



# E6 Gyllan- Kvål

Reguleringsplan med konsekvensutredning

24.11 | **23**

---

Merknadshefte - Høring av Reguleringsplan

Nye Veier AS | Tangen 76  
4608 Kristiansand  
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5207617
Oppdragsnavn:	E6 Gyllan - Kvål
Dokumentnummer:	NV50E6GK-PLA-RAP-0032
Dokumentnavn:	Merknadshefte høring reguleringsplan

#### Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	24.11.2023	Til 2.gangs høring	Siksu	Siksu	Jhsve

## INNLEDNING

I dette dokumentet er innspillene som har kommet inn i forbindelse med høring av reguleringsplan for E6 Gyllan – Kvål.

Innspill er kommet via medvirkningsportalen og e-poster/brev til Melhus kommune. Kopi av innspillene legges ved sammenstillingen. Det vil ikke bli gitt egne skriftlige tilbakemeldinger på innspill/merknader, selv om det spesifikt bes om det fra noen.

Det er en egen tabell for innspill fra statlige og fylkeskommunale innspill, en tabell for innspill fra kommunale myndigheter og en tabell fra organisasjoner og private parter.

# 1 INNHOLD

INNLEDNING .....	3	21. Odd-Mikael Skavern .....	83
2 MERKNADER VED HØRING AV REGULERINGSPLAN (RP) .....	5	22. Åge og Inger Selven 28.04.2023 .....	83
2.1 Kommunale myndigheter .....	5	23. Beboere ved Grinnisvegen 26.04.2023 .....	84
1. Melhus kommune 04.06.2023 .....	5	24. Asle Horghagen 31.05.2023 .....	85
2. Trondheim kommune 02.06.2023 .....	17	25. Berit S. Horghagen Reidar Horghagen 31.05.23 .....	85
2.2 Statlige og fylkeskommunale myndigheter .....	19	26. Svein, Jann Roger, Elias Evjen 02.06.23 .....	86
3. Statsforvalter 13.06.2023 .....	19	27. Roger Samdal og Samdal snekkeri .....	88
4. Bane NOR 16.05.2023 .....	44	28. Tonje Stubbsjøen Kvaløy 31.05.23 .....	89
5. Trøndelag fylkeskommune 14.06.2023 .....	48	29. Kristin Nordvik, Geir Ivar Rønning 31.05.23 .....	89
6. NVE 11.05.2023 .....	54	30. Einar Kvaal 30.05.23 .....	89
7. Direktoratet for mineralforvaltning 31.05.2023 .....	62	2.4 Medvirkningsportal .....	90
8. Mattilsynet 06.02.2023 .....	63	31. Håvard Kalvå 27.04.23 .....	90
9. Statens vegvesen 28.04.2023 .....	65	32. Mathias Wien 11.05.23 .....	90
2.3 Private innspill .....	67	33. Jørgen Evjen 30.05.23 .....	90
10. Gaula elveeierlag .....	67	34. Roald Evjen 30.05.23 .....	90
11. Vegforum Trøndelag 02.06.23 .....	69	35. Solveig Kornstad 30.05.23 .....	91
12. Naturvernforbundet 02.06.2023 .....	69	36. Oddbjørn Syrstad 30.05.23 .....	91
13. Horg Bygdatun og museumslag 01.06.2023 .....	71	37. Torgeir Ø. Glørstad 31.05.23 .....	92
14. Allskog 01.06.2023 .....	73	38. Rolf Evjen 31.05.23 .....	92
15. Besteforeldreaksjonen 24.05.2023 .....	74	39. Tove Schult 02.06.23 .....	92
16. Norske lakseelver 02.05.2023 .....	75	40. Geir Ove Danielsen 06.06.23 .....	93
17. ATB 12.06.23 .....	78	41. Roger Aas .....	93
18. FAU Hovin skole .....	82		
19. Sindre Folstad 28.05.23 .....	82		
20. Mari Løberg .....	82		

## 2 Merknader ved høring av reguleringsplan (RP)

Merknadene som kom inn ved høring av KU og tilleggsrapporter er tidligere vurdert og beskrevet i egne merknadshefter. Det er kun merknader til reguleringsplanutkastet som oppsummeres og kommenteres.

### 2.1 Kommunale myndigheter

Fra	Innspill	Kommentar
1. Melhus kommune 04.06.2023	<b>VA-plan</b>	
	1. <b>Generelt:</b> Gjeldende VA-norm er under revisjon som kan gi endrede/nye krav ved teknisk plangodkjenning. Det oppfordres til et nært samarbeid med teknisk drift ved detaljprosjektering. Melhus kommunes plangodkjenning erstatter ikke prosjekterende sitt ansvar og plikt til kvalitetssikring.  Alle beregninger og traseer som er gjennomført i overordnet VA-plan, må kontrolleres i detaljeringsfasen.	Tas til orientering og legges til grunn i detaljprosjekteringen.
	2. <b>Profil 2700-5400:</b> a) Kommunen ønsker at reguleringsplanen oppdateres med en infrastrukturene for å kunne etablere ny spillvannsledning på strekningen mellom Gaula og ny E6 ved profil 2700 som krysser E6 og videreføres mot nord på østsiden til profil 5400. b) Kommunen ønsker et rekkefølgekrav som stiller krav til tilfredsstillende slokkevannskapasitet og avløpshåndtering før tillatelse til tiltak gis fra planlagt nytt næringsareal ved Fosskrysset.	a) Det er vurdert at dette kan gjennomføres uten egne arealformål og/eller bestemmelser. Ivaretas gjennom avtale mellom kommune og Nye Veier. I plankartet er det satt av areal til å sette opp langsgående viltgjerde, og vannledning kan ivaretas innenfor samme areal. b) I bestemmelse 8.3 7 Rekkefølgekrav for bensinstasjon/vegserviceanlegg er det satt inn krav til slokkevann før ferdigstillelse av tiltak.
	<b>Profil 5300-5400:</b> Ved omlegging av kommunal vannledning forutsettes nært samarbeid med kommunen og teknisk drift. Spillvannsledning også aktuelt å legge en. Krysningpunktet av jernbanesporet må vurderes nærmere.	Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.
	<b>Profil 14300-14400:</b> Grensesnitt mellom offentlig og privat vannledning (slukkevann til tunnel), må tydeliggjøres og detaljeres. Det kan være aktuelt å føre	Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.

Fra	Innspill	Kommentar
	vannledningen til første vegkryss. Det kan derfor være aktuelt med flere varerør ved dette punktet. I tillegg til en vannledning, må drenering av mulig vannkum ivaretas, samt mulighet til å fremføre en spillvannsledning mot vest.	
	<p><b>Profil 17200-17300:</b> Tegning GH13 - Ledninger ble lagt om i forbindelse med E6 Kvål-Melhus. Eksisterende overvannsledning har funksjon som drenering av vannkum.</p> <p>Tegning C112 – Arealet ved eksisterende vannkum er markert som et riggområde. Offentlig spillvannnett er ikke i funksjon ved dette punktet.</p>	Tas til orientering.
3.	For anlegg som skal overtas av Melhus kommune skal det foreligge nødvendige tinglyste avtaler knyttet til drift og vedlikehold.	Tas til orientering.
	<b>Landbruk, vilt og friluftsliv</b>	
4.	<p>a) Bygging av ny E6 som planlagt innebærer at 3 gårdsbruk får sine tun med driftssenter innløst ifølge planforslaget, og disse må etableres på nytt sted. Ny gårdsbebyggelse vil medføre nedbygging av dyrkajord der som hører med i arealregnskapet.</p> <p>b) Videre ser en at for enkelte av de kompenserende tiltakene, er det jordbruksarealer som skal omdisponeres for å ivareta andre miljøsaker. Også her innebærer reguleringsplanforslaget en avgang av dyrka jord, som må inn i arealregnskapet.</p> <p>c) Ny E6 får konsekvenser for gårdbrukernes adgang til sine arealer. For skogen er det spesielt i Evjengrenda.</p> <p>d) Dyrkajord blir liggende som restarealer med dårlig arrondering og med lang transportveg fra driftssentrene i Losengrenda.</p>	<p>a) Dette inngår i oppdatert arealregnskap for de arealer/gårdsbebyggelse som er avklart.</p> <p>b) Dette fremkommer av kompensasjonsplan og er avklart med kommunen i senere dialog.</p> <p>c) Det legges inn bestemmelse som sikrer sammenhengende skogsbilvei mellom profil 5800 og 7200 (planbestemmelse 4.5.2.1).</p> <p>d) Alternativet ville vært at større jordbruksareal gikk tapt. Ny E6 er justert lenger bort fra elva enn gjeldende plan for at det skal bli igjen areal som er drivverdige på utsida. Alternativet ville vært at mer jordbruksareal gikk tapt.</p>
5.	<p>Nye Veier har innløst bygningsmassen på 3 gårdsbruk i forbindelse med E6-byggingen; mnr 219/2, mnr 219/3 og mnr 257/8.</p> <p>a) Vi vil stille spørsmål om ikke driftsbygningene på mnr 257/1 og mnr 257/4 også må innløses / flyttes da det ikke vil være mulig å komme til bygningene fra alle kantene pga. veglinja til ny lokalvegtrase. Tak-snø vil komme ned på vegarealene. Dette er uheldig også for vedlikehold m.m. av bygningsmassen.</p>	a) 257/1: Driftsbygning må innløses for riving og stabbur kan vurderes flyttet. Begge bygninger er krysset ut i planforslaget. Det vil ikke være nødvendig med innløsning av våningshuset. 257/4: Dagens fylkesvei forbi eiendommen beholdes som i dag og det vil ikke være behov for innløsning.

