrevegg med flere klatreruter. Det skal vurderes hvordan funksjonen som klatrevegg kan opprettholdes og ev. tilrettelegges. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Barn og unges interesser

Det skal vurderes tiltak for å sikre trygge skoleveger og annen ferdsel både i anleggsperioden og ved ferdig veg.

5.8 Trafikale forhold, kollektivtilbud og tilgjengelighet

Trafikale forhold, kollektivtrafikk

Det skal redegjøres for hvilke konsekvenser tiltaket har for gående og syklende og for kollektivtrafikken. Det skal gjøres en enkel trafikkanalyse som viser endringer i trafikken på tilgrensende vegnett som følge av ny E6. På bakgrunn av dette, skal det gis en anbefaling til hvordan lokalveger bør utformes (lokalveg med adskilt gang- og sykkelveg eller gang- og sykkelveg med kjøreadkomst).

Det skal drøftes om dagens kryssløsning på Støren mellom E6 og fylkesveg 30 kan beholdes for bedre å utnytte dagens veg/tidligere investeringer.

Trafikksikkerhets (TS)-revisjon

Reguleringsplanen skal gjennomgå en TS-revisjon før utlegging til offentlig ettersyn.

5.9 Estetisk utforming og kvalitet

Det er utarbeidet en overordnet formingsveiler for hele strekningen på E6 Ulsberg – Melhus. Denne angir prinsipper for utforming av enkeltelementer i veganlegget, som veg- og kryssområder, sidearealer, vegetasjonsbruk, formingsprinsipper for konstruksjoner (bruer, under- og overganger, støttemurer, støytiltak osv.), gjerder, rekkverk, midtdeler, parkering og kollektivholdeplasser, belysning og skilting.

I forbindelse med reguleringsarbeidet skal det utarbeides en egen formingsveileder for denne strekningen med utgangspunkt i veilederen for E6 Ulsberg – Melhus. Den må ta for seg de problemstillinger som er spesifikke for Prestteigen-Gyllan.

Det skal foretas en vurdering av hvordan tiltaket påvirker opplevelsen av landskapet, sett både fra vegen og fra omgivelsene, med spesiell fokus på nye dominerende landskapselement som brukryssinger, kryssområder mm. Det skal legges vekt på avbøtende tiltak og terrengtilpasninger.

5.10 Beredskap og ulykkesrisiko

Anleggsfasen

Konsekvenser av tiltaket i anleggsperioden skal vurderes, herunder trafikkavvikling og konsekvenser ved eventuelle omkjøringsruter. Anleggsarbeidets påvirkning når det gjelder støy, rystelser, forurensning, sikkerhet og fremkommelighet i anleggsperioden skal omtales.

Det vil ikke være behov for miljøtekniske undersøkelser i forbindelse med reguleringsarbeidet, men det vil fokuseres på tiltak som sikrer forsvarlig håndtering av eventuell forurenset masse.

Det er behov for å finne gode areal til deponering av rene inerte overskuddsmasser. Primært etableres slike deponier langs veglinja for å redusere transportbehovet. Deponier langs veglinja skal innarbeides i reguleringsplanen. Deponier andre steder skal også primært reguleres.

Der det er grunneiere eller andre aktører som ønsker bruk av overskuddsmasser, skal det foreligge kommunal godkjenning for tiltaket.

Det skal utarbeides en oversikt over massebalansen og behovet for deponering av masse, både i og utenfor planområdet, fordelt på ulike typer masse.

Masser med høyere tilstandsklasse enn 4 kan ikke brukes i veganlegget og skal ikke mellomlagres. Midlertidig lagring av masser utenfor planområdet skal skje etter tillatelse fra kommunen (rene masser) eller Fylkesmannen (forurensede masser).

Permanent deponering av masser skal skje i godkjent deponi og etter tillatelse fra forurensningsmyndigheten.

Det vil bli stilt krav om at olje, kjemikalier og andre forurensende stoffer skal oppbevares utilgjengelig for uvedkommende og skal være sikret for å hindre avrenning og forurensing til grunnen. Det vil bli stilt krav om at det skal etableres rutiner for å hindre forurensning.

I planbeskrivelsen skal det framgå hvordan revegetering og tilsåing etter at anleggsarbeidene er ferdige er tenkt gjennomført.

Det skal utarbeides et eget miljøoppfølgingsprogram med sikte på å avbøte vesentlige negative virkninger av prosjektet, og gi retningslinjer for anleggs- og driftsfasen. Arbeidet skal skje i samarbeid med berørte myndigheter.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse, jf. PBL § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Analysen vil omhandle flere temaer som trafiksikkerhet, flom, erosjon, skredfare, eksplosjonsfare mm. Det skal utarbeides en egen risikoanalyse for tunnel. Analysen skal gjelde både for anleggsfasen og for ferdig veganlegg.