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>b) Driftsbygningen på mnr 70/1 blir liggende nært vegareal, og en liten justering i vegtraseen kan innebære at vedlikeholdsbehov, taksnøproblematikk, adkomst til bygget m.m. blir vanskelig. Det er ingen muligheter for tilbygg/nybygg slik vegen blir liggende, kanskje bør hele tunet flyttes pga. nærføringen.</p> <p>c) Deler av lokalvegnettet må flyttes, og lokalveg beslaglegger dyrkajord, som f.eks. ved Håggåløkkja mnr 221/4. Ved å trekke lokalveg nærmere ny E6 kan man spare inn mye av dette jordbruksarealet. Også på Gangstuløkkja mnr 257/8 ligger Grinnisvegen på et dyrkajordstykke, hvor nærføring med ny E6 hadde spart mye av arealet.</p> <p>d) For eiendommene mnr 70/1, mnr 70/3, mnr 69/3 og mnr 69/1 i Losengrenda ligger veglinja for ny E6 slik at resterende jordbruksarealer på østsiden, får en uheldig arrondering. Adkomsten er dårlig pga. stor avstand i forhold til driftssentrene. Ny E6 bør legges på kanten av plataet, slik at dyrkajord i størst mulig grad samles på vestsiden av ny E6.</p> <p>e) I planene for å kompensere for naturverdier, skal det tas dyrkajord. Dette må unngås. (Kåsen og ved Øyabekken er eksempler her).</p> <p>f) Matjordplanen anslår nydyrking samt jordforbedring. Dyrkbare arealer (NIBIO) er synliggjort som aktuelle områder å nydyrke. Vi mener at prosjektet må kartlegge arealer som kan nyttes til jordflytting og jordforbedring, spesielt arealer som ikke er dyrkbare eller dyrka fra før av. Grunneierne må involveres for å sikre at Melhus får framtidige arealer for matproduksjon. Melhus er sterkt berørt av omdisponering og nedbygging av jordbruksarealer til vegutbyggingen, er det svært viktig at matjordplanen realiseres. Det må tas høyde for at dette kan gå på bekostning av kartlagte naturverdier.</p> <p>g) NIBIO sin rapport om jordflytting må legges til grunn for arbeidet. Bruk av matjord til jordforbedring må bare nyttes for spesielt marginale jordbruksarealer. For å sikre god gjennomføring må det benyttes landbruksfaglig kompetanse fra 3.part. E6 Ranheim – Hell hadde matjordplan som er et godt eksempel.</p>	<p>b) Nærmeste hjørne på driftsbygning vil bli liggende ca. 26 m fra veikant ny E6, og det vil bli etablert støyskjerm langs E6 forbi eiendommen.</p> <p>c) Endring i reguleringsplan er ikke aktuelt, men mindre justeringer kan vurderes i byggeplan.</p> <p>d) Løsning er valgt for å minimere beslag av dyrka mark, selv om dette gir dårligere arrondering. Det er kontakt med grunneiere for å finne en løsning som gir videre drift på arealet. Endelig løsning avklares med grunneierne i forbindelse med grunnervet.</p> <p>e) Det er avklart i møte med Melhus kommune at kompensasjon på disse arealene er akseptabelt.</p> <p>f) Kommunen og NV har samarbeidet for å finne arealer som er egnet for nydyrking og jordflytting. Matjordplan og kompensasjonsplan er revidert i tråd med endret forutsetning for nydyrking.</p> <p>g) NIBIO sine prinsipper er lagt til grunn. Detaljgrad i planen er tilpasset prosjektet og tidshorisonten for bygging. Denne er annerledes enn eksempelet det vises til.</p>
6.	<p><b>Skogbruk:</b></p> <p>a) Reguleringsplanen begrenser tilgangen til skogressurser, særlig på strekningen Sandbrauta-Evjegrenda. Lunningsmulighetene vil bli begrenset, og planforslaget vil bare i liten grad avhjelpe dette. Planforslaget vil også medføre</p>	<p>a) Det legges inn bestemmelse som sikrer sammenhengende skogsbilvei mellom profil 5800 og 7200 (planbestemmelse 4.5.2.1). Planbestemmelse 6.1 #K3 ivaretar krav om landbruksvei klasse 3 og tømmerbilitetgang.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>økt terrengtransport/kjøring i terrenget. Dette vil føre til økte kostnader og kan medføre at arealer ikke er drivverdige. For å avbøte dette må det etableres en landbruksvei vest for E6. Veien bør som minimum overholde standard for landbruksvei klasse 3. Landbruksveien bør ha utstrekning fra kulvert ved profil 5800 og til kulvert ved profil 7500. Kulverter/bruere som gir tilgang til skogressurser skal minimum overholde standard for landbruksvei klasse 3.</p> <p>b) Permanent beslaglagt skogsareal er angitt til totalt 12 dekar. En antar da at dette i hovedsak er skogsareal som går bort i veilinje, tunnelåpning mv. Det er viktig å beregne hvilke arealer som blir gjort utilgjengelige.</p> <p>c) Mulighet for etablering av midlertidige driftsveier kan bli innskrenket da de kan medføre økt skredrisiko på infrastruktur. Slike følger virkninger av veibyggingen bør utredes, da etablering av driftsveier ofte er nødvendige for å ta ut skogressurser.</p> <p>d) Det er en fordel om erstatningsskog er av god bonitet, men det viktigste er at skog som beslaglegges, som minimum erstattes med skog som har samme produksjonsevne, ref. planbeskrivelse side 116, <i>Eventuell nyplanting av skog som berøres skal skje på høy bonitets skogsmark.</i></p>	<p>b) Skog innenfor og utenfor planområdet vil kunne bli påvirket av tiltaket. Tilgang til skogsareal er som i dag fra Fossvegen, Grinnisvegen, Lebergvegen og dagens E6, der denne blir ny lokalvei og via nye landbruksunderganger generelt. Skogsareal vest for Evjengrenda er i tillegg sikret med en undergang som ivaretar tømmerbil (#K3). Tilgang til skog mellom E6 og jernbanen regnes som tapt. Tilgang til skog mellom jernbanen og Gaula ivaretas med ny undergang (#K2_b).</p> <p>c) Følgevirkninger er ikke utredet. Faresoner er vurdert basert på kartlagte hendelser og observasjoner. Fremtidige driftsveier må dokumentere akseptabel skredrisiko.</p> <p>d) Dette er ikke ivaretatt i reguleringsplanen. Det er lite høyproduktiv skog som beslaglegges av selve veglinja. Tilgangen til skogsområder ved Grinni ivaretas imidlertid med undergang og traktorveg.</p>
	<p>7. <b>Viltinteresser:</b></p> <p>Det er en dedikert faunapassasje ved Vollasletta hvor det eksisterer ett villtrekk idag. Dette er positivt. Det registreres også at Lobraua lar vilt passere langs Lobekken og under ny E6. Selv om Lobraua ikke er en dedikert faunapassasje, vurderes det at viltet kan passere skjermet under brua.</p>	<p>Kulvert Vollasletta, bru over Grinnisbekken, Loa og Eidsmobekken er faunapassasjer selv om de kombineres med andre funksjoner. Etter høring har det kommet inn undergang sør for Røskaftbrua som også ivaretar krav til faunapassasje.</p>
Melhus kommune	<p>8. Overordnet sett anses arbeidet på naturmangfold som godt. Det er utført mye kartlegging som har blitt lagt inn i nasjonale databaser, som har økt kunnskapsgrunnlaget. Det er også foreslått tiltak som reduserer belastningen fra E6.</p>	<p>Tas til orientering.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>9. <b>Klima og miljø – Naturmangfold</b></p> <p>a) Kåsadammen: Ny E6 har behov for 1600 meter ny erosjonssikring og oppgradering av 1770 meter. Som kompensasjon ønsker Nye Veier å slå hull på ytre erosjonssikring, i tillegg til å tilrettelegge for flomløp. Nye Veier foreslår å reetablere ca 10 daa med flomskog på eksisterende dyrkamark. Dette vil være et lite, men positivt bidrag for elvenatur. I stedet for å punktere erosjonssikring, bør plan-myndigheten anbefale at hele ytre erosjonssikring fjernes. Kåsadammen er et våtmarksområde og erosjonssikringen fremstår uten aktiv funksjon og er en barriere som hindrer fluviale prosesser. Fjerning bør også foreslås der erosjonssikring ikke har funksjon i dag, eller hvor funksjon opphører som følge av veibygging.</p> <p>b) Gauasumpen: Det er dyrket opp på eiendom 254/2 innenfor angitt hensynssone bevaring av miljø. Oppdyrking har skjedd etter 2014, og dermed etter at bestemmelse om kantvegetasjon i vannressursloven § 11 trådte i kraft (2011). Et strekke på eiendom 254/4 har blitt grøftet, noe som drenerer vann fra flomskogen ut i Gaua. I ytterdel av Gaua-deltaet er det erosjonssikring bygget i 1933, jf. NVE atlas. Dette anlegget bør undersøkes og vurderes fjernet.</p> <p>c) Hensynssoner: Nye Veier regulerer Gauasumpen og Hovindammen med hensynssone, for å sikre langsiktig bevaring. Tiltaket er tilsvarende KDP Gaula fra 2004 og vurderes ikke som kompenserende i seg selv.</p> <p>d) Fornesøra er i praksis vernet som følge av å være habitat for elvesandjeger. Elvesandjeger er en prioritert art med egen forskrift som har formål om å beskytte økologisk funksjonsområde for elvesandjegeren. Nye Veier skriver at å regulere Fornesøra med hensynssone gir kompensasjon av 80 dekar.</p> <p>e) Regulering av områder som allerede har hensynssone er oppgitt å gi 217 dekar med kompensasjon. Dette bidraget bør ikke inngå i vurdering og vekting av forholdsmessighet videre i planarbeidet. Det betyr at elvevør får dårlig kompensasjonsgrad og flomskog vil få lav.</p>	<p>a) Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen. Fjerning av erosjonssikringen krever geoteknisk vurdering før dette kan iverksettes. I bestemmelse H560_4 Kåsadammen tillates restaurerende tiltak og skjøtsel (planbestemmelse 5.3.1).</p> <p>b) Gauasumpen: Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.</p> <p>c) Tas til orientering. Kompensasjonsplan er revidert og flere arealer tas inn.</p> <p>d) Fornesøran er ikke tatt inn i plankartet som hensynssone. Kompensasjonsplanen er revidert for å synliggjøre tydeliggjøre hvilke arealer og tiltak som er tatt inn som kompensasjon.</p> <p>e) Kompensasjonsplanen er revidert og nye areal er tatt inn i reguleringsplanen.</p>
	<p>10. <b>Vannforekomster</b></p> <p>a) Vannforekomster som blir berørt av utbygging av ny E6 er Grinnibekken, Loa, Eidsmobekken og Kvernbekken (Navnløs bekk ovenfor Gaulfossen). Det er positivt å erstatte dagens vandringshindringer opp mot Foss. Vi forventer at det legges til rette for at økologisk tilstand bedres ovenfor kulvert. Kvernbekken skal</p>	<p>a) Tas delvis til følge. Kvernbekken åpnes, og det legges til rette for naturhermende kvaliteter i kryssingen av E6 til Gaula. I plankartet er det lagt inn hensynssone bevaring naturmiljø for bekkkryssingene.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>ha naturhermende kvaliteter i områder der erosjon ikke kan tillates (mellom E6 og Fossvegen), og tilbakeføres uten restriksjoner for fluviale prosesser nedenfor E6.</p> <p>b) Eidsmobekken: foreslåtte tiltak vurderes som positive.</p> <p>c) Øyabekken: Bekken er tidvis tørrlagt nedenfor E6. Det vil være viktig å anlegge bekken dypt nok til at den vil være mettet med grunnvann og ikke tørrlegges innen rimelighetens grenser. Dette kan ha innvirkning på løsning med kulvert under E6.</p>	<p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.</p>
11.	<p><b>Ytterligere kommentar</b></p> <p>Sidevassdrag til Gaula er like viktige som Gaula, som følge av at disse skal frakte masser inn i Gaula. I tillegg er de viktige for å bevare bestand av ørret. Det er ønskelig at planbestemmelse 7.3, fjerde ledd skal endres for å ivareta sidevassdrag: «<i>Det skal utarbeides faseplaner for bygging av bruer, etablering av erosjonssikring og omlegging/etablering av bekker. Faseplanleggingen skal redusere konsekvenser for fiskens leve- og gyteforhold i anleggsfasen og i endelig løsning ved at fysiske tiltak i vassdrag planlegges gjennomført på tidspunkt og på en måte som minimerer negativ påvirkning på fisk og vannmiljø. Fiskevandring i hovedelv skal opprettholdes i anleggsfasen. Nye bekkeløp skal etableres før eksisterende fjernes.</i>»</p> <p>a) Hovedelv tolkes til å gjelde Gaula. Dette må gjelde all anadrom strekning, inkludert sidevassdrag. En berørt bekk, eller et berørt naturområde vil ikke ha de samme biologiske kvalitetene som et urørt område.</p> <p>b) Nye Veier har laget et godt dokument som viser belastning og tiltak for kompensasjon av naturområder, herunder ulike naturtyper og vassdrag. Belastningen er likevel betydelig, og samlet belastning i Gauldalen blir økt. Det bør vurderes løsninger for å sikre naturkvaliteten i Gauldalen. Ett eksempel på løsning er å etablere et fond for naturrestaurering som kan nyttes i ettertid for å kompensere utenfor planavgrensningen.</p> <p>c) Det er positivt og ekstremt viktig at fluviale masser i Gauldalen blir tilført Gaula. Det må likevel sikres at det kun er stedegne, egnede (fluviale) masser og ikke rest-betong, sprengstein og asfaltrester som legges ut.</p>	<p>a) Tas til orientering. Bestemmelse 7.3 er justert slik at fiskevandring også ivaretar sidevassdrag.</p> <p>b) Fond er ikke omtalt i plandokumenter eller i kompensasjonsplanen og må ev. avklares gjennom andre prosesser enn planlegging iht. PBL.</p> <p>c) Ivaretatt i planbestemmelse 7.6.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
Melhus kommune	<p>12.</p> <p><b>Klimagass</b></p> <p>a) Utslippene fra prosjektet er beregnet til 195 000 tonn CO<sub>2</sub>e, der utslipp fra anleggsfasen er beregnet til 95 000 tonn CO<sub>2</sub>e. Nye Veier har undersøkt noen tiltak for å redusere utslipp og skriver følgende: «Totalt vil tiltakene kunne gi en reduksjon på ca. 63 300 tonn CO<sub>2</sub>e, som tilsvarer 40% av klimagassutslippene fra anleggsfasen. Dette er ikke nok til å oppnå reduksjonsmålet ift. baseline, men det vil være andre mulige tiltak som ikke er kvantifisert. Dette kan f.eks. være drivemetode av tunnel, redusere fasthetsklassen av betongkonstruksjoner og ombruk av materialer.» Videre skriver Nye Veier at utbyggingen kunne føre til økte klimagassutslipp på 388 000 tonn CO<sub>2</sub>e som følge av trafikk frem mot år 2100 i forhold til nullalternativet, som er dagens vei. Dette som følge av økt trafikk og høyere hastighet. Det antas at veien vil føre til økt reiseaktivitet.</p> <p>Til sammenligning er årlige utslipp i Melhus kommune er på ca 60 000 tonn CO<sub>2</sub>e i dag. Det er mulig å redusere utslipp som følge av tiltak som er foreslått. Videre er det også mulig å vurdere å kreve energiproduksjon på veianlegget. Nye Veier har selv foreslått tiltak som kan nyttes for å redusere utslipp med 63 300 tonn CO<sub>2</sub>e. Disse tiltakene bør kreves utført, ettersom at det fremstår som om Nye Veier ikke har tenkt til å benytte seg av foreslåtte tiltak. I så fall hadde de ikke rapportert tiltakene separat.</p> <p>b) <b>Melhus kommune</b> har vedtatt mål om at klimagassutslipp innen kommunens grenser skal reduseres med 50 % innen 2030 i forhold til 2009. Dette målet er vedtatt i klima- og energiplanen. Vedtak om klimakrise i kommunestyresak 9/19. I tillegg har vi fokus på bærekraft som følge av formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Med dette som grunnlag kan kommunen begrunne krav om å redusere klimagassutslipp, basert på utredninger og vurderinger i <i>Fagrapport Klimabudsjett</i>.</p> <p>Det finnes deponier med betong i påvente av at det skal komme et marked for resirkulert betong i Trøndelag. Situasjonen med resirkulert stål er noe annerledes og gammelt stål er i større grad brukt i produksjon av nytt stål. Forslagene i fagrapport klimagassbudsjett bør legges til grunn. Særlig forslag om resirkulert betong og stål samt utslippsfrie maskiner. Gjennom at vi stiller</p>	<p>a) Dette ivaretas i planbestemmelse 7.14, der det er lagt inn krav om 30 % reduksjon av klimagassutslipp ift. reguleringsplan, og at tiltak skal dokumenteres.</p> <p>b) Tas til orientering. Det er ikke stilt spesifikke krav til hvordan klimagass skal reduseres, da en ønsker å legge til rette for å gjennomføre de tiltakene som vurderes til å gi størst klimagassreduksjon på det tidspunkt anlegget gjennomføres. Det forventes at det vil skje en utvikling innenfor feltet i de neste årene som kommer.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>krav, så er vi med på omstillingen av økonomien fra lineær til å bli i større grad sirkulær. Det betyr ikke at vi skal kreve 100 % resirkulert betong eller 100% bruk av utslippsfrie maskiner. Men vi bør kreve en andel.</p>	
13.	<p><b>Strømproduksjon</b> Vi vil få utfordringer med kapasitet på ledningsnettet med strømforsyning i Gauldalen. Samtidig legges det opp til økt industri i Trondheimsregionen, inkludert Orkanger. Vi bør derfor se energiforbruk på veien i sammenheng med potensiale for produksjon. Strømproduksjon på pendlerparkeringer og andre områder kan redusere belastning på ledningsnettet.</p> <p>Norconsult har laget en liten og god rapport på potensiale og fremmer at to områder peker seg ut, pendlerparkering ved Fosskrysset og sørlig tunnelinngang. Fosskrysset kan etableres med ladepunkt for kollektiv og bil. Solcelleanlegg ved tunnelinngang vil kunne tilsvare effektbehov. Den forklarer at tunnelinngangen i sør kan ha et produksjonsanlegg på minimum 100 kW effekt, noe som matcher strømbehov ved dagtid. Videre forteller rapporten at pendlerparkering ved Fosskrysset kan produsere omtrent 215 000 kWh. Dette tilsvarer 1 million kjørte km.</p> <p>Tiltak for strømproduksjon langs veien vil gi kortreist strømproduksjon som ikke øker arealkonflikt. I tillegg vil strømproduksjon fra fornybare ressurser kunne gi fordeler til annen, mer regulerbar strømproduksjon, som vannkraft. Dette fordi vannkraften kan i større grad spares til perioder med økt behov og eventuelt økt inntjening. I omstilling av samfunnet inkludert endringer fra fossildrevne biler til elektriske, ligger et behov for ekstrem økning i fornybar energiproduksjon. Derfor bør planmyndigheten kreve at veianlegget også produserer strøm, i tråd med «konseptene som anbefales videreført i prosessen» i rapport NV50E6KK-ELE-RAP-001 innledende vurderinger solenergi.</p>	<p>Det er i planbestemmelser stilt krav om at det skal vurderes mulighet for å produsere fornybar energi innenfor SKF 2 Fosskrysset og SKF 3 Tunnelportalområder (4.3.9.2 og 4.3.9.3). Det er åpnet opp for solcelleanlegg ved Fosskrysset og tunnelpåhugg sør. Det er imidlertid ikke stilt krav om at det skal gjennomføres, da dette er en av flere muligheter som vurderes i forhold til fornybar energi.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>14. <b>Forslag til endringer:</b></p> <p>a) <u>Planbestemmelse 4.3.9.2 SKF 2 Fosskrysset:</u> Følgende setning endres: Til: Området <b>skal</b> opparbeides med tekniske anlegg inklusive solcelleanlegg, informasjonstavler og belysning tilpasset området funksjon.</p> <p>b) <u>Planbestemmelse 4.3.9.3 SKF 3 Tunnelportalområder:</u> Følgende setning endres: Til: Området <b>skal</b> opparbeides med tekniske anlegg inklusive solcelleanlegg. Utforming av solcelleanlegg skal gjøres i samråd med landskapsfaglig kompetanse for tilpassing til terreng.</p> <p>c) <u>Planbestemmelse 7.3, fjerde ledd, siste setning:</u> Til: «Fiskevandring i <b>anadrom strekning</b> skal opprettholdes i anleggsfasen. Nye bekkeløp skal etableres før eksisterende fjernes.»</p> <p>d) <u>Klimagassutslipp</u> Her må planmyndighet vurdere forholdsmessighet, men det bør stilles krav om å redusere utslipp i forhold til nullalternativet (195 000 tonn CO<sub>2</sub>e).</p> <p>e) <u>Massehåndtering</u> Stedegne masser av type fluviale masser, inkludert sand, grus og rullestein skal legges slik at Gaula fordeler massene utover.</p>	<p>a) Ikke tatt til følge, se svar til merknad 13.</p> <p>b) Ikke tatt til følge, se svar til merknad 13.</p> <p>c) Tatt til følge, se svar til merknad 11.</p> <p>d) Delvis tatt til følge, se svar til merknad 12.</p> <p>e) Ivaretatt i planbestemmelse 7.6.</p>
Melhus kommune	<b>Vannmiljø</b>	
	<p>15. <b>Fagrapport ingeniørgeologi og hydrologi Homyrkamtunnelen</b></p> <p>Det må gjøres en tilleggsvurdering av om nedbørfeltet til Benna som ligger mellom Benna og tunnelen vil kunne bli påvirket gjennom grunnvannstrøm i de påviste sprekkesystemene ved for lite tetting av tunnelen.</p> <p>Det må også gjøres en vurdering av om den planlagte tettingen av tunnelen basert på lokalbebyggelse, små tjern og drikkevannsbrønner er god nok for å være helt sikker på at hverken Benna eller nedbørfeltet til Benna vil bli påvirket. For å ev. dokumentere at nedbørfeltet til Benna ikke blir påvirket av influenssonen til tunnelen bør i så fall etableres ytterligere 1-2 overvåkningsbrønner i relevant sprekkese(r) som skal inngå i overvåkningsprogrammet (plassering vist i kart).</p>	<p>Tas til orientering. Det er utarbeidet et notat der dette er belyst nærmere (NV50GK-GEO-NOT-0005).</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>16. <b>Kartlegging av drikkevannskilder</b></p> <p>Denne rapporten setter søkelys på private drikkevannskilder og den delen er godt gjennomarbeidet. I tillegg har det også blitt inkludert en vurdering av private avløpsanlegg. Vedlagt denne høringsuttalelsen er noen eksempler på berørte private avløpsanlegg. Vedlegget fra Melhus kommune inneholder noen eiendommer som ikke er nevnt i fagrapporten fra Nye Veier. Det bør gjøres en kvalitetssikring på mulige berørte avløpsanlegg, gjerne med hjelp fra Melhus kommune. Enten kan dette bli en egen rapport, eller så kan tittelen på denne fagrapporten endres og innholdet oppdateres hvis det er behov for det.</p>	<p>Dette utsettes til byggefasen og bør gjøres innledningsvis som grunnlag for prosjekteringen.</p>
Melhus kommune	<p>17. <b>Planbestemmelser</b></p> <p>a) Forurensning</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I planbestemmelsene er det ikke henvisning til forurensningsforskriftens kap. 2 krav til godkjent tiltaksplan for forurenset grunn. Det kan vurderes å henvise til denne lovpålagte tiltaksplanen i punktene under bestemmelse 3.5.1, men det er nevnt i planbeskrivelsen kap. 6.</li> </ul> <p>b) Overvåking av grunnvannsbrønner</p> <p>I bestemmelse 3.7 er det definert bl.a. hvordan overvåking av grunnvannsbrønner over Valdunnelen skal gjennomføres. Tunnelen går parallelt med lengderetningen på Benna som er hoved-drikkevannskilden i Melhus og reservevannkilde for Trondheim kommune. Tunnelen ligger ca 1,5 - 2 km øst for Benna, mens det ligger et lite tjern "Damvatnet" over den nordligste delen av tunnelen og det er kartlagt flere private drikkevannskilder. Det står i dag at kommunen skal varsles ved uønskede resultater. Her bør det inn en presisering at "uønskede resultater skal rapporteres til Melhus og Trondheim kommune som vannverkseiere uten ugrunnet opphold" Trondheim bør også få denne beskjeden fordi de eier og drifter vannverket på Benna.</p> <p>c) Berørte private avløpsanlegg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestemmelse 4.5.1 omtaler at privat avløpsanlegg som skal bygges som erstatning for anlegg som mister sin funksjon som følge av ny E6 kan tillates. Her bør det heller være litt mer generelt fordi et privat avløpsanlegg må med jevne mellomrom oppgraderes eller byttes ut uavhengig av bygging av E6. Det</li> </ul>	<p>a) Ikke tatt inn i bestemmelser, da lovkrav forutsettes ivaretatt uavhengig av bestemmelse.</p> <p>b) Ønsket presisering ikke tatt inn i bestemmelser. Varling av Trondheim kommune må ivaretas av Melhus kommunes interne rutiner.</p> <p>c) Planbestemmelse 4.5.1 er revidert. 7.12 beholdes. VA-planer utarbeides i samråd med kommunen, og dette gir kommunen mulighet til å stille krav om utslippstillatelse og ferdigattest.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>er lurt å ikke tillate nye avløpsanlegg til ny bebyggelse, men bestemmelsen bør kanskje heller lyde "Det er tillatt med oppgradering/erstatning av eksisterende avløpsanlegg som mister sin funksjon som følge av E6 eller at anlegget ikke lenger renser i henhold til gjeldende lovverk."</p> <p>- I bestemmelse 7.12 står det at "nye VA-anlegg skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes". Dette er meget viktig, men det bør presiseres av ferdigstilt og klar innebærer at det er gitt utslippstillatelse og det er gitt ferdigattest for anlegget. Derfor bør dette inkludere f.eks "nye VA-anlegg skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes. For private avløpsanlegg innebærer dette godkjent ny utslippstillatelse og ferdigattest på bygging av anlegget". I tillegg kan det presiseres enten i planbestemmelsene eller i planbeskrivelsen at det er Nye Veier som må være ansvarlig for å erstatte private avløpsanlegg som mister sin funksjon når E6 bygges. Nye veier er ikke ansvarlig for anlegg som slutter å fungere av andre årsaker.</p> <p>d) Hensynssone flomfare H320 Bestemmelse 5.2.2 Flomfare H320 i kartet viser hvor hensynssone for 200-årsflom m /klimapåslag og 1000-årsflom med klimapåslag vil være innenfor planområdet når E6 er bygget ferdig. I kapittel 8 rekkefølgebestemmelser må det inn et punkt om at det må gjennomføres en oppdatering av disse to hensynssonene langs hele Gaula, også utenfor planområdet, i tråd med gjennomførte hydrologiske modelleringer sånn at kartgrunnlaget som er offentlig tilgjengelig gjenspeiler hele situasjonen etter bygging av E6. Dette kartgrunnlaget trenger ikke være tilgjengelig før det er avklart at E6-strekningen faktisk blir bygget.</p> <p>e) Kvalitet og internkontrollsystem Siste setning i bestemmelse 7.2 angir av kommuneoverlege skal kontaktes for anleggsstart. Det bør være "kommuneoverlege og enhetsleder arealforvaltning eller tilsvarende skal kontaktes før anleggsstart".</p>	<p>d) En endring av plankartet må gjøres i henhold til PBL sitt regelverk som kommunen styrer. Et rekkefølgekrav vil dermed ha liten verdi. Ev. behov for justering av flomsone vil avklares i detaljprosjektering og kommunen kan benytte dette som underlag for en endring av hensynssoner.</p> <p>e) Ikke ivaretatt. Planbestemmelsen er tydelig på hvilke temaer som Kommuneoverlegen skal uttale seg til.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
Melhus kommune	<p>18. <b>Planbeskrivelse - Overvåkning grunnvannstand (side 124):</b></p> <p>Konklusjonen er at "dersom det dokumenteres stor endring i grunnvannstand og redusert vannforsyning fra kildene må det påregnes å erstatte vannkildene". I kommentaren tidligere i dette notatet til Fagrapport ingeniørgeologi og hydrologi Homyrkamtunnelen" bes det om en tilleggsvurdering av mulig påvirkning på Benna sitt nedbørfelt gjennom påvist sprekkesystem i fjellet. Hvis det ut fra denne tilleggsvurderingen ikke kan utelukkes at Benna kan bli påvirket, så bør det i planbeskrivelsen inkluderes noe om ytterligere tetting av tunnelen der det ev. vil kunne bli relevant. Det er ikke mulig å erstatte en reduksjon i avrenning fra nedbørfeltet til Benna.</p>	<p>Tas til orientering. Det er utarbeidet et notat der dette er belyst nærmere (NV50GK-GEO-NOT-0005).</p>



Fra	Innspill	Kommentar
<p>2. Trondheim kommune 02.06.2023</p>	<p>1. Drikkevannskilden Benna ligger ca. 1,6 km vest for planområdet, og nedslagsfeltet for Benna (KPA) ligger på det nærmeste ca. 350 meter fra Valdunnelen. Benna er reservevannkilde for kommunene Trondheim og Malvik, og forsyner deler av Trondheim som hovedvannkilde sammen med Melhus. Trondheim kommune er vannverkseier, og skal sikre en trygg vannforsyning. Vi er sammen med Melhus kommune ansvarlig for å ivareta at drikkevannskilden sikres en god beskyttelse, og ikke utsettes for forurensning.</p> <p>I forbindelse med bygging av ny E6 på vestsiden av Gaula og etablering av tunnel, er det viktig at ikke tiltaket medfører konsekvenser for drikkevannskilden, som kan være til hinder for at vi kan ivareta vårt ansvar for trygg og sikker vannforsyning. Vannstandssenking og/eller endring av fysiske og kjemiske forhold som kan ha betydning for vannkvaliteten som en følge av etablering av tunnel, må ikke forekomme.</p> <p><b>Vurdering:</b> I fagrapport ingeniør- og hydrogeologi, datert 20.03.23, vedlagt planforslaget er influensområdet for eventuell grunnvannssenkning og innlekkasje til tunnel vurdert og avgrenset. Det er vurdert til at influensområdet for mulig påvirkning avgrenses i hovedsak av nedslagsfeltskillet mellom avrenning mot Gaula i øst og Benna i vest. Benna og nedbørfeltet ligger dermed utenfor influensområdet, og at drikkevannskilden derfor ikke vil bli påvirket av eventuell innlekkasje til tunnel. Avgrensningen av influensområdet er basert på erfaring om at tunneler, har størst påvirkning på grunnvannsnivået innenfor en avstand på 300 m i horisontal avstand fra tunnel. Dette avhenger imidlertid av bergmassene, og påvirkning utover dette har forekommet og kan derfor ikke utelukkes. Rapporten omtaler videre at robustheten til vannforekomstene innenfor influensområdet med tanke på innlekkasje til tunnel og senkning av grunnvannstanden av vannforekomster, har sammenheng med størrelsen på nedslagsfeltet. For nedbørsfelt over 5 km<sup>2</sup> er disse forventet å være mer robust enn mindre nedbørsfelt. Benna har et nedbørsfelt på ca. 25 km<sup>2</sup>, og ut fra klassifiseringen i rapporten forstår vi et slik at Benna vil være robust for eventuell påvirkning.</p>	<p>1. Tas til orientering. Det er utarbeidet et notat der dette er belyst nærmere (NV50GK-GEO-NOT-0005).</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><b>Konklusjon og innspill til planforslaget:</b>                      Selve påvirkning på Benna er ikke videre omtalt i rapporten, da forekomsten er vurdert til å ligge utenfor influensområdet. Tatt drikkevannskilden sin størrelse og viktighet som hovedvannkilde og reservevannkilde til kommunene Melhus, Trondheim og Malvik i betraktning, samt at påvirkning utover 300 meter ikke kan utelukkes, savner vi at det fremgår en tydeligere vurdering og konklusjon i planmaterialet av Benna som drikkevannskilde. Imidlertid vurderer vi at temaet og konsekvenser er grundig vurdert i planforslaget og omtalt i ROS-analysen, og at sannsynligheten for påvirkning av Benna er svært lav. Trondheim kommune ved enhet Kommunalteknikk har ingen merknader utover dette til planforslaget.</p>	

## 2.2 Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Det er oppsummert sju innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter.