Kartlegging og vurdering av geotekniske, geologiske og hydrologiske forhold skal oppsummeres i egne rapporter og inngå som en del av grunnlaget for risikoanalysen. Det skal gjennomføres nye geotekniske undersøkelser i forbindelse med reguleringsarbeidet. Tidligere grunnundersøkelser har vist områder med kvikkleire innen planområdet. Områdestabiliteten må utredes og nødvendige stabilisering- og sikringstiltak beskrives i reguleringsplanen. Fjellskjæringer og sikringstiltak skal omtales i geologisk rapport.

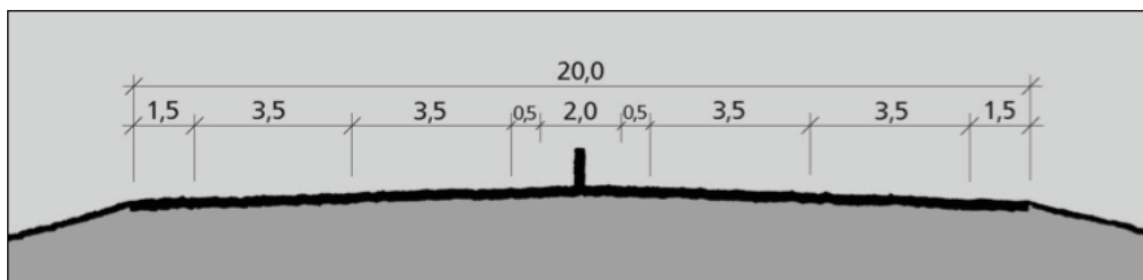
5.11 Økonomi

Det skal gjennomføres en kostnadsgjennomgang etter ANSLAG- metoden med nøyaktighet på +/- 10 % før andregangs behandling av reguleringsplanen.

6. Metodikk og omfang

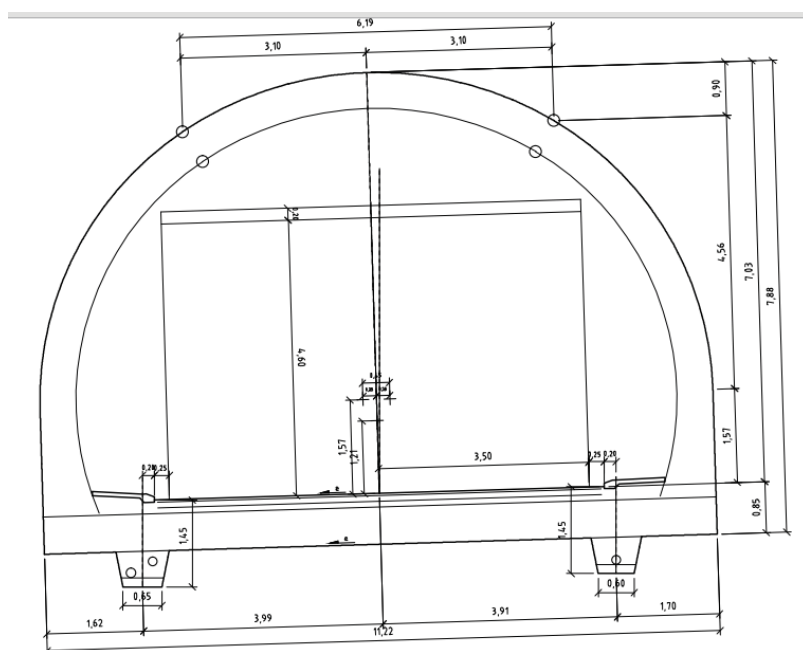
Konsekvensutredningen skal i hovedtrekk gjennomføres i henhold til metodikken for ikke-prissatte konsekvenser som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser*.

Statens vegvesens håndbok N100 *Veg- og gateutforming* skal legges til grunn for vegutformingen. Vegen skal bygges etter dimensjoneringsklasse H8, fire felt med midtdeler og en total vegbredde på 20 meter inklusive midtdeler, kjøreareal og skulder. Nytt framtidig vegareal vil også inkludere nødvendig areal til rekkverk, skjæringer og fyllinger, kryssløsninger med parkeringsareal og kollektivløsninger, areal for plassering av støyskjermingstiltak, adkomstveger/tilførselsveger mm. I tillegg må det settes av areal til bygge- og anleggsarbeidet og til massedeponi.



Figur 6: Normalprofil for H8 motorveg

Nye løp for Brattlitunnelen og Håggåtunnelen planlegges etter tunnelklasse T 9,5.



Figur 7: Normalprofil for T 9,5

Avklaring av funksjon og standard for lokalvegnettet utenfor planområdet, samt antatt nødvendige trafiksikkerhets- og kapasitetsbegrensende tiltak på lokalvegnettet, er ikke en del av reguleringsoppdraget. Dette behandles som egen sak i forbindelse med omklassifisering av vegnett og vil foregå parallelt med reguleringsarbeidet.