Fra	Innspill	Kommentar
3. Statsforvalter 13.06.2023	<p>1. <b>Landbruk</b></p> <p>a) Innenfor planområdet er det store sammenhengende arealer med god og lett-drevet dyrket mark. Ny E6 vil utvilsomt ha svært store konsekvenser for landbruket og landskapet. Der ny E6 er planlagt er det ifølge planbeskrivelsen ingen store sammenhengende skogområder og det er få utmarksområder som berøres. I vår uttalelse til konsekvensutredningen datert 23.5.2022 anmodet vi om at nøkkelbiotoper blir ivaretatt der det er mulig. Vi ser at nøkkelbiotoper blir berørt av tiltaket, men regner med det ikke har vært til å unngå.</p> <p>b) Permanent beslag av jordbruksareal som følge av ny E6 er ca. 463 daa og midlertidig arealbeslag er om lag 470 daa. Beslaget av skog er 12 daa permanent og 10 daa midlertidig. Konsekvensgraden av planforslaget for naturressurser er vurdert å være noe forbedret sammenlignet med regulert løsning fra 2016. Hovedårsaken er at midlertidig beslag av dyrka jord er redusert med om lag 200 daa. Permanent beslag er redusert med vel 60 daa. Ny utforming og plassering av Fosskrysset og det at Lerkrysset tas ut er de to viktigste grepene for å redusere beslaget.</p> <p>c) I vår uttalelse til tilleggsrapport til konsekvensutredningen datert 9.9.2022 skrev vi at omfang av dyrkbar jord som blir omdisponert ikke var tatt inn, og at vi regnet med dette ville inngå når planen ble sendt på høring. Da det ikke fremgikk av planmaterialet vi fikk på høring, etterlyste vi det og har fått følgende tall: 20 daa permanent omdisponert og 15 daa midlertidig omdisponert. I disse tallene inngår nok ikke beslaget som følge av foreslått nydyrking som kompensasjon for omdisponering av dyrka jord. I retningslinje 13 i Regional plan for arealbruk, står det at ved eventuell permanent omdisponering av dyrkbar jord bør det også vurderes kompenserende tiltak. Her får vi opplyst at kompenserende tiltak for beslagene vil være å utvide de prioriterte arealene for nydyrking med om lag 35 daa. Tall for omdisponering av dyrkbar jord skal også rapporteres gjennom KOSTRA.</p> <p>d) På E6 er det søkt og innvilget fravik slik at fartsgrensen er 100 km/t fra Gyllan til Sandbrauta. Det er positivt at man har valgt lavere fart enn 110 km/t for deler av strekningen blant annet fordi dette reduserer beslaget av dyrkamark. Vi ser at</p>	<p>a) Tas til orientering. Nøkkelbiotoper er forsøkt å ivaretas spesielt, og inngrep er forsøkt minimalisert.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering. Det er ikke kompensert for dyrkbar jord som nydyrkes. Matjordplanen er revidert med større sammenhengende arealer til nydyrking, som også muliggjør mer nydyrking av ikke-dyrkbar jord.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>lavere fart på resten av strekningen også ville vært positivt for landbruksinteressene, selv om det i tillegg rapporten til konsekvensutredningen sto at for delstrekningen fra Sandbrauta i sør til Kvål i nord ville en veilinje med en redusert dimensjonerende hastighet ikke gi vesentlig endret linjeføring og dermed svært små endringer i arealbeslag. Et eksempel på dette er nord for Losen og inn mot Kåsa-området, der veilinja er trukket opp til 50 m lenger vest enn tidligere plan, og kurven forbi Kåsadammen er stivere enn i gjeldende plan som følge av at fartsgrensen er økt til 110 km/t. Vi merker oss at Statens vegvesen i sin høringsuttalelse datert 28.4.2023 ber om at Nye Veier AS vurderer en dimensjonerende hastighet på 90 km/t for harmonisering av veglinje til terreng, og at det oversendes en begrunnet redegjørelse. Vi fremmer <b>faglig råd</b> om å vurdere lavere fartsgrense for større deler av strekningen og da også lavere enn 100 km/t.</p> <p>e) Det er planlagt ny gang- og sykkelvei langs Fossvegen, nord for Fosskrysset, som ledes til eksisterende gang- og sykkelvei ved Røskaft og videre mot nord. Ut fra jordverninteressene som er på strekningen, har vi <b>faglig råd</b> om å vurdere standard og byggeløsninger med tanke på å redusere omdisponeringen av dyrka mark. Avstand mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg bør vurderes i den forbindelse, uten at det går ut over trafikksikkerheten.</p> <p>f) Tre gårder (219/3, 219/2 og 257/8), samt en del landbruksbygninger, innløses. Bestemmelsene sikrer at det innenfor L23 kan etableres bolig og driftsbygninger som erstatning for gårdstunet som innløses på eiendom 219/3. Vi legger til grunn at det søkes å unngå å bygge det nye tunet på dyrkamark såfremt det finnes en annen god løsning. Generelt er vi opptatt av at landbruksarealer (jord-, skog- og utmarksressurser) eies av landbrukseiendommer som har et fungerende driftssenter. Mens gårdstunet for eiendom 219/3 er tenkt erstattet, står det ikke noe i planen om hva som er tenkt for de andre to gårdene. Av et notat av Nye Veier datert 2.6.2023 fremgår det at for 257/8 (som allerede er innløst) har eier flyttet sin landbruksvirksomhet, herunder bygd nytt hus, på østsiden av Gaula ved Lundamo. For 219/2 er ikke situasjonen avklart. Landbrukseiendommen består ifølge NIBIO's gårdskart av 96,3 daa fulldyrka jord og 1245,2 daa produktiv skog m.m. Vi legger til grunn at det også for denne landbrukseiendommen oppnås ei driftsmessig god løsning gjennom reguleringsprosessen.</p>	<p>d) Det ble i forbindelse med tilleggssutredningen vurdert lavere hastighet, og var et viktig underlag for Melhus kommunes beslutning av trase 25.10.2022. Redusert hastighet nord for Sandbrauta vil kun gi marginal effekt på arealbeslaget. Det er derfor ikke ønskelig å redusere fartsgrensa på denne strekningen.</p> <p>e) Gang- og sykkelvegen ligger langs lokalvegen må ha en minsteavstand mellom kjøreveg og gang/sykkelveg på 1,5 m ved fartsgrense 60 km/t. det er anbefalt 3 m for å få felles grøft mellom kjøreveg og gang/sykkelveg, samt snøopplag. Ved smal trafikkdeler (1,5 m) må overvannsystem og snøopplag skje på utsiden av GS-veg. Det er derfor diskutabelt man i praksis sparer areal. Reguleringsplanen utelukker likevel ikke å redusere til 1,5 m i byggeplan.</p> <p>f) Tas til orientering. NV har besvart merknad om innløste gårdsbruk i et eget notat datert 02.06.2023.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>2. <b>Planbestemmelser</b></p> <p>a) Planbestemmelsene som skal sikre at føringer og krav for å oppnå miljøkvalitet blir ivare tatt på en systematisk måte i detaljprosjekteringsfasen, anleggsfasen og i videre drift av anleggene er gode. Miljøtema og tiltak som minimum skal inngå er blant annet jordbruk og massehåndtering.</p> <p>b) Bestemmelsene sikrer at utforming og trasé for adkomst til LNF-arealer skal skje i samråd med aktuelle grunneiere. Vi legger til grunn at dette gjelder både i anleggsfase og driftsfase.</p> <p>c) Det er tatt inn bestemmelse om bensinstasjon/veg serviceanlegg (BV) der tillatt utnyttingsgrad er maks 70 % BYA. Vi har <b>faglig råd</b> om å sikre en god utnytting av arealet gjennom minimumskrav da det ikke kan forventes å utvide det på bekostning av tilgrensende dyrka mark.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering og dialog med grunneiere vil ivaretas i videre prosjektering og anleggsfase.</p> <p>c) Planbestemmelse 4.2.2 er revidert for å ivareta innspillet, men det er ikke benyttet minimumskrav.</p>
	<p>3. <b>Kompensasjonsplan</b></p> <p>Det er utarbeidet en kompensasjonsplan som omhandler kompensasjon av jordbruksareal, naturområder og friluftsområder for realisering av ny E6 Gyllan – Kvål.</p> <p>a) Det er avgrenset i størrelsesorden 400 dekar med hensynssoner for natur for å ivareta naturverdier innenfor planområdet. Det foreslås omdisponering av dyrka jord til naturmangfold to steder, henholdsvis sør for Kåsadammen (ca. 10 daa, som nesten i sin helhet ligger innenfor 10-års flomsone) og ved Gyllan, nord for utløpet til Øyabekken (ca. 7 daa som blir avskåret av ny E6, ligger over 10-års flomsone). Begge områdene var dekket av flom- og kantskog frem til 80-tallet, men har siden vært i drift som jordbruksareal. Disse ligger i forlengelse av annen flom- og kantskog. Samtykke til omdisponering fordrer behandling etter jordlova §9. Deler av områdene overlappes av midlertidige rigg- og anleggsområder i anleggsfasen, og aktuelle områder kan ifølge kompensasjonsplanen brukes som dette og restaureres til flom- og kantskog gjennom en kombinasjon av naturlig revegetering og innplanting av stedege flom- og kantsonearter, slik som Mandelpil og strutseving, fra områder som går tapt som følge av tiltaket. I kompensasjonsplanen står det at det bør avsettes ytterligere 30 daa til reetablering av flom- og kantskog for å oppnå minst 1:1 kompensasjon for permanente tap. Videre står det at reetablering av flomskog kan vurderes på dyrka mark i forlengelse av flomskog ved</p>	<p>a) Tas til orientering. Kompensasjonsplanen er revidert og nye areal er tatt inn i reguleringsplanen. Prosess med omdisponering av områder til bevaring av naturmiljø ivaretas i forbindelse med grunnverv og detaljprosjekteringen. Omdisponering er betinget av samtykke fra grunneiere</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Vollagrenda eller Gauasumpen, og at andre arealer i flomsonen utenfor planområdet også bør vurderes.</p> <p>b) I kompensasjonsplanen står følgende: «Ved kompensasjon av jordbruksareal når nye vegtiltak etableres er det viktig at jordkvalitet og produksjonsevne ikke går tapt, men forbedres eller erstattes i nærheten av vegtiltaket. Områder med dyrka eller dyrkbar mark, som faller bort eller blir kraftig forringet, erstattes ved nydyrking av egnede areal (for eksempel tilføring av jord på skogareal, innmarksbeite og/eller overflatedyrka jord) eller forbedring av kvaliteten på dyrka eller dyrkbar mark ved tilføring av matjord.» Både jordforbedring, nydyrking av innmarksbeite og fulldyrking av overflatedyrka jord vil øke kvaliteten av jordbruksarealer, uten å slå positivt ut for jordvernmålet, siden disse arealene allerede er dyrka jord.</p> <p>c) Sammenstillingen viser at om lag halvparten av permanent arealbeslag av dyrka mark kan kompenseres dersom all registrert dyrkbar jord kan nydyrkes; 230 av 463 daa. Her inngår også areal utenfor planområdet. I tillegg går det fram at snaue 70 000 m<sup>3</sup> matjord vil kunne utnyttes til kvalitetsheving av eksisterende dyrka mark på landbrukseiendommer langs den planlagte nye E6-traseen mellom Gyllan og Kvål. Vi har fått opplyst at 70 000 m<sup>3</sup> er det som er igjen etter at matjord er brukt i forbindelse med foreslått nydyrking og ikke beregnet ut fra mengden matjord som de aktuelle jordforbedringsarealene har behov for.</p> <p>d) I Kompensasjonsplanen er det en oversikt over områder der kompensasjonstiltak gir interessekonflikter med hverandre samt Nye Veiers prioritering mellom ulike verdier. Oversikten viser at det i tillegg til nevnte dyrkajord (17 daa) blir dyrkbar jord (129 daa) nedprioritert til fordel for naturmangfold eller friluftsliv. Mesteparten av dette er flomskog. Det vil her være restriksjoner for hogst og fremtidig nydyrking vil neppe tillates.</p>	<p>b) Matjordplan og kompensasjonsplan er revidert etter en prosess med Statsforvalteren og Melhus kommune. For matjordplan legges det til nye prinsipper om å prioritere større sammenhengende nydyringsarealer utenfor flomsone og i større grad dyrke opp ikke-dyrkbare arealer.</p> <p>c) Nydyrking av arealer er prioritert i matjordplan. En tilstandskartlegging og prioritering av jordforbedring vil først skje i forbindelse med grunnverv og detaljprosjekteringen.</p> <p>d) Det tas inn nye hensynssoner for bevaring naturmiljø langs Gaula i plankartet. Kompensasjonsplanen er revidert.</p>
4.	<p><b>Matjordplan</b></p> <p>a) Innledningsvis vil vi si at det er gjort mye bra arbeid med matjordplanen. Likevel er det en grunnleggende svakhet med den. Av matjordplanen går det fram at det i arbeidet med å identifisere mulige erstatningsarealer er sett på dyrkbare arealer og arealer med behov for jordforbedring. I kap 1.2 «Mål» står følgende: «Dette tiltaket er et relativt stort jordflyttingsprosjekt og matjordlaget bør derfor benyttes på dyrkbar jord eller til jordforbedring.» I Regional plan for arealbruk, retningslinje 13, står imidlertid dette: «Omdisponering av større arealer skal såfremt mulig erstattes</p>	<p>a) Tas til etterretning. Matjordplan er revidert for i større grad ivareta retningslinje 13.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>med nytt jordbruksareal, slik at det totale arealet med dyrka og dyrkbar jord i regionen blir opprettholdt.» I tråd med regional plan mener vi at i et stort prosjekt som dette, er det viktig at kompensasjonen først og fremst skjer på ikke dyrkbar jord. Det vil si at det må søkes etter slike aktuelle arealer, evt. også utenfor planområdet. Vi etterlyste dette i brev datert 16.5.2023.</p> <p>b) Vi har fått tilleggsopplysninger i møte den 31.5.2023 og notat fra Norconsult datert 2.6.2023. Her fremgår følgende: «Ut fra eiendomsstruktur (mange middels store og små gårdsbruk) og topografi i denne delen av Gauldalen (flat elveslette som i stor grad er dyrket opp med lier/åser på begge sider med mye høyproduktiv skog) er det lite ikke-dyrkbar jord for oppdyrking nærmere enn 1-1,5 km fra det planlagte veganlegget. Flytting av matjord til ikke-dyrkbar jord vil derfor kreve relativt lange transporter og beslaglegge produktive skogarealer. Det vil også gjøre det vanskeligere å tilby landbrukseiendommer som berøres av veganlegget erstatningsmatjord i tilknytning til den eksisterende dyrka marka deres. På denne bakgrunn er matjordplanen konsentrert om dyrkbare jordareal klassifisert av NIBIO samt potensielle jordbruksareal slik gårdbrukerne selv ser det (ref. gårdsregistrering av berørte landbrukseiendommer). Vurderingene er gjort innenfor en 1-3 km bred arealkorridor langs det planlagte veganlegget slik at transportavstandene blir minst mulig.»</p> <p>c) Det ser ut til at det er vanskelig å finne kompensasjonsarealer på ikke dyrkbar jord innenfor det området som har blitt vurdert. Der det er mulig å få til gode kompensasjonsarealer på dyrkbar jord på landbrukseiendommer som berøres av veganlegget, og som ikke kommer i konflikt med andre viktige samfunnsinteresser, ser vi at det kan være gunstig. Av nevnte notat går det frem hvilke arealer som er tenkt prioritert for nydyrking. Mange av disse er konfliktfylte og lite realistiske nydyrkingsarealer. Vi viser i denne sammenhengen også til uttalelsen fra Klima- og miljøavdelingen, som viser at store deler av fremlagt matjordplan ikke er realistisk. Enkelte andre nydyrkingsarealer ser ut til å bli lite gunstige å drive, f.eks. nydyrkingsarealet på 222/1, som blir langt og smalt og liggende for seg selv.</p> <p>d) Vi mener det er behov for å jobbe mer med matjordplanen. Det er viktig at hvilke arealer som skal fungere som kompenserende arealer avklares i reguleringsprosessen og ikke senere. Det samme gjelder områder for mellomlagring av jord, behov for midlertidige anleggsveier o.l. Siden det er vanskelig å finne egne arealer i dalbunnen blir det nødvendig å vurdere arealer i</p>	<p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) I notatet var det presisert at en ikke skulle nydyrke arealer med myr eller andre verdifulle naturtyper. I regnskapet for nydyrking var areal med myr og viktige naturtyper ikke tatt med, selv om disse arealene lå innenfor de grove skissene over nydyrkingsareal.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>lenger avstand, og da først og fremst ikke dyrkbar jord. De ekstra klimagassutslippene knyttet til den ekstra transportavstanden blir trolig små i forhold til de totale klimagassutslippene for E6-prosjektet. Avstand til kompensasjonsarealer er en utfordring i anleggsfasen. Enda viktigere er avstanden når arealet skal drives som jordbruksareal.</p> <p>e) I denne sammenhengen bør det, som det også står i notatet med tilleggsopplysninger, undersøkes om det kan finnes større sammenhengende, mulige nydyrkingsareal med lavt konfliktpotensialet opp mot andre viktige samfunnsinteresser. Dersom det skal inngå jordforbedringsarealer i planen, er det viktig å synliggjøre også disse arealene på kart. At jordkvaliteten ikke er høy skyldes ofte dårlig drenering. Det må fremgå at jordkvaliteten vil bli bedre ved at arealet tilføres matjord.</p> <p>f) I saksutredningen forutsetter Rådmannen at det inngås dialog mellom kommunen og Nye Veier om tiltak som reduserer den totale avgangen av dyrkamark i forbindelse med veiprojektet. Det står at det å stimulere til nydyrking gjennom innbetaling til et nydyrkingsfond, vil kunne være et slikt avbøtende tiltak. Melhus kommune er kjent med at en slik avtale ble inngått med Malvik kommune, og Melhus kommune har forventninger om at tilsvarende ordning vil være aktuelt i Melhus. Et fond for framtidig nydyrking vil ikke bidra til at jordressursen på omdisponerte jordbruksarealer ivaretas og brukes til jordbruksformål på best mulig måte. Kanskje vil verken A-sjikt eller B-sjikt bli brukt, slik at det kun blir en nydyrking uten tilføring av ekstra jordressurser. Vi anser nydyrkingsfond mer som en nødløsning dersom man ikke lykkes med de andre kompensasjonstiltakene.</p> <p>g) Kompenserende tiltak for omdisponering av dyrkbar jord bør inngå i matjordplanen.</p> <p>h) Statsforvalteren som landbruksmyndighet fremmer med hjemmel plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd, og med bakgrunn i jordloven § 1 og nasjonal jordvernstrategi av 16.6.2021, innsigelse inntil det fremlegges en realistisk matjordplan som sikrer at jordressursen ivaretas og brukes til jordbruksformål på best mulig måte.</p> <p>Med jordressursen mener vi alt som er brukbart til å bygge jordsmonn av for dyrking av jordbruksvekster. Det vil si matjordlaget (ploglaget eller A-sjiktet), og oftest det underliggende jordsjiktet (B-sjiktet) som er påvirket av jordsmonndannende prosesser.</p>	<p>d) Matjordplanen er revidert, og det er tatt inn aktuelle arealer i samråd med Melhus kommune og Statsforvalteren. Avstanden er underordnet i ny plan.</p> <p>e) Matjordplan er revidert, og jordforbedring er ikke vektlagt, se svar på merknad 3c.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Matjordplan er revidert og grunnlag tatt inn i kompensasjonsplan.</p> <p>h) Det har vært en prosess og dialog med Melhus kommune og Statsforvalteren for å imøtekomme og svare ut innsigelsen på best mulig vis.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>i) Vi ser det står at bulldoser vil kunne benyttes ved avtak av A-sjikt under spesielt tørre forhold. I utkast til matjordplanveileder, som vi har utarbeidet, har vi tatt inn at bulldoser ikke bør brukes. Vi har faglig råd om å ikke bruke bulldoser, da det i Trøndelag nesten er umulig i praksis å ha gode nok, tørre forhold for at det skal bli et bra resultat. I tillegg er det vanskeligere å skille sjiktene når man bruker bulldoser.</p>	<p>i) I matjordplanen er det presisert at egnet utstyr skal benyttes. Bruk av bulldoser vil ikke benyttes.</p>
	<p><b>5. Kompenserende tiltak for klimagassutslipp</b></p> <p>Resultatene viser at planlagt løsning har et klimagassutslipp på ca. 388 000 tonn CO<sub>2</sub>e høyere enn nullalternativet over en periode på 75 år. Dette skyldes økt trafikk, arealbeslag og materialmengder. Høyere klimagassutslipp henger ikke helt sammen med det som står om prosjektets mål i planbeskrivelsen: «Løsningene skal bidra til å oppnå målene i Nasjonal transportplan 2022–2030, deriblant bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.»</p> <p>En stor andel av klimagassutslippene skyldes arealbeslag. Som vi har pekt på i tidligere høringsuttalelser (23.2.2021 og 23.5.2022) kan tiltakets negative konsekvenser for karbonfangst reduseres ved å iverksette avbøtende tiltak slik at tapt karbonopptak kan kompenseres med økt opptak på andre skogareal.</p> <p>Vi har <b>faglig råd</b> om å iverksette avbøtende tiltak, slik at tapt karbonopptak kan kompenseres med økt opptak på andre skogarealer. Vi viser til de Statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, som påpeker at slike avbøtende tiltak skal vurderes.</p>	<p>I planbestemmelse 7.14 er det lagt inn krav om 30 % reduksjon av klimagassutslipp ift. Reguleringsplan, og at tiltak skal dokumenteres. Det er også stilt krav til at hogst skal behøvsprøves (6.5.1).</p> <p>Det er ikke stilt spesifikke krav til hvordan klimagass skal reduseres, da en ønsker å legge til rette for å gjennomføre de tiltakene som vurderes til å gi størst klimagassreduksjon på det tidspunkt anlegget gjennomføres. Det forventes at det vil skje en utvikling innenfor feltet i de neste årene som kommer.</p>
	<p><b>6. Klima og miljø</b></p> <p>a) <u>Dialog og medvirkning</u></p> <p>Det har vært en god prosess rundt detaljene i hvor veien skal gå i denne saken. På grunn av denne medvirkningen underveis i prosessen så har vi ingen innsigelser til trasevalg.</p> <p>Siden rapport om samla belastning og kompensasjonsplan først foreligger nå i forbindelse med denne strekningen, så har vi et stort fokus på hvordan resultatene fra disse skal følges opp i planen i vårt hørings svar.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>b) <u>Erfaringer i forhold til det å bygge vei langs elv</u>                      Vi har i forbindelse med denne E6-utbyggingen krevd at det gjøres en vurdering av samla belastning på naturmangfold, blant annet for å kunne gjøre en vurdering av § 10 i naturmangfoldloven og §§ 4 og 12 i vannforskriften. Denne utredningen (Samla belastning ny E6 på Gaula), som er kommet nå i forbindelse med parsellen Gyllan-Kvål, viser at tapet av naturmangfold av ny E6 - utbygging er stort. En erfaring fra denne E6-utbyggingen er derfor at det er viktig å skaffe slik kunnskap tidligere i planprosessen. I denne saken burde det ha vært gjennomført kartlegginger av naturmangfold og gjort vurderinger av samla belastning før hoved-trase ble valgt. I det man valgte å legge ny E6 nede i dalføret langs Gaula og ikke oppe i dalsidene, så tok man også et valg som innebar svært store negative konsekvenser for en av Norges viktigste villaks- og sjørrretelver, for et verna vassdrag og for et av de viktigste vassdragene for elvetilknyttede insekter i Norge. Det bør derfor etter vår mening vurderes å legge større vekt på prosessen og medvirkningen rundt hoved-trasevalg. Hadde man hatt en større medvirkningsprosess, kartlagt naturtyper og arter og beregnet og vurdert samla belastning på dette stadiet, så hadde man kanskje tatt et annet valg. Da hadde man også kunne vurdert vannforskriften §§ 4 og 12 på en bedre måte.</p> <p>Dette prosjektet viser at veibygging langs og elv og bekker medfører et stort behov for flom- og erosjonssikringer. Erosjonssikringer medfører et svært stort tilleggskostnader. Denne kunnskapen kommer sent inn i planprosessen og vurderes ikke når ulike alternativer og løsninger velges. Dette er forhold man bør ta lærdom av til senere prosjekter som omhandler bygging og tiltak ved elver og bekker.</p>	<p>b) Tas til orientering.</p>
	<p>c) <u>Rapport om samla belastning av ny E6 på Gaula</u>                      Rapporten gir en god oversikt over påvirkningen av de typer natur som ble avgrenset i prosjektet og gir en mulighet til å gjøre en reell vurdering av § 10 i naturmangfoldloven og delvis §§ 4 og 12 i vannforskriften. Det er første gangen dette er mulig for et større utbyggingsprosjekt i Trøndelag.                      Lignende analyser av samla belastning bør gjøres i alle større vei- og andre utbyggingsprosjekter i en tidlig fase slik at ulike traseer/alternativer kan vektas i</p>	<p>c) Tas til orientering.                      I planbestemmelsene er det stilt krav til at hogst skal behovsprøves (6.5.1) for rigg- og anleggsområder.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>forhold til hverandre og slik at de traseer/alternativer som ødelegger minst naturmangfold og gir minst utslipp av klimagasser kan velges.</p> <p>De naturtyper og funksjonsområder for arter som er beregnet og vurdert i rapporten omfatter ikke alle aktuelle naturtyper og funksjonsområder langs elv. Hva som ble krevd av oss ble avgrenset blant annet av hensyn til tidsaspektet i prosjektet. For senere lignende rapporter i forbindelse med større vei- og utbyggingstiltak bør blant annet alle viktige naturtyper i og ved elv og i tillegg funksjonsområder for ørret beregnes og vurderes. Dette gjelder særlig elvenær skog som ikke er flomskogsmark, men som er viktige leveområder for fugl, småvilt og andre arter og som fungerer som viktige leve- og spredningsområder langs elver.</p> <p>En erfaring fra dette prosjektet er at en bør være restriktiv til utbygging av større veiprosjekter langs elver. Arealtapet, støyen og forurensningen fra selve veianlegget er betydelig. Av enda større betydning er midlertidige anleggs- og riggområder og erosjonssikringer/rassikringer. Selv om anleggs- og riggområder delvis kun utgjør midlertidige inngrep så vil både bunnssubstrat på elvørene og flomskogen endres. Det blir tilført masser, arealene vil påvirkes av store anleggsmaskiner og mye av skogen hogges. Mye av insektlivet i særlig de våte delene av slike områder vil bli dekt av tykke lag med masser og det er svært usikkert hvor mye av denne delen av naturmangfoldet som overlever en anleggsperiode og som vil reetablere seg når anleggsperioden er over. Elvenær skog vil vokse opp igjen hvis ikke bunnssubstratet påvirkes for mye, men stor og rik elvenær skog bruker 20-50 år på å vokse opp igjen. Leveområder for fugl, insekter, fisk og andre organismer blir ødelagt for en lang periode etter at de er brukt som rigg- og anleggsområde.</p> <p>Virkningen av en slik utbygging forverres ved at det gjennomføres totalhogstentrepriser. For E6 utbyggingen langs Gaula er det store områder med elvenær gråorskog som er hogd, eksempelvis ved Kvål. For fremtiden bør dette endres. Både rigg- og anleggsområder og områder som hogges bør begrenses til et absolutt minimum.</p> <p>Rapporten viser også at innhenting av kunnskap om leve- og gyteområder for fisk i forbindelse med veiutbygginger og plansaker generelt er for dårlig. Det bør derfor bli en standard i forvaltningen at habitatkvalitet og funksjonsområder for fisk kartlegges i alle prosjekter som medfører inngrep i vassdrag.</p>	

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>d) <u>Utbyggingen og forholdet til Gaula som verna vassdrag</u> Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag gjelder for vassdragsbeltet, dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene. De nasjonale mål for forvaltningen av de verna vassdragene innebærer blant annet at det må særlig legges vekt på å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt og fisk. En så omfattende utbygging langs hele vassdraget som denne E6-utbyggingen medfører, vil etter vår mening stride mot disse føringene, med mindre det gjennomføres svært gode tiltak for å begrense og kompensere for tapte naturverdier.</p> <p>e) <u>Gaula som nasjonalt laksevassdrag</u> Beskyttelsesregimet for nasjonale laksevassdrag (St.prp.nr. 32 (2006-2007) om vern av villaksen og nasjonale laksevassdrag og laksefjorder skal sikre at det ikke gjennomføres nye tiltak som kan være til nevneverdig skade for laksen. Retningslinjene gjelder for selve vannstrengen og for de deler av nedbørsfeltet der de aktuelle tiltakene kan ha innvirkning på laksebestanden. Det innebærer blant annet at sidevassdrag ikke skal lukkes over strekninger som er lengre enn 20 meter, at elveforbygninger og kanaliseringer ikke skal medføre forkorting av elveløpet eller økt bunnerosjon og at flomvoller ikke skal anlegges i elvekanten, men utenfor kantskogen, samt føringer for at kantvegetasjon skal ivaretas og at elvebunn ikke skal senkes eller elveløp endres. En så omfattende utbygging langs hele vassdraget som denne E6-utbyggingen medfører, vil etter vår mening stride mot beskyttelsesregimet, med mindre det gjennomføres svært gode tiltak for å begrense og kompensere for tapte verdier for villaksen.</p> <p>f) <u>Tilstand for villaksen og sjørreten i Gaula</u> Vitenskapelig råd for lakseforvaltning har vurdert kvaliteten for villaksen i Gaula som svært dårlig og at gytebestandsmål og høstbart overskudd siste fem år er dårlig. Tilstanden for sjørret er vurdert til dårlig og hovedårsaken er arealinngrep. Undersøkelser fra nedre deler av Gaula siste årene viser også at tilstanden for sjørreten i nedre deler er svært dårlig. Dette er ganske alvorlig for et av de viktigste laksevassdragene i Norge.</p> <p>g) <u>Gaula er det viktigste vassdraget for virvelløse dyr knyttet til elvebredder i Norge</u> Billen elvesandjeger (EN), stor elvebreddedderkopp (EN) og over 90 andre trua</p>	<p>d) Tas til orientering. Det overordna valget om lokalisering av E6 er tatt i prosesser forut for denne reguleringsplanen. Når valget om å legge traseen i dalbunnen ble tatt, forutsatte man samtidig at det ville bli inngrep i vassdraget og naturmiljøet i tilknytning til vassdraget. I arbeidet med reguleringsplanen har man derfor måtte konsentrere seg om å minimalisere ulempene og kompensere for inngrepene som E6 medfører. Det er utarbeidet en kompensasjonsplan, som er revidert for i større grad kompensere for tapte naturverdier.</p> <p>I plankart det tatt inn arealer for bevaring av naturmiljø med tilhørende bestemmelser for å sikre bruk av naturfaglig kompetanse i forbindelse med tiltak, fjerning av vandringshindre i bekker og at inngrep skal begrenses (5.3.1, 6.5.1 og 7.3).</p> <p>Det er generell bestemmelse om at kantskog langs vassdraget skal bevares om mulig (3.4).</p> <p>Elva skal tilføres minimum 7000 m<sup>3</sup> grusmasser (7.6).</p> <p>e) Tas til orientering. Se svar på merknad 6d)</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Tas til orientering. Se svar på merknad 6d)</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>arter, lever på sand- og grusbankene (elveører) langs Gaula. Her lever de delvis nedgravd i sanden innimellom mandepil (NT) og klåved (NT). De trenger alle sandbanker som holdes åpen av naturlig flom for å leve. Det står ikke bra til med disse artene. Elvesandjegeren er sterkt trua og er også en prioritert art. Leveområdene for elvesandjegeren, som er kartlagt over mange år, blir stadig færre, redusert i størrelse og det blir lengre og lengre avstand mellom de ulike lokalitetene. Hvis elvesandjegeren forsvinner fra Gaula, så forsvinner den mest sannsynlig fra Midt-Norge. Elvesandjegeren er helt avhengig av elveører og flomskog, av naturlig flodynamikk og av at det er nok masser i elva. E6-utbyggingen vil dermed også være negativ for disse artene selv om ikke leveområdene blir direkte bygd ned. Kompensasjon for tapte elveører og flomskog og å tilføre masser til elva vil derfor være viktige tiltak for å ta vare på disse artene.</p>	
	<p>h) <u>Skog langs Gaula og sidevassdrag</u> Kantskog med gråor, svartor, hegg og ulike pil- og vierarter er svært produktive skogområder og flere sjeldne og trua lav, moser, planter, sopp og fugler lever i elvetilknytt skog. Det være opptil fire tusen par med spurvefugl per kvadratkilometer. Det er like stor tetthet som i tropisk skog. Skogen er viktige leveområder og vandringsveier for småvilt og hjortevilt. Kantskogen er viktig for villaksen og sjørreten. Skogen gir skygge for sola på varme sommerdager. For høy vanntemperatur er negativt for vekst, utvikling og overlevelse for larver og yngel av fisk. Røtter og nedfallstre i vannet danner gode skjul- og oppvekstområder for fiskeyngel. Løv og kvist gir næring til bunndyr. Fra vegetasjonen faller insekter ned i vannet og blir til mat for fisken. Fiskeyngel kan få så mye som 70 prosent av all næring fra vegetasjonen rundt elva. Kantskog er også viktig for jordbruket, for infrastruktur langs elv og for at elva ikke skal forurennes. Et bredt belte med kantskog vil kanalisere isgang og hindre mye av skadene på landbruksjord, hus, vei og jernbane. Et bredt belte med kantskog kan også redusere skader ved flom. Det at så mye elvenær skog ødelegges i forbindelse med veien innebærer derfor både direkte tap av leveområder for arter som lever slik skog, men også et tap av viktige spredningskorridorer for arter i Gauldalen, en sterk negativ påvirkning på villaks og sjørret og økt fare for forurensing av bekker og Gaula.</p>	<p>h) Tas til orientering. Se for øvrig svar på merknad d) hvordan prosjektet ivaretar naturmiljø og skog.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>i) <u>Veibygging og vurderinger etter vannforskriftens §§ 4 og 12</u>                      Vi vil først påpeke at §§ 4 og 12 alltid bør foretas tidlig i en planprosess, slik at hensynet til vannmiljøet blir tatt i betraktning ved utarbeidelse av planforslaget. I denne saken så burde man ha vurdert både samla belastning etter naturmangfoldloven og §§ 4 og 12 etter vannforskriften før man valgte hoved-trase gjennom dalføret. I det man vedtok at veien skulle ligge nede i dalføret og dermed langs Gaula, så vedtok man også store påvirkninger på et varig verna vassdrag, Norges 3. største villaks og sjøørretelver og det viktigste vassdraget for elvetilknytt insekter i Midt-Norge uten en vurdering av §§ 4 og 12. Dersom disse vurderingene skjer sent i planprosesser, kan man risikere at den valgte lokaliseringen er i strid med vannforskriften. Dette er noe man bør lære av til senere veiprosjekter.</p> <p>Det er kommunen som har ansvar for å vurdere §§ 4 og 12 før vedtak treffes. Vi gjør ikke her en fullstendig vurdering av §§ 4 og 12 men peker på noen viktige momenter.</p> <p>j) Strekningen i hovedelva består av to ulike vannforekomster <i>Gaula, nedre del</i> og <i>Gaula, Støren – Lundamo</i>. Begge har god kjemisk tilstand i dag og miljømålet for begge er god innen 2027. Begge vannforekomstene har moderat økologisk tilstand i dag. Utslagsgivende for tilstanden for begge er fisk og kvalitetsnorm for villaks. Målet er god økologisk tilstand etter 2027. I tillegg berøres flere sidebekker som vi ikke omtaler ytterligere her, men som også må være en del av vurderingene etter vannforskriften når vedtaket treffes.</p> <p>Vannforskriftens § 4 sier blant annet følgende: «<i>Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand.</i>» Siden begge vannforekomstene har dårligere økologisk tilstand enn god, så vil tiltak som medfører ytterligere påvirkning på Gaula måtte vurderes og eventuelt tillates etter § 12 i vannforskriften.</p> <p>§ 12. sier blant annet følgende:                      «<i>Ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan gjennomføres selv om dette medfører at miljømålene i § 4–§ 7 ikke nås eller at tilstanden forringes, dersom dette skyldes:</i></p>	<p>i) Tas til orientering.</p> <p>j) Tas til orientering. Se svar på merknad 6d)</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><i>a. nye endringer i de fysiske egenskapene til en overflatevannforekomst, eller b. ny bærekraftig aktivitet som medfører forringelse i miljøtilstanden i en vannforekomst fra svært god tilstand til god tilstand.</i></p> <p>På grunn av at begge vannforekomstene har dårligere økologisk og kjemisk tilstand enn svært god så kan, etter vår vurdering, tiltaket ikke gjennomføres med bakgrunn i § 12b.</p> <p>Tiltaket innebærer nye inngrep og vil endre de fysiske egenskapene i begge vannforekomstene (§ 12a, første ledd). Ny E6 må derfor etter vår mening i hovedsak vurderes etter § 12a. Reduserte arealer med skog langs vassdraget vil medføre økt fare for erosjon, avrenning og forurensning. Vannforekomstene kan/vil derfor i tillegg påvirkes av økt forurensning osv. og § 12b kan derfor også til en viss grad virke inn.</p> <p>Siden tilstanden i vannforekomstene er moderat som følge av at tilstanden for villaksbestanden i Gaula er svært dårlig og tilstanden for sjøørret er dårlig, så er det med de ytterligere påvirkningene som ny E6 utbygging langs Gaula medfører, ikke sannsynlig at målet om god økologisk tilstand nås i 2027 med mindre det gjennomføres kompensierende tiltak med addisjonalitet. Vi mener derfor at en kompensasjon for tapte arealer for villaks og sjøørret må være større enn 1:1 for at tilstanden for fisk i Gaula skal kunne bedres og miljømålet (opp en tilstandsklasse fra moderat til god) for vannforekomstene nås. Dette skyldes både at det må settes i verk tiltak uavhengig av påvirkningene fra ny E6 for at tilstanden i vannforekomstene skal bli god, og fordi det er gjennomført forholdvis begrensede kompensierende tiltak for allerede bygde strekninger.</p> <p>Det er også et spørsmål hvorvidt en såpass omfattende påvirkning av Gaula vil medføre at vannforekomstene vil gå ned en hel tilstandsklasse og om de omfattende erosjonssikringene som E6 medfører innebærer at Gaula må klassifiseres som en sterkt modifisert vannforekomst. Vi tar ikke stilling til dette, men det bør tas stilling til dette før planen vedtas.</p> <p>Mens § 12 første ledd fastsetter hvilke forringelser av tilstanden som kan aksepteres for nye inngrep og aktiviteter, gir annet ledd tre tilleggsvilkår som det nye tiltaket må oppfylle for at forringelsen kan tillates:</p>	

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>a. alle praktisk gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstens tilstand,</p> <p>b. samfunnsnyttene av de nye inngrepene eller aktivitetene skal være større enn tapet av miljøkvalitet, og</p> <p>c. hensikten med de nye inngrepene eller aktivitetene kan på grunn av manglende teknisk gjennomførbarhet eller uforholdsmessig store kostnader, ikke med rimelighet oppnås med andre midler som miljømessig er vesentlig bedre.</p> <p>k) Vurdering a: Både elveører, flomskog, kroksjøer og flomløp har betydning for fisk, i form av blant annet mattilgang, gyteområder, skjulområder og overvintringsområder. Disse «naturtypene» har derfor en indirekte effekt på miljømålene. Vi mener derfor at tap av disse «naturtypene» bør kompenseres mer enn 1:1 (kanskje i størrelsen 1:2) for at miljømålene skal nås. Påvirkning av gyte-/oppvekstområder for fisk har en direkte negativ effekt på miljømålene. Vi mener derfor at gyte-/oppvekstområder for fisk må kompenseres for mer enn 1:1 (kanskje i størrelsen 1:3) for at miljømålene skal nås. Vi har imidlertid ikke gjort noen kvantitative beregninger av dette og tallene er dermed bare et anslag fra vår side.</p> <p>I vurderingen av tiltak under dette punktet skal det også vurderes hva som er praktisk gjennomførbart. Utreddningene i forbindelse med planen har i stor grad vist at det er praktisk mulig å kompensere for tap i størrelsen 1:1. Noen av tiltakene innebærer tilbakeføring av noe dyrka jord og kan medføre konflikt i forhold til interessen av å ivareta matjord. Noen tiltak er også betinget av vern. Vi mener imidlertid det er flere tiltak som kan bidra til å ta vare på eksisterende naturverdier langs Gaula som kan gjennomføres i forbindelse med planen som for eksempel å sette av en større mengde arealer med flomskogsmark, elveører og ulike andre kartlagte skogarealer som arealkategori natur eller som hensynssone. Dette vil ikke medføre kompensasjon av tapte arealer, men det vil sikre arealer mot nye ødeleggelser. I tillegg mener vi at ved å tilføre naturlig stein, grus og sand til elva så kan kompensasjonsgraden for tap av gyte/oppvekstområder for fisk og elveører økes utover 1:1.</p> <p>l) Vurdering b: Vi vil ikke redegjøre for den samla samfunnsnyttene her men påpeke at villaks og sjøørret er ressurser med generelt stor samfunnsøkonomisk betydning.</p>	<p>k) For å bevare naturverdier bedre er kompensasjonsplanen revidert sammen med plankart og planbestemmelser. Se svar på merknad 6d)</p> <p>l) Se svar på merknad 6d). I plankartet er det ivare tatt tilrettelegging av meandering for bekker. I tillegg er det i planbestemmelse tillatt restaurerende tiltak og målrettet skjøtsel for å forsterke naturverdiene innenfor arealene som er regulert som hensynssone (5.3.1).</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Elver som får meandrere fritt gjennom landskapet, har også en stor samfunnsøkonomisk betydning. Elver som Gaula, som renner gjennom et relativt flatt landskap med mye løsmasser vil naturlig svinge seg gjennom landskapet (meandrere). Elva vil danne svinger og avsnøringer og ta nye løp (kroksjøer og flomløp dannes). En elv som får renne fritt gjennom landskapet vil derfor naturlig ha mekanismer for å ta unna store vannmengder ved flom. For å unngå skader ved flom osv. er det derfor lønnsomt å la elvenatur være mest mulig urørt. Alle inngrep i elvas flomsone vil redusere denne naturlige kapasiteten til å ta unna flomvann og vil dermed medføre risiko for skader. Jo mer elveløpet bygges ned og snevres inn jo større blir kostnaden med å forebygge flom og jo større blir sjansene for at infrastruktur osv. ødelegges. Det kan derfor være samfunnsmessig lønnsomt å la elvenaturen være mest mulig intakt.</p> <p>m) Vurdering c: Det at veien kunne vært lagt et annet sted, bort fra Gaula, er på dette stadiet i prosessen ikke et reelt alternativ. Dette kunne man imidlertid ha vurdert hvis § 12 hadde blitt vurdert tidligere i prosessen, før valg av hovedtrase. Dette viser viktigheten av at vannforskriften vurderes tidlig nok i planprosesser for at den skal anvendes på en god måte.</p> <p>Noe som etter vår mening må vurderes er om erosjonssikringer kan utformes annerledes. Kan de neddimensjoneres, trekkes lenger unna elveløpet, fylles med naturlig elvestein og etableres uten at kantskog fjernes. At kantskog tas vare på når sikringer etableres og at sikringer toppes med naturlig stein er tiltak som vi mener må gjennomføres. Kantskogen og vegetasjonsdekket kan skaves av og løftes til side bit for bit for så å legges tilbake igjen. Det er gjennomført flere sikringstiltak de senere årene der kantskogen nesten ikke er rørt både av NVE og andre. Dette bør også være mulig i dette prosjektet. Vi mener at det også må vurderes om saltstabilisering er et mulig alternativ til de omfattende erosjonssikringene. Hvis dette er et mulig tiltak så vil tapet av natur reduseres betraktelig.</p> <p>Prosjektet har mange midlertidige rigg- og anleggsområder (over 1000 dekar) der noen overlapper med de arealene som skal kompensere for tap av natur (hensynssoner for natur). Disse må gås gjennom. Rigg- og anleggsområder må</p>	<p>m) Tas til orientering.</p> <p>Erosjonssikring er vurdert som nødvendig for å sikre E6. Det er tatt inn egne planbestemmelser knyttet til erosjonssikring (6.5.1 og 6.5.2) for å sikre best mulig naturhermende utforming av tiltak og at en kun berører nødvendig areal for anleggsgjennomføring.</p> <p>Faseplanlegging skal utføres for å sikre redusering av de negative konsekvensene for fisk og vannmiljø ved etablering av fysiske tiltak (7.3).</p> <p>Planbestemmelse 6.5.1 tillater ikke innledende hogstentreprise. Hogst skal behovsprøves.</p> <p>I plankartet er det lagt til grunn midlertidig anleggsområder for å etablere løsning som leder overvann fra E6 til Gaula. Det etableres ikke varige veier ned til Gaula i den forbindelse.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>ikke ligge i og ved elv i viktige naturtyper med mindre de er helt nødvendige for selve byggingen av vei eller konstruksjoner.</p> <p>Ved å sikre i bestemmelser at det Ikke skal gjennomføres totalhogstentreprise, men bare hogges der det er strengt nødvendig for å gjennomføre byggingen, kan en langt større andel av skogarealene langs elva tas vare på.</p> <p>Det er i planen lagt opp til mange nye mindre veier ned til elv. Noen steder er tettheten stor. Disse vil være negativt for elvenaturen og må reduseres.</p> <p>Alt dette er tiltak som vi mener må gjennomføres for at punkt c skal oppfylles.</p>	
	<p>n) <u>Beregna tap av naturmangfold på strekningen Ila bru - Melhus og på delstrekningen Gyllan -Kvål</u> Ved å se på og kvantifisere tap av natur for hele strekningen og de ulike strekningene har man fått et godt bilde av hvor stor innvirkning E6 utbyggingen har på naturmangfoldet langs Gaula. Påvirkningen på elva er betydelig.</p> <p><i>Tapt areal med elveløp som kan meandrerer</i> Det skal etableres nesten 4 km med erosjonssikringer i forbindelse med bygging av veien på strekningen Gyllan - Kvål. Dette innebærer et stort tap av kantskog. I tillegg vil dette «låse» elveløpet på denne strekningen og hindre at Gaula kan svinge seg gjennom landskapet. Dette vil redusere elvas flomkapasitet, det kan øke elvas graving og øke erosjon nedstrøms og det vil hindre dannelse av elvører, flomløp, flomsletter og kroksjøer.</p> <p><i>Flomskog</i> Totalt på strekningen Ila bru-Melhus blir 483 dekar med flomskog forringet. 173 dekar forringes på strekningen Gyllan -Kvål, noe som utgjør 10,3 prosent av flomskogen på delstrekningen. Dette er et svært stort arealtap av en av de viktigste naturtypene langs elv og vil innebærer en stor forringelse av naturmangfoldet langs Gaula. Flomskogen er svært viktig leve- og spredningsområde for fugl og vilt og dette tapet sammen med de barrierene som opprettes i forbindelse med veianlegget vil medføre at Gaula som viktig leve- og spredningsområde for arter vil forringes betraktelig.</p>	<p>n) Tas til orientering.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><i>Elveører</i>                      42,6 dekar (6 stk) med elveører blir forringet på strekningen Ila bru-Melhus. 35 dekar (4 stk) av disse elveørene forringes på strekningen Gyllan -Kvål. Mengde elveører langs Gaula har på grunn av store uttak av stein og grus over tid og flom- og erosjonssikringer, blitt vesentlig redusert også før byggingen av ny E6 (NINA rapport 1314-2017). Dette innebærer at et ytterligere tap av elveører kan være kritisk for blant annet elvesandjegeren, stor elvebreddedderkopp og andre trua elvetilknyttede insekter i Gaula.</p> <p><i>Kroksjøer og flomløp</i>                      En betydelig andel av de få kroksjøer og flomløp som finnes langs strekningen Ila bru- Melhus blir berørt. Totalt på strekningen blir 5 av 25 forekomster forringet. Dette utgjør 25 prosent. 2 av disse forringes på strekningen Gyllan – Kvål. I tillegg vil mange kilometer med nye erosjonssikringer på strekningen ytterligere hindre dynamikken i elva. Sannsynligheten for at nye flomløp og kroksjøer skal dannes er sterkt redusert i Gaula.</p> <p><i>Gyte- og oppvekstområder for fisk i Gaula</i>                      399,5 kvadratmeter med gyteområder for fisk forringes på strekningen Ila bru - Melhus. 89 kvadratmeter av dette forringes på strekningen Gyllan-Kvål. 5282 meter med oppvekstområder for fisk forringes på strekningen Ila bru -Melhus. 3390 meter av dette forringes på strekningen Gyllan-Kvål. Med tanke på at tilstanden for villaks og sjørret er svært dårlig og dårlig så kan dette være kritisk både for villaksen og sjørreten i Gaula.</p> <p><i>Funksjonsområder for fisk i sidevassdrag</i>                      4031 kvadratmeter med funksjonsområder for fisk forringes i sidevassdrag på strekningen Ila bru -Melhus. 3611 kvadratmeter av dette forringes på strekningen Gyllan-Kvål.</p> <p><i>Gytearealer for sjørret i sidebekker</i>                      Flere viktige gytearealer for sjørret forringes som følge av bekkeomlegginger. 1243 m<sup>2</sup> av Gyllbekken, 896 m<sup>2</sup> av Grinnibekken og 722 m<sup>2</sup> av Loa påvirkes.</p>	

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Dette er områder som har stor og svært stor verdi for sjørret. Sidevassdragene langs Gaula har svært stor betydning for sjørreten og en ytterligere forringelse av sidevassdragene kan være kritisk for sjørreten i Gaula.</p>	
	<p>7. Kompenserende tiltak som ikke er vurdert i rapport om samla belastning som bør tas inn i planen</p> <p>a) Tilførsel av naturstein til Gaula: Det er flere kompensereende tiltak som er krevende å gjennomføre. Et kompensereende tiltak som enkelt kan gjennomføres er å tilføre naturstein til Gaula. Det er tatt ut betydelige mengder masser fra elva over lang tid og behovet for å tilføre masser til elva er stort. Å tilføre naturstein til elva vil blant annet gi flere elvører, leveområder for trua insekter og flere gyte- og oppvekstområder for villaks og sjørret. Det vil også hindre elva i å grave og hindre at leirbunn eksponeres for vannmassene. Det bør derfor markeres drop-punkter for slike masser i planen og mengde masser som skal tilføres må kvantifiseres. Aktuelle drop-punkter for masser kan for eksempel være i områder der det likevel skal gjennomføres erosjonssikringstiltak. Dette innebærer en mulighet til å kompensere noe for det totale tapet av elvører og gyte- og oppvekstområder for fisk for hele strekningen Ila bru-Melhus. Da må det i forbindelse med denne reguleringsplanen tilføres enda mer masser enn det som er det anslåtte behovet for å kompensere for tapet på delstrekningen Gyllan -Kvål.</p> <p>b) Kompensasjon for tapt gråor-heggeskog: Ulike typer skog som vokser langs Gaula, men som ikke er knyttet til flomsonen, som for eksempel gammel gråor skog er ikke en del av det som er vurdert i rapport om samla belastning. Slike skogarealer har en stor betydning for elvekosystemet langs Gaula ved at de er viktige leveområder for fugl, småvilt og andre organismer. Det er blant annet hogd store arealer med gråorskog i området ved Kvål. Slik type skog bør også kompenseres for.</p>	<p>a) Ivaretatt, se svar på merknad i punkt 6d)</p> <p>b) Delvis ivaretatt ved at det i plankart og planbestemmelser er lagt til grunn hensynssone for bevaring av naturmiljø, der det kun tillattes plukkhogst (5.3.1).</p>
	<p>8. <u>Matjordplan bør ikke basere seg på de få gjenværende arealene av verdifullt naturmangfold langs Gaula med sidevassdrag</u></p> <p>Det er viktig at tapt matjord kompenseres på en god måte. Gaula som vassdrag kan bare renne der den renner. Den kan ikke flyttes. Vannressursloven gir føringer for hva som regnes som vassdrag. Alt stillestående eller rennende overflatevann med årssikker</p>	<p>Tas til orientering. Matjordplanen er revidert og nydyrkingsarealene som legges til grunn ligger utenfor flomsone, myr og viktige naturtyper.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>vannføring, med tilhørende bunn og bredder inntil høyeste vanlige flomvannstand er vassdrag. Erstatningsarealer for tapt matjord bør derfor ikke opprettes langs Gaula eller langs sidevassdrag.</p> <p>De områdene som er foreslått i matjordplanen er i stor grad elvenær områder. Mange ligger innenfor flomsonen og i områder som er kartlagt som verdifulle naturtyper. De er bare noen få av arealene som ikke er i konflikt med viktig naturmangfold som flomskogsmark, myr eller andre viktige naturtyper. Veibyggingen med erosjonssikringer innebærer i seg selv et stort tap av naturmangfold i og langs Gaula og det er vanskelig å kompensere for den tapte naturen i.o.m at mye av arealene langs elva er dyrket opp eller bebyggt. Det er derfor svært uheldig at man i tillegg skal dyrke opp de meget små restene som er igjen av naturmangfold på strekningen.</p> <p>For å oppfylle målsettingen med FNs bærekraftsmål så er det viktig at ikke ett bærekraftsmål slår det andre i hjel. Målene må ses i sammenheng. Stortingsmelding nr 40 (2020–2021), Mål med mening sier at bærekraftsmålene handler om en helhetlig tilnærming.</p> <p>Det er derfor etter vår mening vesentlig når man skal avsette reelle kompensasjonsarealer for tapt matjord, at dette er arealer som ikke er verdifull natur. I planlegging av erstatningsarealer for tapt matjord er det viktig å ta hensyn til at kart-lag dyrkbar jord inneholder arealer i flomsone, myr og andre verdifulle naturtyper.</p> <p>Selv om erstatningsarealer for matjord innebære noe lenger frakt av jordressurser og medfører noe økte klimagassutslipp, så vil disse utslippene være små og utgjøre en liten andel av de totale utslippene i veiprojektet.</p>	
9.	<p><u>Erosjonssikringer</u> Det er ulike teorier om hva som forårsaker at marin leire blir kvikk og hva som utløser kvikkleireskred. Det finnes geologer som mener at graving og erosjon ikke er noen vesentlig faktor for om marin leire blir kvikk eller om det vil gå et kvikkleireskred eller ikke. De mener at det er på flater med jevnt tilsig av regnvann at sannsynligheten er størst for at den marine leira blir kvikk og at det er belastning som utløser et</p>	Se svar på merknad i punkt 6m).

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>kvikkleireskred og ikke graving. De hevder også at bekkedaler og ravinedaler i seg selv ikke er rasfarlige.</p> <p>Erosjonssikringene i dette prosjektet er mange og består av store mengder masser. Vi synes ikke det kommer veldig tydelig hvilke sedimentologiske vurderinger som ligger bak valg av både hvor erosjonssikringene plasseres og hvordan de utføres og dimensjoneres.</p> <p>Valg av metode for hvordan erosjonssikringsarbeidet skal gjennomføres og hvordan erosjonssikringen skal utformes har svært stor betydning for hvor mye naturmangfold som tapes. Det er eksempler på gjennomførte sikringstiltak der svært lite av skogen hogges og sikringen utformes med naturstein og kulper osv. Dette bør også være mulig også i dette prosjektet. Vi synes ikke det kommer klart fram av plandokumentene hvordan dette er tenkt gjennomført.</p> <p>Det nevnes i rapporter som ligger ved planen at det kan være mulig å sikre kvikkleira med salt. Dette kan spare mye naturmangfold langs Gaula.</p>	
10.	<p><u>Redusere klimagassutslipp</u> Det er lagt ved en fagrappport om klimagassbudsjett. Så vidt vi kan se så er ikke tiltakene nevnt der tatt inn som en del av reguleringsplanen eller bestemmelser. Det er skissert flere mulige tiltak i rapporten.</p> <p>Nye veier skriver følgende: «<i>Totalt vil tiltakene kunne gi en reduksjon på ca. 63 300 tonn CO2e, som tilsvarer 40 % av klimagassutslippene fra anleggsfasen. Dette er ikke nok til å oppnå reduksjonsmålet ift. baseline, men det vil være andre mulige tiltak som ikke er kvantifisert.</i>»</p> <p>Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Det er et mål å redusere ikkekvotepliktige klimagassutslipp med minst 50 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning innebærer blant annet at kommunen gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere til, og bidra til reduksjon av</p>	Ivaretatt ved planbestemmelse 7.14 Klimagassutslipp. Se svar på merknad 5.

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).</p> <p>For å følge opp målsettingene om å redusere klimagassutslipp i Norge så mener at det er rimelig å forvente at disse tiltakene gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanen.</p>	
10.	<p><u>Oppsummering og konklusjon</u></p> <p>Å begrense netto tap av natur er en forventning for all arealbruk. Bærekraftig økonomisk aktivitet innebærer at den skal bidra vesentlig til ett eller flere miljømål og samtidig ikke vesentlig skade oppnåelsen av andre miljømål. Denne E6-utbyggingen vil skade flere miljømål. For at totalregnskapet for dette prosjektet ikke skal bli for negativt for naturmangfold og klima, så mener vi at alle mulige kompenserende tiltak må iverksettes. Dette innebærer etter vår vurdering at det ikke er nok å begrense skadeomfang av utbyggingen, men at prosjektet må kompensere for tapt natur i minimum i forholdet 1:1. Dette innebærer at flere kompenserende tiltak må vedtas innenfor planen, at kompenserende arealer ikke ødelegges av rigg- og anleggsarbeid, at rigg- og anleggsområder begrenses til et absolutt minimum, at erosjonssikringer begrenses så langt det er forsvarlig og at de utføres på en måte som tar vare på naturmangfoldet i større grad, at kompensasjon for matjord ikke kommer i konflikt med naturmangfold og at tiltak for å redusere klimagassutslipp vedtas som en del av planen.</p> <p><i>Med hjemmel i pbl § 5-4, vannressursloven, lov om laksefisk og innlandsfisk, rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, beskyttelsesregimet for nasjonale laksevassdrag og med bakgrunn i føringer gitt i T-2/16, og på grunn av at veien ødelegger flere viktige funksjonsområder for villaks og sjørret, viktige leve- og spredningsområder for arter, naturtyper av nasjonal verdi, leveområder for trua insekter knyttet til elvebredder, at tiltaket smalner inn Gaulas løp og på sikt vil redusere meandreringen og dannelsen av kroksjøer og flomløp, at tiltaket vil gi store klimagassutslipp og at tiltaket sannsynligvis ikke kan tillates etter §12 i vannforskriften uten at flere kompenserende tiltak gjennomføres, fremmer Statsforvalteren som miljømyndighet innsigelse til planen inntil gyte- og oppvekstområder for fisk, åpen</i></p>	Se svar på merknad 6d).

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><i>flomfastmark og flomskogsmark, andre nasjonalt viktige naturtyper og kroksjøer og flomløp kompenseres minimum i forholdet 1:1 på strekningen, at det tilføres naturstein slik at det kompenseres minimum i forholdet 1:2, at deler av klimareduserende tiltak skissert i fagrapport klimagassbudsjett vedtas som en del av planen og at arealer for nydyrking av myr, flomskog og andre verdifulle naturtyper og/eller som ligger innenfor 200-års flomsone tas ut av matjordplanen.</i></p>	
	<p>Dette innebærer blant annet følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det settes av ytterligere arealer med flomskogsmark som hensynssone eller natur (eks flomskogsmark ved Sanden og Vollagrenda) og det settes mere arealer til reetablering av flom og kantskog.</li> <li>- Det tilføres mengde med elvegrus/rundstein/gytegrus til elva i forholdet 1:2 på strekningen.</li> <li>- Det settes av flere arealer med åpen flomfastmark som hensynssone eller natur blant annet ved Fornes.</li> <li>- Det settes av områder med kartlagt viktige skogområder som ikke ligger i flomsone som hensynssone, eller natur i reguleringsplanen (for eksempel kartlagt gammel høgstaudegråorskog vest for Kåsadammen, ved Evjeøyen).</li> <li>- Flere flomløp gjenåpnes.</li> <li>- Arealer rundt omlegging av bekker økes i størrelse slik at det kan legges opp til meanderende omlegginger og slik at lengde på bekkestrekinger ikke reduseres.</li> <li>- Arealer som berører og ligger inntil kartlagte naturtyper, innenfor området med 200-års flom og arealer som vil bidra til å redusere meandringen i Gaula tas ut som arealer for nydyrking i matjordsplanen og erstattes med andre egne områder som ikke medfører tapt naturmangfold på kort og lang sikt langs Gaula.</li> <li>- Antall småveier ned til elva reduseres.</li> <li>- At følgende tiltak omtalt i fagrapport om klimagassutslipp vedtas som en del av planen eller tas inn i bestemmelser:</li> </ul>	<p>Se svar på merknad i punkt 6d). Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert.</p> <p>Småveier: se svar på merknad i punkt 6m).</p> <p>Klimagass: se svar på merknad i punkt 5.</p> <p>Saltsikring er noe som krever mer detaljerte grunnundersøkelser, og vurderes derfor først i detaljprosjekteringen.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ redusere midlertidig arealbeslaget med 30 %</li> <li>○ redusere betong-, stål- og asfaltermengder og benytte 40 % lavkarbonbetong A, resirkulert stål og eco-asfalt</li> <li>○ redusere tykkelsen på veggelementene i tunnel og ikke benytte XPS eller PE-skum</li> <li>○ 50% utslippsfrie maskiner og redusere drivstofforbruk</li> </ul> <p>- Alternativ metode med saltsikring vurderes og redegjøres nærmere for.</p> <p>Og at bestemmelser endres slik at de sikrer at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- All hogst er behovsprøvd og det skal hogges kun der det er strengt nødvendig.</li> <li>- Det kun skal kjøres opp og ned til vassdraget langs få traseer.</li> <li>- Arbeidet med veianlegget skal så langt det er mulig foregå fra landside og ikke fra elveside for å unngå unødvendig påvirkning av elvenær natur.</li> <li>- Hvis tiltak ved omlegging av elver og bekker ikke gjøres på en god nok naturhermende måte så skal det kreves retting.</li> <li>- Bestemmelser om kantskog langs dyrka mark endres slik at de er i tråd med vannressursloven.</li> <li>- Bestemmelser om kantskog langs Gaula settes bredere enn 10 m.</li> <li>- Ved og rundt erosjonssikringer skal skog og vegetasjon skaves av, tas vare på og plasseres tilbake.</li> <li>- Erosjonssikringer utformes slik at de blir gode habitater for fisk med kulper, skjulområder, gytesubstrat osv.</li> <li>- Naturlige elvemasser i områder som skal erosjonssikres eller brukes som riggområder skal tas vare på og brukes om igjen som «topplag».</li> <li>- Der veikanter skal tilsås og slåtteregimet kan tilpasses dette så skal det brukes naturengblanding med norske villblomstarter.</li> <li>- Bestemmelser om støy tar tilstrekkelig hensyn til fugleliv i verneområder både under anleggsperiode og som permanente tiltak.</li> </ul>	<p>Bestemmelser er revidert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hogst ivaretatt (6.5.1)</li> <li>- Plankartet viser nødvendig midlertidig areal for anleggsfase. Ingen egen bestemmelse.</li> <li>- Arbeid fra landside er ikke ivaretatt i planbestemmelse. Detaljering av gjennomføring og faseplaner kan kreve arbeid fra elv (erosjonssikring og brupilarer)</li> <li>- Krav ivaretatt (3.4) med krav om registrering av tilstand før og etter tiltak mm (6.5.1).</li> <li>- Kantskog ivaretatt i planbestemmelser (3.4).</li> <li>- Krav til erosjonssikring ivaretatt (3.4, 6.5.1, 6.5.2 og 7.3)</li> <li>- I planbestemmelse 6.5.1 er det stilt krav til stedegen frøblanding.</li> <li>- Planbestemmelse 3.5.4 er revidert for i større grad ivareta verneområdene.</li> </ul>
11.	<p><u>Kompensasjon for totalstrekningen Ila bru-Melhus</u> Våre innspill i forbindelse med reguleringsplanen er at det skal kompenseres for tap av naturmangfold for den regulerte strekningen med unntak av tilførsel av naturstein til</p>	<p>Tas til orientering. Dette er et innspill til Melhus kommune og øvrige kommuner der Gaula passerer. Melhus kommune</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>elva. Rapport samla belastning av ny E6 på Gaula viser imidlertid at tapet totalt på strekningen er langt høyere. Det bør derfor lages en plan for hvordan de tapte naturverdiene på allerede bygde strekninger skal kompenseres for i ettertid slik at den samla belastningen på Gaula ikke blir for stor.</p>	<p>har satt i gang alle kommuner med kommunenes planlegging langs Gaula</p>
12.	<p><b>Samfunnssikkerhet</b></p> <p>Planområdet ligger innenfor en kvikkleiresone, og vi registrerer i ROS-analysen at det er registrert aktsomhetsområder for skred i planområdet og at det er registrert flere kvikkleireområder langs strekningen. Statsforvalteren viser i den forbindelse til Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), sektormyndighet på skred og flom. Vi forutsetter at kommunen rådfører seg med NVE i denne saken for å sikre at skredfare er tilstrekkelig ivaretatt i planarbeidet, og at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i det videre arbeid med planen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
	<p><b>Statsforvalterens konklusjon</b></p> <p>Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Med hjemmel plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd, og med bakgrunn i jordloven § 1 og nasjonal jordvernstrategi av 16.6.2021, fremmes det innsigelse inntil det fremlegges en realistisk matjordplan som sikrer at jordressursen ivaretas og brukes til jordbruksformål på best mulig måte.</li> <li>2. Med hjemmel i pbl § 5-4, vannressursloven, lov om laksefisk og innlandsfisk, rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, beskyttelsesregimet for nasjonale laksevassdrag og med bakgrunn i føringer gitt i T-2/16, fremmes det innsigelse til planen inntil gyte- og oppvekstområder for fisk, åpen flomfastmark og flomskogsmark, andre nasjonalt viktige naturtyper og kroksjøer og flomløp kompenseres minimum i forholdet 1:1 på strekningen. Det må tilføres naturstein som skal kompenseres minimum i forholdet 1:2, ved at deler av klimareduserende tiltak skissert i fagrapport klimagassbudsjett vedtas som en del av planen og at arealer for nydyrking av myr, flomskog og andre verdifulle</li> </ol>	<p><b>Innsigelse:</b></p> <p>Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for å imøtekomme kravene til Statsforvalteren. Innsigelse ble trukket basert på brev 09.10.2023 fra Melhus kommunen (vedlegg E6GK-PLA-NOT-0004 Oppsummering av innsigelser og behandling av disse).</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>naturtyper og/eller som ligger innenfor 200-års flomsone tas ut av matjordplanen.</p> <p>Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vi fremmer faglig råd om å vurdere lavere fartsgrense for større deler av strekningen og da også lavere enn 100 km/t.</li> <li>2. Ut fra jordverninteressene som er på strekningen, har vi faglig råd om å vurdere standard og byggeløsninger for ny gang- og sykkelvei langs Fossvegen med tanke på å redusere omdisponeringen av dyrka mark. Avstand mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg bør vurderes i den forbindelse, uten at det går ut over trafiksikkerheten.</li> <li>3. Vi har faglig råd om å sikre en god utnytting av arealet for bensinstasjon/vegserviceanlegg (BV) gjennom minimumskrav, da det ikke kan forventes å utvide det på bekostning av tilgrensende dyrka mark.</li> <li>4. Vi har faglig råd om å ikke bruke bulldoser, da det i Trøndelag nesten er umulig i praksis å ha gode nok, tørre forhold for at det skal bli et bra resultat. I tillegg er det vanskeligere å skille sjiktene når man bruker bulldoser.</li> <li>5. Vi har faglig råd om å iverksette avbøtende tiltak, slik at tapt karbonopptak kan kompenseres med økt opptak på andre skogarealer.</li> </ol>	<p><b>Faglige råd:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dette er vurdert i forbindelse med tilleggsutredningen. Det gjøres ingen ny vurdering. Se svar på merknad i punkt 1d).</li> <li>2. Ikke revidert, se svar på merknad til Statsforvalteren punkt 1e) .</li> <li>3. Planbestemmelse er revidert, se 4.2.2.</li> <li>4. Tas til orientering. Maskinbruk skal tilpasses egenskaper og fuktighetsforhold.</li> <li>5. Dette vil bli vurdert nærmere inn mot byggestart.</li> </ol>

Fra	Innspill	Kommentar
4. Bane NOR 16.05.2023	<p>1. Dovrebanen er en viktig regional og nasjonal jernbaneforbindelse som betjener både gods- og persontransport mellom Oslo og Trondheim.</p> <p>Det fremmes innsigelse til at planen legger opp til utvidet bruk av planoverganger i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Bane NOR krever at det planlegges for planskilt kryssing av jernbanen for bygg og anleggstrafikk.</p> <p>Videre fremmes det innsigelse til at det er lagt midlertidig bygge- og anleggsformål over jernbaneformålet og tett på jernbanen. Bane NOR vil ikke uten videre akseptere anleggsvirksomhet tett på og over jernbanen, og viser til at slik aktivitet kan reguleres gjennom avtaler med Bane NOR.</p>	<p>Jernbaneundergang forutsatt på eiendommen 219/2, som skal benyttes i byggefase og i permanent situasjon. Plankart og bestemmelser er justert. To plankryssinger kan erstattes når undergangen er etablert.</p> <p>Bygge- og anleggsformål er fjernet fra jernbaneformål. Tilgang til anleggsvirksomhet på jernbaneformål avklares gjennom avtale iht. jernbaneloven § 10.</p> <p>Innsigelsene fra Bane NOR er med disse tiltakene løst. Dette er bekreftet i brev fra Bane NOR 21.08.2023.</p>
	<p>2. <b>Bane NOR som jernbanemyndighet</b> I plankartet vises bestemmelsesområder (midlertidig bygge- og anleggsområder) over arealformål trasé for jernbane. Nevnte bestemmelsesområde er blant annet avmerket over planovergangene ved Db km 510,338 og 511,134, og i planbeskrivelsen, kapittel 4.5 om jernbane, står det: «... .. eksisterende planoverganger på denne strekningen er planlagt benyttet i anleggsperioden, men er etter dette forutsatt fjernet.» Videre står det i bestemmelse § 7.10 om trafikkavvikling i anleggsperioden at «bruk av eksisterende kryssinger av jernbanespor for anleggsvirksomhet avklares i samråd med baneieier».</p> <p>Togtrafikken på strekningen er relativt hyppig. Kryssing av planoverganger er den største risikofaktoren på jernbanen og Bane NOR er derfor svært restriktiv med å tillate økt bruk av usikrede plan-overganger. Økt bruk av planovergangene generelt og spesielt med tunge og lange kjøretøy, vil øke risikoen. I det aktuelle området mener vi det er mulig å etablere en planskilt kryssing, vi viser til at det stedvis er gunstige høydeforskjeller. For at Bane NOR i det hele tatt skal kunne ta stilling til om det er aktuelt å krysse i plan må planmateriale dokumentere type bruk, hyppighet, kjøretøy og varighet. Av hensyn til sikkerhet, slitasje og togframføring, aksepterer Bane NOR derfor ikke at detaljreguleringsplanen fastsetter og forutsetter bruk av eksisterende planoverganger.</p> <p>a) Vi oppfordrer til at det planlegges for etablering av planskilt kryssing av jernbanen før ordinær anleggsstart for veiltaket, og at det så raskt som mulig tas kontakt med Bane NOR for dialog om dette. Bestemmelsesområdene dekker også andre deler av jernbanegrunden enn planovergangene. Vi kan heller ikke akseptere dette.</p>	<p>Se svar på merknad 1.</p> <p>a) Undergang er tatt inn og vil erstatte dagens planoverganger. Det stilles krav om RAMS-vurdering med avklaring av når planfri jernbaneundergang må være på plass for å ivareta anleggstrafikken, se planbestemmelse 7.13.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Bygge- og anleggstiltak på vår grunn og nær sporene, vil kunne medføre tiltak og virksomhet, som kan være til skade og ulempe for jernbanen, hindre/begrense togframføringen, samt føre til høyere risiko på banen. Både grunnforhold og topografi langs strekningen gjør at det er viktig for oss å ha kontroll med jernbaneinfrastrukturen og nærliggende områder.</p> <p>b) Vi aksepterer ikke anleggsformål over jernbaneformålet. Vi gjør oppmerksom på at bygge- og anleggstrafikk er aktivitet som ikke er strid med baneformålet. Der det vil være helt nødvendig for tiltakshaver å benytte jernbanegrund til denne aktiviteten reguleres dette gjennom avtaler med Bane NOR, på linje med øvrige vegutbygginger. Eventuell bruk av jernbanens grunn må vurderes og avklares nærmere i forbindelse med søknad(er) etter jernbaneloven § 10. Vi vil også her oppfordre tiltakshaver til å kontakte Bane NOR så tidlig som mulig. I bestemmelsenes § 7.13 står det «før anleggsstart skal det være gjennomført detaljprosjektering som dokumenterer at veibyggingen ikke medfører skader og ulemper på jernbanen». Det er positivt at planen legger opp til dette, men vi kan allikevel ikke akseptere forutsetningene lagt til grunn for bygge- og anleggsaktiviteten da det ikke er dokumenter at dette er gjennomførbart.</p> <p>c) Inntil bestemmelsesområdene for bygge- og anleggsområder fjernes fra baneformålet og at forutsetningen om bruk av planoverganger fjernes fra bestemmelse § 7.10, fremmer vi med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5.4 <b>innsigelse til planforslaget.</b></p>	<p>b) Behov for tilgang til jernbaneareal sikres ved egen avtale iht. jernbaneloven § 10.</p> <p>c) Tas til etterretning. Plankartet er revidert.</p>
3.	<p><b>Andre kommentarer</b></p> <p>a) Vi forholder oss til det plankartet vi har mottatt pr. post. Vi savner en tydelig avmerking av jernbanen i plankartet.</p> <p>b) I planbestemmelse § 7.13 første setning står det at før «anleggsstart skal det være gjennomført detaljprosjektering som dokumenterer at veibyggingen ikke medfører skader og ulemper for jernbanen», og i planbestemmelse § 7.11 står det at før «anleggsstart skal det for bygg og infrastruktur som får økt flomfare som følge av utbygging av ny E6, gjøres en detaljert vurdering av flomsituasjon sammenlignet med dagens forhold. Dersom dette gir økt fare, skader eller vesentlige ulemper som følge av ny E6, skal det gjennomføres avbøtende tiltak.» Dette er bra.</p>	<p>a) I plankartet er jernbanen vist med jernbaneformålet STJ Trase for jernbane.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><b>c)</b> I mottatte dokumenter opplyses det at veiltaket vil medføre økt flomhøyde for deler av jernbanen, og at vannhastigheten vil øke. Dette kan føre til økt risiko for erosjons-, undergravings- og tilslammingskader på våre anlegg, noe som vil gi betydelige negative virkninger for jernbanen mht. drift, vedlikehold og sikkerhet. I forbindelse med detaljprosjektering er det derfor viktig at det dokumenteres hvordan det planlagte tiltaket vil kunne påvirke jernbanen ved en 10-årsflom, 50-årsflom og 100-årsflom i tillegg til 200-årsflom (inkludert klimapåslag). Det må i den sammenheng også vurderes om tiltaket kan påvirke jernbanen oppstrøms planområdet - blant annet ved Støren med verksted, terminal for beredskapssituasjoner etc. Videre er det viktig at det sannsynliggjøres om eventuelle nødvendige risikoreducerende tiltak er gjennomførbare.</p>	
4.	<p>Registrert kvikkleiresone 446 Kvål omfatter Dovrebanen. I fagrapport om geoteknikk, områdestabilitet Kvål (20.03.2023), konkluderes det med at «<i>Områdestabilitet vurderes tilfredsstillende</i>». I planbestemmelse § 7.5 stilles det krav om geoteknikk og ingeniørgeologisk prosjektering. I sammenheng med detaljprosjektering, er det viktig å dokumentere at veibyggingen ikke vil føre til forverret stabilitet på jernbanen verken i anleggsfasen eller permanent.</p>	<p>Tas til orientering, og vurderes i detaljprosjekteringen.</p>
5.	<p>Planlagt bru ved Røskaft er regulert som kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (o_SKF1 og o_SKF1-3). I planbeskrivelsen kapittel 4.5 står det at bruas høyde over jernbanen vil ivareta gjeldende krav. På noen strekninger planlegges veiskråning inn på Bane NORs eiendom, hvor skråningen reguleres til annen veigrunn-grøntareal (o_SVG). Framtidig omlagt vei (o_SKV) og gang- /sykkelvei (o_SGS), kjørevei (o_SKV2) planlegges nær jernbanen. På sikt kan det ikke utelukkes at det blir behov for å etablere et spor til (for eksempel dobbeltspor) i dette området. Ved detaljprosjektering er det viktig at det dokumenteres at tiltaket ikke vil vanskeliggjøre eller føre til vesentlig økte kostnader for jernbanen med hensyn til drift, vedlikehold og utvidelse. For et fremtidig nytt spor ved Røskaft bør avstanden være så stor at det blir tilstrekkelig lysåpning til to spor med relevant fundamentering og teknisk installasjon. Dette må gjøres i tråd med til enhver tid gjeldende regelverk. Vi</p>	<p>I planleggingen er det ikke ivaretatt framtidig dobbeltspor ved Røskaft. Det har vært gjennomført egne møter med Bane NOR for å avklare at denne forutsetningen kan legges til grunn ved Røskaft.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>oppfordrer tiltakshaver til å kontakte Bane NOR tidlig om plassering og utforming av brukar, frihøyde over spor, skråningsutslag etc., da det skal behandles som søknader etter jernbaneloven § 10. Det forutsettes at bygg- og anleggsområder nær jernbanen, kun vil bli benyttet i forbindelse med stedbundne tiltak, og ikke for mer fjerntliggende deler av veiprojektet.</p>	
6.	<p>Det er vanskelig å se hvor det eventuelt er byggegrensar langs vei være til hinder for ordinær drift og vedlikehold av jernbanen. Videre gjør vi oppmerksom på at jernbaneloven ikke har en generell byggegrense, men at tiltak nærmere jernbanen enn 30 meter er søknadspliktige. Vi ber om at bestemmelse § 3.2 justeres i tråd med ovennevnte. Etter det vi kan se av kart, går baneformålet noen steder ut over våre eiendomsgrensar. <b>Vi ber om at formålsgrensene for jernbanen justeres i samsvar med eiendomsgrensene.</b></p> <p>Dersom det skulle vise seg at arbeidene betinger perioder med stopp i togtrafikken eller saktekjøring, er det viktig at arbeidene legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Det er viktig at prosjektet følger Bane NORs prosess for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken (stans, begrenset trafikk). Innenfor en avstand av 30 meter regnet fra nærmeste jernbanespor midtlinje, kreves det tillatelse fra Bane NOR jf. jernbaneloven § 10. I en søknadsbehandling vil det bli lagt betydelig vekt på om det omsøkte tiltaket kan gjennomføres uten skader og ulemper for jernbanen. Dette gjelder både anleggsfasen og permanent. Det kan bli satt vilkår ved en slik tillatelse, for å ivareta jernbanens interesser.</p> <p>Bane NOR har gode erfaringer med jevnlig dialogmøter med Nye Veier, og vi anbefaler at det også gjennomføres slike møter framover i denne saken. Med vennlig hilsen Eivind Bjurstrøm banedirektør Drift og teknologi Ragnhild Lien sjef Planforvaltning Bane, Drift og teknologi</p>	<p>Planbestemmelse 3.2 er revidert for å ivareta krav om søknad for tiltak nærmere enn 30 meter fra jernbanen. Formålsgrensene i plankartet er også endret for å imøtekomme merknaden.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
5. Trøndelag fylkeskommune 14.06.2023	<p>1. <b>Fylkesveg</b> I planen er det lagt opp til en stor grad av fleksibilitet innenfor arealformålene. Med dette som utgangspunkt må vi forutsette at forhold knytta til trafikksikre løsninger for alle trafikantgrupper – og for kollektivtransporten - blir sikret i den videre detaljeringen.</p> <p>a) <b>Dialog:</b> Fylkeskommunen, som framtidig eier av gammel E6, forvalter av fylkesvegnettet og som ansvarlig for kollektivtransporten i regionen, forventer å bli tatt med på videre dialog når detaljeringen, særlig av kryssløsningene, kommer i gang.</p> <p>b) <b>Fosskrysset – bru:</b> Det finnes en åpenbar risiko at gående velger den raskeste veien istedenfor å bruke den ønskede gangtraseen, dette uansett tilrettelegging eller ikke. Som et <b>faglig råd</b> mener fylkeskommunen at den aktuelle bestemmelsen 4.3.9.1 SKF1 Bruer, under punkt SKF1_2 Bru over Fosskrysset (nivå 3), bør oppdateres slik at brua også blir utformet for gangtrafikk og at nødvendige krysningspunkt sikres tilstrekkelig areal i avsatte arealformål.</p> <p>c) <b>Fosskrysset – kollektivknutepunkt:</b> I illustrasjonen er avstanden mellom lokalbusstrafikk og regionbusstrafikk (på rampen) forholdsvis stor, og det forutsettes at utformingen studeres videre i detaljprosjekteringen for å få en mer sømløs overgang mellom lokal- og regionalbusstruter. Foreslått utforming ser litt utfordrende ut i forhold til svingebevegelser ut på lokalvegnettet.</p> <p>d) <b>Kollektiv:</b> Vi viser for øvrig til AtB sin uttalelse for mer detaljer knytta til innspill rundt løsninger og behov for kollektivtransporten innenfor planområdet.</p>	<p>a) Dialog og endelig utforming avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen av Fosskrysset.</p> <p>b) Begrunnelse for å ikke tilrettelegge for gangtrafikk på overgangsbrua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulvert under E6 er en trafikksikker løsning uten konflikt med biltrafikk. Tilrettelegging for kryssing over bru, vil få flere til å benytte bru i stedet for kulvert, som gir økt konflikt-potensiale mellom gående og kjørende. Kulverten har dessuten stor bredde og lysåpning fordi dagens kjøreveikulvert er planlagt forlenget og brukt til gangveikulvert.</li> <li>- Fortau på brua gir kryssing i plan av to ramper som reduserer trafikksikkerheten. Fare for bruk av «snarvei» over brua kan reduseres ved bruk av gjerder/rekkverk</li> <li>- Kort lengdeforskjell (120 m) mellom alt.</li> <li>- Park &amp; ride ligger ved nordvendt pårampe. De fleste pendler mot Melhus, og har direkte kobling fra park &amp; ride til busslomma på morgenen. Litt lengre gåavstand på ettermiddag har mindre betydning.</li> <li>- Brukere av park &amp; ride vil etablere en daglig rutine med å bruke kulvert under E6.</li> </ul> <p>c) Detaljprosjekteringen vil vurdere dette videre.</p> <p>d) Tas til orientering.</p>
	<p>2. <b>Vannforvaltning</b> Gaulavassdraget utgjør et vernet vassdrag og et nasjonalt laksevassdrag, og inngrep i vassdragsbeltet skader verneverdiene. De mest vesentlige virkningene for temaet naturmangfold er tap av vernet elvenatur.</p> <p>Foreslåtte kompensierende tiltak omhandler gjenåpning av flomløp, restaurering av flom- og kantvegetasjon, forbedring av oppvandringsforhold og habitattiltak i sidevassdrag uten funksjon for fisk i dag, habitattiltak for fisk i Gaula og kompensasjon</p>	<p>Se svar på merknad fra Statsforvalteren punkt 6d). Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert.</p> <p>Planbestemmelser (3.4 og 6.5.1) stiller krav om registrering av tilstand før og etter tiltak mm</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>for elvører ved tilførsel av elvegrus, reetablering av slåttemark og langsiktig bevaring av særlig verdifulle områder.</p> <p>Det vil være nødvendig med etterundersøkelser for å vurdere resultatet og utviklingen av tiltakene.</p>	
3.	<p><b>Viltforvaltning/Innlandsfisk</b></p> <p>a) Planforslaget er godt gjennomarbeidet med hensyn til vilt, hvor våre innspill til konsekvensutredningen i brev datert 30.05.2022 er tatt til følge. Fylkeskommunen vurderer at kryssingsmuligheter er ivarettatt med løsningene som er presentert i reguleringsplan (tunnel gjennom Homyrkammen, viltundergang sør på Vollasletta, bru over Gaula ved Røskaft og under bru over Grinnisbekken samt landbruksundergang ved Evjengrenda).</p> <p>b) Vi stiller oss til disposisjon for å komme med vurderinger rundt endelig plassering av viltgjerder i den videre prosessen.</p> <p>c) Trøndelag fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for høstbare arter av innlandsfisk. Vi minner generelt om at fysiske tiltak i vassdrag som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer må vurderes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Søknad sendes til fylkeskommunen hvis det gjelder tiltak i vassdrag eller del av vassdrag som ikke fører anadrom laksefisk eller kreps. Det er ikke behov for å søke til fylkeskommunen dersom tiltaket krever konsesjon etter vannressursloven.</p>	<p>a) Tas til orientering. Ny planskilt kryssing av jernbane ved Røskaft vil bedre situasjonen ytterligere.</p> <p>b) Dialog vil bli gjennomført i detaljprosjekteringen.</p> <p>c) Tas til orientering.</p>
4.	<p><b>Kulturminner</b> <u>Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner</u></p> <p>Vår uttalelse vil ikke være fullstendig ettersom det gjennomføres arkeologiske tilleggsregistreringer. Innvilget utsatt frist til 12. juli, fra Melhus kommune. Resultatet og eventuelle nye automatisk fredete kulturminner som dukker opp, må dermed spilles inn og synliggjøres i plankart og bestemmelser før planen kan vedtas av Melhus kommune. Det må også gis tillatelse etter kulturminnelovens § 8.4 for de berørte kulturminner. NTNU Vitenskapsmuseet er bedt om faglig vurdering og tilråding innenfor sitt fagområde, men med utsatt frist.</p>	<p>Plankart og planbestemmelser er revidert i tråd med tilbakemeldingen.</p> <p>Kulturminnemyndighet ved Trøndelag fylkeskommune og andre varianter av betegnelser for regional kulturmiljømyndighet er endret i planbestemmelsene for å ha en enhetlig benevnelse av myndigheten.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Det er videre avtalt med Nye Veier AS og Melhus kommune at prosjektplan og budsjett for automatisk fredete kulturminner som må graves ut kan utsettes til realisering av planen, jf. kulturminnelovens §10.</p> <p><b>Bestemmelser som bes rettet opp:</b></p> <p>a) #km1 – Askeladden id 216032 ble frigitt uten vilkår i 2016. Dette gjelder fremdeles. Vi ber derfor om at #km1 flyttes til punkt 6.4.2 i planbestemmelsene og at plankart endres i tråd med dette.</p> <p>b) Punkt 6.4.3 utsatt §9 ved Sandbrauta. Riksantikvaren har i brev datert 09.05.23 (vedlagt) innvilget utsatt § 9 undersøkelser ved Sandbrauta. I denne saken anser Riksantikvaren at det foreligger en tvangssituasjon pga ustabile leirmasser og risiko for arkeologer i felt. Tillatelsen gis på vilkår av at følgende reguleringsbestemmelse tas inn i planen:</p> <p><i>«Innenfor bestemmelsesområde #km10 kan tiltak ikke iverksettes før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart iht. kulturminneloven §§ 8-10. Dette innebærer at automatisk fredete kulturminner innenfor området må registreres. Kulturmiljømyndigheten må deretter vurdere om tillatelse til inngrep kan gis, og eventuelt fastsette vilkår for dette. Planen må endres med hensyn til formål og/eller bestemmelser i tråd med kulturmiljømyndighetens avgjørelse.»</i></p> <p>I forslaget til reguleringsplan som er ute på høring, er en bestemmelse om utsatt kml. § 9 lagt inn i pkt. 6.4.3. Vi ber om at bestemmelsen må byttes ut med ovennevnte tekst slik at begrepsbruken blir oppdatert.</p> <p>c) Trøndelag fylkeskommune gir tillatelse til inngrep i Askeladden id 18200 med vilkår om en arkeologisk undersøkelse for den delen av kirkestedet som blir berørt. Tillatelsen gis på vilkår av at følgende reguleringsbestemmelse tas inn i planen:</p> <p><i>«Før bygging av ny E6 kvål Gyllan, Melhus kommune, skal det gjennomføres en arkeologisk undersøkelse av den delen av Askeladden id 18200, som blir berørt. Grunnforhold og tilstanden på fredete kulturlag på toppen av veiskjæringen skal granskes av arkeolog i god tid i forkant av anleggsarbeidet. Dersom tilstanden</i></p>	

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><i>tilsier behov for ytterligere arkeologisk granskning og/eller sikringsutgraving, må denne gjennomføres i forkant av anleggsarbeidet.»</i></p> <p>d) Under punkt 6.4.3 står det at: Riksantikvaren skal gjennomføre kontroll av sikringstiltak underveis i anleggsarbeidet. Vi ber om at ovennevnte setning erstattes med: «<i>Kulturmiljømyndigheten ved Trøndelag fylkeskommune skal gjennomføre kontroll av sikringstiltak underveis i anleggsarbeidet.»</i></p> <p>e) Punkt 5.3.3.1 Vi ber om at følgende setning tas inn under H730-1 Grinni middelalder kirkested: «<i>Innenfor hensynssonen kan arealet fortsatt nyttes til jordbruksdrift. Det må ikke foretas jordarbeid i strid med kulturminneloven §3 uten tillatelse fra kulturmiljømyndighetene.»</i></p>	
Trøndelag fylkeskommune	<p>5. <u>Kulturminner nyere tid</u> Museumsfaglig fyller Horg bygdatun to funksjoner:</p> <p>a) Som friluftsmuseum rommer det enkeltstående bygninger som hver for seg utgjør museumsgjenstander med særskilte krav til skånsom håndtering for å sikre bevaring for ettertiden. Videre utgjør helheten av bygdatunets bygninger en utstilling, et kulturmiljø, som er planlagt og montert for å yte en mest mulig klar og sannferdig dokumentasjon av historisk levesett i området. Det vil si at bygningenes plassering seg imellom er begrunnet ut fra hvordan tilsvarende bygninger har stått i forhold til hverandre i gårdsanlegg gjennom den historiske perioden som utstillingen dekker.</p> <p>I kompensasjonsplanen savner fylkeskommunen en henvisning til hvordan dette skal ivaretas når «To vernede bygninger; «Tingstuggu» og «Røkstue» må flyttes sørover» (kompensasjonsplan s. 48).</p> <p>b) I tillegg til utendørsutstillingen har Horg bygdatun også en museumssamling av gjenstander og redskaper, skomakerverksted, urmakerverksted og smie, som normalt er tilgjengelig for skoleelever og innbyggerne for øvrig. Fylkeskommunen savner en henvisning til hvordan innbyggernes tilgang til samlingen skal ivaretas gjennom anleggsperioden når «hele det statlig sikrede området vil være utilgjengelig for allmennheten i en periode på ca. 1 år» (kompensasjonsplan s. 47).</p> <p>c) Kompensasjonsplanen:</p>	<p>a) Endelig plassering av bygninger vil skje i dialog med fylkeskommunen, og vil være en del av detaljprosjekteringen. Søknad om midlertidig og varig omdisponering skal behandles og godkjennes av kommune og fylkeskommune (se planbestemmelse 7.9).</p> <p>b) I forbindelse med detaljprosjekteringen vil det utarbeides faseplaner for anleggsarbeidet. I planbestemmelse 4.4.1 er det stilt krav om at tilgang til kultursti i overkant av Horg bygdetun skal opprettholdes i anleggsperioden. Dette vil også ivareta tilgang til museumssamlingen i de periodene det er gjennomførbart.</p> <p>c) Det er usikkerhet knyttet til om man kan si at opplevelsesverdien svekkes i permanent situasjon. Størstedelen av området blir bevart og området utvides. Eksisterende gravhaug har begrenset opplevelsesverdi siden det er bygget grillhytte oppå.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Det legges hovedsakelig kvantitative verdier til grunn og i liten grad de kvalitative arealtap. Det fysiske tapet av statlig sikra friluftsbareal beregnes i antall m<sup>2</sup> som blir vegareal, ikke i areal med vesentlig tapt opplevelsesverdi. Dette berører slik også opplevelsesverdier knyttet til den lokalt berørte kulturarven. Ferdsel i området blir vesentlig svekket gjennom terrengtilpasninger og utvidet areal som utgjør forbindelsen mellom de to hovedområdene vest og øst for E6.</p> <p>d) Funnet av bergkunst har økt attraksjonsverdien av nærområdet til Gaula og dermed økt behovet for en trygg og bruker vennlig forbindelse mellom bygdatunet og området lang elva. Både Trøndelag fylkeskommune og Melhus kommune ser istandsetting av gangforbindelsen langs Gammellina som et ønskelig tiltak i så måte.</p>	<p>d) Istandsetting av gangforbindelse langs Gammellina er ikke et krav for gjennomføring av E6-utbyggingen, men vil kunne vurderes som et skadereduserende tiltak i videre detaljprosjektering.</p>
	<p><b>6. Friluftsliv</b></p> <p>For temaet friluftsliv er inngrep i statlig sikra friluftsområder på Horg og Fosslykkja vurdert som de vesentligste negative virkningene av ny E6. Dette er foreslått kompensert ved å tilrettelegge for tilbakeføring av områder etter inngrep, og etablere nye statlig sikra friluftsområder i tilknytning til de eksisterende.</p> <p>Som det er vist til under nyere og eldre tids kulturminner så omhandler regulerings- og kompensasjonsplanen i mindre grad de kvalitative verdiene som vil gå tapt. Tapt areal foreslås erstattes med nytt areal med tilsvarende størrelse. Her blir det viktig å se på samlet belastning, og hvordan besøkende i alle aldre vil kunne få et redusert tilbud. For å sikre en god nok kompensasjonsplan bør dagens og fremtidens bruk av området involveres aktivt. Dette gjelder særlig for lekeplassen og barnestien, og parkeringsplass for utfartområdet og museumsbesøk.</p> <p>a) Når istandsetting av Gammellina ikke et aktuelt tiltak, bør en ny og sammenhengende og trygg tilgang til Gaulfossen og Gammellina prioriteres, dette vil bedre de totale forholdene for utøvelse av friluftsliv i området.</p> <p>b) Økt støy i og utenfor Horg Bygdatun vil redusere opplevelsene av friluftsmuseet og rekreasjonsverdiene betraktelig. Det forventes at støyreduksjon, både langs E6 og mer lokalt på bygdatunet, prioriteres høyt, både gjennom innovative prosesser og teknologi, og stort nok investeringsbudsjett. En ytterligere reduksjon av fartsgrensen på en kortere strekning (f.eks. mellom Brekka og Fosskrysset) ville ha redusert de negative virkningene ytterligere.</p>	<p>a) Tilgang til Gaulfossen og Gammellina er prioritert. Planbestemmelse 4.5.4 gir tillatelse til opparbeiding av turstier.</p> <p>b) Se svar på merknad i punkt 5a). I detaljprosjekteringen vil støytiltak detaljeres nærmere for Horg bygdatun (4.4.1). Dette vil inngå i søknad om midlertidig og varig omdisponering av statlig sikra friluftsområde. Fartsgrense forbi Horg fastsettes i en egen prosess og ikke i reguleringsplaner, men det vurderes ikke å dimensjonere E6 for lavere fart enn 100 km/t.</p> <p>c) Planbestemmelse 4.3.1 stiller krav til universell utforming av kollektivholdeplasser og gang- og sykkelveger.</p> <p>d) Tas til orientering. Skilting og merking vil ivaretas i detaljprosjekteringen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>c) I det videre arbeidet må det legges til rette for universell utforming på utvalgte områder. Dette må inkludere et minimum med handikap-parkeringsplasser både i anleggsfasen og i en permanent situasjon.</p> <p>d) Det må også planlegges god tilgjengelighet til de mest sentrale bygningene og turmålene. Det må velges naturvennlig tilrettelegging slik at tiltakene glir godt inn i terrenget. Skilt og merking bidrar til trygghet, og til at flere mennesker kommer seg ut på tur. I slike intensivt brukte nærområder bør det være så god skilting at man kan finne fram uten å ha med kart.</p>	

Fra	Innspill	Kommentar
6. NVE 11.05.2023	<p>1. <b>NVEs konkrete tilbakemelding</b></p> <p>Vi oppfatter planforslaget som grundig og gjennomarbeidet og vil gi Nye Veier ros for svært god dialog og involvering i planprosessen.</p> <p>Innledningsvis vil vi bemerke at vi dessverre ikke har hatt kapasitet til å gå gjennom alle de vedlagte dokumentene i saken.</p>	Tas til orientering
	<p>2. <b>Naturfare</b></p> <p>Vegeier er selv ansvarlig for å ivareta sikkerheten mot naturfare for sine anlegg og for å unngå at sikkerheten for tredjepart reduseres som følge av tiltaket. Eier av infrastrukturprosjekt som veg, bane, havneanlegg, lufthavner etc. er, som ovenfor nevnt, selv ansvarlig for at tiltakene oppfyller virksomhetens og samfunnets krav til sikkerhet for brukerne av anleggene. Når det kommer til tredjepart vil det imidlertid være sikkerhetskravene i TEK17 og plan- og bygningsloven (§ 28-1) som kommer til anvendelse dersom det er fare for at tredjepart vil kunne bli negativt berørt eller skadelidende som følge av nye infrastrukturtiltak.</p> <p>Som vi har uttrykt tidligere i planprosessen forutsetter vi at Nye Veier, som vegeier, selv har kontroll på dokumentasjon av sikkerhet mot naturfare inkludert behov for risikoreduserende tiltak, og at valgte løsninger er økonomiske og praktisk gjennomførbare.</p> <p>Vi registrerer at det i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget er utarbeidet en rekke fagrapporter knyttet til skred og flom. Mht. flomfare ser vi at ikke minst områdene sør for Hovinkrysset er svært flomutsatt ved en 200-års flom allerede i dag. Slik vi oppfatter det skyldes dette i det alt vesentlige flommen som sådan og i liten grad selve veganlegget. Vi anbefaler Melhus kommune å ta hensyn til disse fagrapportene og legge disse til grunn i forbindelse med framtidig plan- og byggesaksbehandling i de berørte områdene.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Flomfaresoner ligger i plankartet og oversendes til Melhus kommune, som dermed kan benytte dette videre i sin plan- og byggesaksbehandling.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>3. <u>Skredfare</u></p> <p><i>Skred i bratt terreng:</i> I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet fagrapporter vedr. ingeniørgeologi og hydrogeologi. Vi har ikke hatt kapasitet til å gå nærmere inn på disse vurderingene og tar derved konklusjonene til etterretning.</p> <p><i>Geoteknikk/grunnforhold:</i> Nye Veier har utarbeidet flere fagrapporter vedr. geoteknikk i forbindelse med planlagte tiltak. Vi har dessverre ikke hatt kapasitet til å gå nærmere inn på disse vurderingene og tar derved også disse konklusjonene til etterretning.</p>	<p>Tas til orientering. Rapportene knyttet til geoteknikk og ingeniørgeologi har vært til uavhengig kontroll. Reviderte rapporter vil være tilgjengelig ved 2. gangs høring.</p>
	<p>4. <u>Flomfare</u></p> <p>Vedlagt plandokumentene ligger to flomrapporter, én for hovedvassdraget Gaula og én for sidevassdrag til Gaula. NVE har hatt flere møter med Norconsult og Nye Veier i løpet av våren og forsommeren 2023, hvor vi har drøftet fagrapporten for hovedvassdraget. Deler av det aktuelle området er allerede i dag flomutsatt. Som en følge av planlagt ny E6 Gyllan-Kvål, vil tre nye bolighus få en økning av vannstand og være utsatt ved en 200-årsflom etter at veganlegget er ferdig. Tabell 5-13 i planbeskrivelsen lister også opp fire boliger som vil overskride kritisk verdi over 2m<sup>2</sup>/s som en konsekvens av veganlegget (som ikke har det i dag).</p> <p>Planbestemmelsene § 7.11 («Hydrologiske vurderinger») har ordlyden «før anleggsstart skal det for bygg og infrastruktur som får økt flomfare som følge av utbygging av ny E6, gjøres en detaljert vurdering av flomsituasjon sammenliknet med dagens forhold. Dersom dette gir økt fare, skader eller vesentlige ulemper som følge av ny E6, skal det gjennomføres avbøtende tiltak».</p> <p>NVE anser flomfareutredningene som gode og vurderer at forholdet til flom er tilstrekkelig utredet på dette nivået og at planbestemmelse § 7.11 ivaretar tilstrekkelig restusikkerhet mht. tredjepart. Vi oppfatter at forslaget til bestemmelsenes § 7.11 ivaretar denne på en tilstrekkelig måte.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>5. <b>Masseoverskudd</b></p> <p>I planbeskrivelsen kapittel 4.16.2 side 83 (massebalanse og sirkulærøkonomi) står det at det før bygging av ny E6 kan igangsettes skal det utarbeides en overordnet massehåndteringsplan for anleggsperioden. Faseplanlegging må utføres med tanke på best mulig utnyttelse av masser. Vei og sideterreng skal i størst mulig grad bygges av masser fra anleggsområdet som har tilfredsstillende kvalitet. Ved behov skal det søkes fravik for å bruke masser med lavere kvalitet for å øke utnyttelsen av tilgjengelige masser i prosjektet. Stein fra skjæringer og tunneler skal anvendes i linja og prioriteres til høyverdige formål som overbygningsmateriale, betongtilslag, plastringsstein etc. Masser som ikke kan benyttes til samfunnsnyttige formål som støyvoller og nødvendige fyllinger, stabiliseringstiltak, arrondering av terreng eller tilbakeføring av jordbruksareal. Morenemasser som må graves ut, skal prioriteres brukt til avbøtende tiltak i elv og bekker. Totalentreprenøren bør benytte et digitalt verktøy/database som viser planlagt og faktisk massedisponering. Håndtering av matjord, fremmede arter og forurensede masser bør skje på tilsvarende måte.</p> <p>I planbestemmelse 7.6 («Massehåndtering i anleggsperioden») gjentas at det før anleggsstart skal utarbeides en overordnet massehåndteringsplan for anleggsperioden. Dette innebærer en masseoversikt fordelt på massetyper, volumer, tid og sted. Midlertidig og permanent massehåndtering skal skje etter prinsippene for bærekraftig masseforvaltning. Videre står det i bestemmelsen at elvestein- og grusmasser som kan egne seg til habitatsforbedrende tiltak i Gaula og sidevassdrag, skal forbeholdes tiltak i hovedelv og sidebekker, og eventuelt overskudd av slike grusmasser benyttes til utlegging i Gaula på steder der det er hensiktsmessig jf. bestemmelse §7.3 («ivaretagelse av naturmiljø»). Dette er positivt, men vi har litt problemer med å se hvorvidt planforslaget vil generere et masseoverskudd (som vi vil anta grunnet den høye tunnelandelen), og i så fall hvordan en har tenkt å disponere disse massene. Det er bra at en har tanker rundt denne videre prosessen mht. massedisponering men dette burde etter vårt syn vært avklart noe mer detaljert og evt. nødvendige massedeponier innregulert med tilhørende bestemmelser og konsekvenser og evt. avbøtende tiltak beskrevet.</p>	<p>Tas til orientering. Massehåndteringsplan vil bli utarbeidet i forbindelse med detaljprosjekteringen.</p> <p>Det er ikke vurdert behov for egne massedeponi i forbindelse med reguleringsplan.</p> <p>Matjorda vil bli prioritert for nydyrking. Arealer for nydyrking er ikke tatt med i plankartet. Matjordplanen og kompensasjonsplanen er revidert etter innsigelse fra Statsforvalteren.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>6. <b>Allmenne interesser i og nært vassdrag (vassdragsmiljø)</b></p> <p>Veiltaket medfører inngrep i verdifull natur tilknyttet elve- og kulturlandskapet på strekningen Gyllan-Kvål. Gaulavassdraget er et vernet vassdrag samt et nasjonalt laksevassdrag, og inngrep i vassdraget kan skade verneverdiene. Tap av elvenatur utgjør et viktig grunnlag for økologisk kompensasjon, sammen med arealbeslag av rødlistede og utvalgte naturtyper og funksjonsområder for rødlistede og prioriterte arter. Vi er bekymret for at de stadige inngrep som følge av vegtiletaket vil innebære at Gaula som vannforekomst vil kunne gå ned en tilstandsklasse til en sterkt modifisert vannforekomst- SMVF. Dette er bekymringsfullt med tanke på viktigheten av og størrelsen på vassdraget.</p> <p><u>Kantskog</u></p> <p>Kantsoner langs vassdrag er 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 levested for særlig spurvefugl og som trekkveier og oppholdssted for viltet. Bevaring og evt. revegetering med stedegen vegetasjon er derfor sentralt for ivaretagelse av vassdragets økologiske funksjon.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Se svar på merknad 6d) fra Statsforvalteren. Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø.</p>
	<p>7. <u>Vannforskriften</u></p> <p>Vannforskriftens hovedformål er å sikre og beskytte vannforekomstene på en bærekraftig måte basert på nødvendig kunnskapsgrunnlag (jfr. § 1). Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand. 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. Den økologiske og kjemiske tilstanden i vannforekomstene er i dag moderat. Dessverre er situasjonen, både for lakse- og ikke minst sjørretbestanden i vassdraget krevende med kraftig tilbakegang de siste par tiårene (90 % for sjørretten). Etter vårt syn vil det kunne bli krevende å oppnå god økologisk tilstand i 2027 uten en god rekke kompenserende tiltak og en kan i verste fall</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>ende opp med at Gaula blir et sterkt modifisert vassdrag, SMV. Dette gir grunn til bekymring.</p>	
	<p>8. <u>Prosjektet «Samla belastning av ny E6 på Gaula» og kompensasjonsplan</u>            Parallelt med utarbeidelsen av detaljregulering E6 Gyllan-Kvål, har det siden 2021 pågått et arbeid med prosjektet «Samla Belastning av ny E6 på Gaula», etter et krav fra Statsforvalteren og NVE i forbindelsen med reguleringen av parsellen «Prestteigen-Gyllan», hvor vi etter mange år med samarbeid med vegetatene så at en ikke klarte å se helheten i inngrepene i vassdraget. Strekningen Ila bru–Melhus sentrum har inngått i prosjektet, totalt fem parseller, hvorav tre er ferdig utbygd eller i ferd med å bli utbygd, og to parseller er under planlegging. Gyllan-Kvål er i sistnevnte kategori, i tillegg til strekningen Korporalsbrua–Gyllan, hvor oppstartsvarsel er under utarbeidelse. Formålet med «Samla Belastning-prosjektet» har vært å få oversikt over omfanget av vassdragsnatur som har gått tapt eller blitt forringet som følge av ferdigstilte og pågående tiltak i forbindelse med E6-utbygging. Prosjektet har forsøkt å praktisere naturmangfoldlovens § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning).            I forbindelse med arbeidet med samla belastning for Gaula er det gjennomført en mulighetsstudie for restaurerende og kompenserende tiltak for elvetilknyttet natur. Resultater fra dette arbeidet og mulighetsstudien utgjør, i tillegg til delutredning naturmangfold fra konsekvensutredningen, et viktig grunnlag for økologisk kompensasjonsplan. Prosjektet «Samla belastning» vil derfor være et viktig grunnlag både med hensyn til restaurering og kompensering av naturmiljø i og langs Gaula, men også som et bidrag til bedre metodikk for praktisering av naturmangfoldlovens § 10.            Fagrapporten kompensasjonsplan (Norconsult NV50E6GK-PLA-RAP-0005 datert 20.03.2023) ligger vedlagt plandokumentene og er som nevnt et viktig grunnlagsdokument for utarbeidelse av reguleringsplan og kompenserende tiltak som en konsekvens av planlagt ny utbygging av strekningen Gyllan-Kvål. Kompensasjonsplanen omhandler forslag til kompensasjon av naturområder, jordbruksareal og friluftsområder som en konsekvens av tiltaksrealisering ny E6 Gyllan-Kvål. I rapporten står det at det er avgrenset områder i størrelsesordenen 400 dekar med hensynssoner for natur (hensynssone H560) for å ivareta naturverdier så langt</p>	<p>Tas til orientering.            Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>som mulig. Med hensyn til vassdragsnatur, har kompensasjonsplanen flere gode intensjoner og beskrivelse av en rekke gode tiltak.</p> <p>Innledningsvis i rapporten står det at «foreslåtte kompenserende tiltak omhandler gjenåpning av flomløp, restaurering av flom- og kantvegetasjon, forbedring av oppvandringsforhold og habitattiltak i sidevassdrag uten funksjon for fisk i dag, habitattiltak for fisk i Gaula og kompensasjon for elvører ved tilførsel av elvegrus, reetablering av slåttemark og langsiktig bevaring av særlig verdifulle områder. Tiltakspakken for økologisk kompensasjon er omfattende, men alle tiltakene vurderes som hensiktsmessige og nødvendige».</p> <p>Videre står det at «Det anbefales reetablering av flomskog på ytterligere 30 dekar i flomsonen for å oppnå minst 1:1 kompensasjon på permanente tap. Gjenåpning av flere gamle flomløp langs hovedelva bør vurderes».</p> <p>Konkrete eksempler på tiltak er plassering og utforming av kulverter og bruer, omlegging av bekker og revegetering av, ivaretagelse av stedegen kantvegetasjon hvor dette er mulig i forbindelse med erosjonssikring av elve- og bekkkanter, omtale om behov for at omlegging av bekker og revegetering av kantsoner skal skje i samråd med biolog/økolog med erfaring med habitattiltak i vassdrag og kompetanse på kantvegetasjon.</p>	
9.	<p><u>Viktige planbestemmelser vassdragsmiljø</u></p> <p>Det er flere planbestemmelser som omhandler vassdragsmiljø, spesielt kan nevnes punkt 3.4 («Vassdrag og grunn»), punkt 3.5.1 («Kvalitets- og internkontrollsystem for miljøoppfølging») og punkt 7.3 («Ivaretagelse av naturmiljø»).</p> <p>Bestemmelsen 5.3.1 («Bevaring naturmiljø hensynssone H560») er spesielt viktig.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø.</p>
10.	<p><b>NVEs kommentar og faglige råd vassdragsmiljø</b></p> <p>Vi vil gi ros til Nye Veier for å ha tatt rådene fra NVE og Statsforvalteren til følge og startet opp «Samla-belastningsprosjektet». Samla belastning er nedfelt i Naturmangfoldsloven, men erfaringer viser at dette i liten grad benyttes i praksis. Prosjektet framstår derfor i stor grad som et FOU-prosjekt som vi håper vil kunne</p>	

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>nyttiggjøres, videreutvikles og gjennomføres i de fleste større veg- og utbyggingsprosjekter som berører (viktige) vassdrag i betydelig grad, med oppstart i en tidlig fase av prosjektet.</p> <p>a) En utfordring for E6 Gyllan-Kvål er at prosjektet arbeidet med samla belastning startet opp sent i vegprosjektet. Selv om kompensasjonsplanen har mange gode intensjoner og tiltak og det er flere gode planbestemmelser mht. vassdragsmiljø, anbefaler vi at planbestemmelsene blir enda mer konkret opp mot foreslåtte tiltak fra kompensasjonsplanen, slik at det blir en tydeligere kobling mellom det som beskrives i kompensasjonsplanen og det som ivaretas juridisk i planbestemmelsene. Vår oppfatning er at en burde vært enda mer ambisiøs mht. å kompensere for tapt og verdireduert vassdragsnatur. Også med tanke på at dette ikke er gjort i de allerede bebygde parsellene nord og sør for planområdet.</p> <p>b) Planbestemmelse 5.3.1 sikrer bevaring av viktig naturmiljø (H560_1-20, totalt 20 delområder), men kan med fordel også omtale tiltak fra kompensasjonsplanen i disse områdene som bedre også vil sikre restaurering av elvetilknyttet natur.</p> <p>c) Vi oppfordrer også Nye Veier til å vurdere ytterligere kompensasjonsarealer for vassdragsinngrep som ny E6 medfører iht. omtale av dette i kompensasjonsplanen, og se på hvorvidt plankart og planbestemmelsene kan bli mer konkrete i lys av foreslåtte kompenserende tiltak for vassdragsinngrep i kompensasjonsplanen. Konkret kan nevnes et innspill om at arealet mellom Gaula og ny E6 fra Gyllan opp til Fosskrysset (Vollasletta vest) både bevares og restaureres etter fjerning av dagens E6 og planlagte sikringstiltak langs elvekanten (areal som ikke omfatter fulldyrka jord av god kvalitet på ca. 30 dekar). Også et tiltak som gjenåpning av Gammelelva er nevnt som potensial for kompensasjonsareal i kompensasjonsplanen (omtalt s. 29-31), uten at dette er nærmere konkretisert i planforslaget. Vi ber Nye Veier vurdere å ta dette inn i plankart og bestemmelser.</p> <p>d) Vi anbefaler videre Nye Veier å vurdere gjenåpning av flere flomløp, utvide arealer tilknyttet bekkeomlegging og at det tas inn en egen bestemmelse som ivaretar behov for tilførsel av gytegrus/elvegrus. Dette bør i så fall forankres i kart og bestemmelser.</p> <p>e) Vi har forståelse for at det er krevende å bygge et veganlegg i et område med til dels krevende grunnforhold. Vi anbefaler uansett Nye Veier til å vurdere om det er</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>a) Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø. Nye hensynssoner for bevaring natur er tatt inn i reguleringsplanen.</p> <p>b) Nye arealer langs Gaula er tatt inn som hensynssone for bevaring av naturmiljø. Innenfor alle disse arealene tillates restaurerende tiltak og målrettet skjøtsel for å forsterke naturverdiene (planbestemmelse 5.3.1).</p> <p>c) Se svar på merknad 10 a) og b). I planbestemmelse er dyrket mark innenfor hensynssone H560_4 Kåsadammen omdisponert til flomnatur. Planen gir ikke føringer for gjenåpning av Gammelelva, men dette vil være en mulighet uavhengig av planforslaget.</p> <p>d) Se svar på merknad 10 a) og b). I planbestemmelse 7.6 er det sikret tilførsel av grus til Gaula.</p> <p>e) Areal avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområder har vært vurdert underveis i arbeidet med reguleringsplanen. De arealene som ligger inne er vurdert som nødvendig for å sikre gjennomførbarheten av tiltak og planlagt erosjonssikring. Krav til erosjonssikring er ivaretatt i planbestemmelser (3.4, 6.5.1, 6.5.2 og 7.3).</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>mulig å redusere arealer avsatt til midlertidig rigg- og anleggsområder som medfører vassdragsinngrep som en følge av ny E6 ytterligere. NVE anbefaler ellers at Nye Veier ser ytterligere på muligheten for at erosjonssikringer kan revegeteres med stedegen vegetasjon (unngå «steinørkener»). Dette bør forankres gjennom gode bestemmelser om revegetering med stedegen vegetasjon.</p>	
	<p>11. <u>Oppsummering og anbefaling:</u> E6 prosjektet gjennom Gauldalen er et svært krevende prosjekt for vassdragsnaturen i det varig verna Gaulavassdraget. Å redusere tap av vassdragsnatur til et minimum må derfor være et overordnet premiss for prosjektet. Ved gjennomgang av hele strekningen Ila bru-Melhus ser en imidlertid at naturtapet er betydelig. Også for parsellen Gyllan-Kvål er inngrepene store og bla. ser en at ca. 10 % av flomskogen forringes, 4 elveører forringes, mens 5 av 25 kroksjøer og flomløp får redusert verdi. I tillegg forringes betydelig areal med gyte- og oppvekstområder samt funksjonsområder for fisk. Dette innebærer at totalregnskapet mht. skade på vassdragsnatur blir negativt. Etter vårt syn burde denne type store vegprosjekt ideelt sett kommet ut i 1:1 med tanke på totale virkninger inkludert kompenserende tiltak. Dette er ikke oppnådd i planforslaget og heller ikke for de allerede bygde parsellene.</p> <p>Etter vårt syn er det gjort mye godt arbeid for å redusere de negative virkningene på vassdragsnaturen, men vår oppfatning er at en burde vært mer ambisiøs med å følge opp anbefalingene i kompensasjonsplanen, bla. anbefaler vi at det:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• avsettes ytterligere flomskogsareal som hensynssone natur ved Vollagrenda og Sanden</li> <li>• Vurderes gjenåpning av flere flomløp</li> <li>• Utvide arealene tilknyttet bekkeomlegging for å gi muligheter for god tilpasning</li> <li>• Tas inn en egen bestemmelse som ivaretar behovet for tilførsel av gytegrus/elvegrus</li> </ul> <p>NVE vil imidlertid poengtere at det framlagte planforslaget ikke strider mot nasjonale og vesentlige regionale interesser knyttet til NVEs saksområder, gitt god oppfølging av bestemmelser, retningslinjer og anbefalinger i planforslaget.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø. Nye hensynssoner for bevaring natur er tatt inn i reguleringsplanen.</li> <li>- Reguleringsplanen hindrer ikke gjenåpning av flomløp, se svar i punkt 10 b)</li> <li>- Plankart revidert for å legge til rette for god tilpassing av bekkeomlegginger.</li> <li>- I planbestemmelse 7.6 er det sikret tilførsel av grus til Gaula</li> </ul>

Fra	Innspill	Kommentar
7. Direktoratet for mineralforvaltning 31.05.2023	<p>1. DMF ga uttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram for planarbeidet 26.02.2021. Her ba vi om at planens konsekvenser for registrerte mineralforekomster og masseuttak skulle vurderes i konsekvensutredningen.</p> <p>DMF vurderte i vår uttalelse til høring av konsekvensutredning og trasévalg 25.05.22 og tilleggsrapport til konsekvensutredningen 09.09.2022 at temaet mineralressurser var tilstrekkelig utredet.</p>	Tas til orientering.
	<p>2. Massehåndtering</p> <p>Planforslaget innebærer etablering av Valdunnelen som vil generere store mengder overskuddsmasser. Det er utført undersøkelser for å vurdere steinmassenes egnethet, og resultatene indikerer at en god del kan brukes i forstekningslag og deler kan brukes som tilslag til betong. DMF mener det er helt riktig å gjøre disse undersøkelsene i planleggingsfasen. Dette bidrar til at kvaliteten og bruken av overskuddsmassene i stor grad avklares tidlig, og kan føre til mer hensiktsmessig bruk av masser og riktig vurderinger av behov for arealer til mellomlagring og håndtering av massene.</p> <p>I punkt 7.6 i bestemmelsene er det satt krav om at skal det utarbeides en overordna massehåndteringsplan før anleggsstart som skal innebære en masseoversikt fordelt på massetyper, volumer, tid og sted. I tillegg stilles det krav om at midlertidige og permanent massehåndtering skal skje etter prinsippene for bærekraftig masseforvaltning.</p> <p>Massehåndtering, og omtale av plassering av mellomlager og knuseverk, går fram av kapittel 4.6 i planbeskrivelsen. Slike arealer er avsatt til Midlertidige rigg- og massehåndteringsområder (#R1-3) i plankartet med tilhørende bestemmelser. DMF mener at plandokumentene viser at det konkret er vurdert hvordan masser fra veiutbyggingen kan nyttiggjøres på en god måte og i tråd med prinsippene i ressurspyramiden.</p>	Tas til orientering.

Fra	Innspill	Kommentar
8. Mattilsynet 06.02.2023	<p>1. <b>Oppsummering</b> Vi har tidligere gitt innspill og uttalelser til denne strekningen. Det vurderes som positivt at drikkevannsinteresser skal ivaretas gjennom kartlegging og forebyggende tiltak. For øvrige områder som berører vår sektormyndighet er det utført gode kartlegginger, vurderinger og tiltak.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
	<p>2. <b>Vurdering drikkevann / vannforsyning</b> Drikkevannsforsyning og private VA-anlegg med tilhørende teknisk infrastruktur er omtalt flere steder i planbestemmelsene (blant annet 3.7 og 7.12) og i selve planbeskrivelsen (3.3.2, 5.11.6, 5.13.4, 5.14.1 mm.).</p> <p>Det er utarbeidet en fagrapport for overordnet VA-plan. Den omtaler blant annet eksisterende situasjon og ny situasjon når det gjelder vannforsyning, avløp og overvann. Mattilsynet vurderer det som sannsynlig at det er elvekryssingsledningen for Nordre Hovin vassverk (tidligere Hovinsåsen vassverk) som er vist i figur 3-2. Vi ser at i figur 4-1 i fagrapport grunnvann og drikkevannskilder så er begge vassverkene ført opp.</p> <p>Vi ser at brannvann skal hentes fra kommunal vannledning på Ler. Her er det meget viktig at kapasitet og dimensjoner er tilstrekkelig for å unngå uønskede hendelse på ledningsnettet. Vi ser at det er utført beregninger på dette, samt at Melhus kommune samtykker i et uttak på 30 l/s. Vi anbefaler at det foretas en kontrollert test der aktuell mengde tas ut over fastsatt tidsperiode. Ved å overvåke situasjonen vil man kunne verifisere at beregningene som er utført stemmer over ens med de faktiske forholdene på stedet.</p> <p>I fagrapport grunnvann og drikkevannskilder er kartlegging og vurdering av drikkevannskilder omtalt. Det er ifølge rapporten funnet 31 private vannkilder i aktuelle område. Vi legger til grunn at de faglige vurderingene som er utført med tanke på brønnenes sårbarhet er korrekte. Vi har ikke kapasitet eller grunnlag til å vurdere hver enkelt vannkilde.</p> <p>I fagrapport grunnvann og drikkevannskilder er det anbefalt at vannkvalitet dokumenteres i form av vannprøvetaking før, under og etter anleggsfasen. Denne anbefaling støttes av Mattilsynet, og vi ser at dette er videreført i planbestemmelsene.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Testing av brannvannsuttak foreslås utført i forbindelse med detaljprosjekteringen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>3. <b>Vurdering plante helse</b> Det er i bestemmelsene punkt 3.7 tatt inn krav om undersøkelser før/ved gjennomføring av planen med tanke på planteskadegjørere og ugress. Det vises videre til matjordplanen som er utarbeidet. I matjordplanen er faren for å spre floghavre, PCN og andre planteskadegjørere vurdert. Vi vil bemerke at det er viktig at planen følges, og at aktuelle entreprenører til enhver tid er kjent med plante helsestatus der de arbeider for å unngå spredning.</p>	<p>Tas til