7. Organisering av planarbeidet

Statens vegvesen er tiltakshaver og har ansvaret for utarbeidelse av planprogram og reguleringsplanen med beskrivelse og bestemmelser. Planens konsekvenser inngår som en del av planbeskrivelsen. Jon Einar Lien er Statens vegvesens kontaktperson i planarbeidet.

Midtre Gauldal og Melhus kommuner er planmyndighet og har ansvar for fastsettelse av planprogram og vedtak av reguleringsplanen. Siri Solem (Midtre Gauldal) og Øyvind Aundal (Melhus) er kommunenes kontaktpersoner i planarbeidet.

Statens vegvesen varsler planoppstart i henhold til Plan- og bygningslovens (PBL) § 4-1 ved kunngjøring i Trønderbladet og ved tilskrivning til offentlige faginstanser og grunneiere som blir direkte berørt. Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring i 6 uker samtidig med varsel om planoppstart. Med bakgrunn i innkomne uttalelser foretar Midtre Gauldal og Melhus kommuner merknadsbehandling og sender forslag til planprogram til politisk behandling og endelig fastsettelse, etter PBL § 12-9.

Den formelle behandlingen av reguleringsplanforslaget skjer i samsvar med PBL § 12-10 og § 3-7, og Statens vegvesen legger planen ut til offentlig ettersyn og høring.

8. Medvirkning og informasjon

Det legges opp til et tett samarbeid med kommunene og sentrale høringsinstanser som Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK), Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FMST) og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) for å finne gode løsninger og forebygge eventuelle innsigelser og forsinkelser i planbehandlingen. Innspill/ vurderinger fra høringsinstansene skal innhentes ved viktige milepeler i prosjektet før beslutningene fattes.

Det vil bli holdt jevnlig møter med planmyndighetene.

Det er utarbeidet en liste over myndigheter, interessenter og parter som anses berørt av planleggingen. Listen omfatter nasjonale og regionale myndigheter som har ansvarsområder som blir berørt, kommunale myndigheter, andre aktører med samfunnsmessig betydning, interesseorganisasjoner, hjemmelshavere og naboer. Det foreslås at den utarbeidede listen benyttes i forbindelse med høring av planprogrammet, varsling om igangsatt planarbeid og i forbindelse med høring av planforslaget. Listen vil bli komplettert i løpet av planprosessen med ev. nye parter som melder sin interesse.

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

Det legges opp til et åpent informasjonsmøte etter at planoppstart er varslet, og et møte under høringen av planforslaget. I tillegg vil det bli holdt møter med grunneiere/berørte enkeltvis eller i grupper etter behov. Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi berørte god informasjon og medvirkningsmulighet under hele planprosessen.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Statens vegvesens nettsted www.vegvesen.no, (<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulsbergmelhus/st%C3%B8ren-gyllan>), Melhus kommunenes nettsted www.melhus.kommune.no og Midtre-Gauldal kommunes nettsted www.mgk.no.

9. Framdrift

Framdriftsplan for planprogrammet er angitt i tabellen nedenfor.

Aktivitet	2014	2015											
	des	jan	feb	mar	apr	mai	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des
Forprosjekt													
Utkast til planprogram													
Dialog med kommunene og off. myndigheter om planprogrammet													
Utleggelse til offentlig ettersyn og høring i 6 uker (og varsel om oppstart av planarbeid)													
Gjennomgang av høringsuttalelser													
Fastsettelse av planprogrammet, normalt innen 10 uker etter høringsfristen													

Overordnet framdriftsplan for reguleringsplan og konsekvensutredning er angitt i tabellen nedenfor.

Aktivitet	2015				2016				
	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	1. kv.	2. kv.	3. kv.	4. kv.	
Kunngjøring og varsling av reguleringsplan m/KU									
Medvirkning (SVV, kommunene og øvrige off. myndigheter)									
Informasjonsmøte/ grunneiermøte(r)									
Samråd									
Utarbeidelse av reguleringsplan og KU og innsending av forslag									
1. gangs behandling av reguleringsplan og KU									
Høringsperiode, medvirkning									
Behandling av høringsuttalelser									
2. gangs behandling av reguleringsplan og KU									
Kunngjøring om vedtatt plan									

Vedlegg

1. Oppsummering av merknader til opprinnelig planprogram inkl. Statens vegvesen sine vurderinger
2. Alle innkomne merknader

Når kommunene har fastsatt planprogrammet vil fastsatt planprogram, oppsummering av merknader og merknader til det opprinnelige forslaget vil bli lagt ut på vegvesenets hjemmesider

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6ulsbergmelhus/st%C3%B8ren-gyllan>



Statens vegvesen
Region midt
Prosjektavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-midt@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygtframsammen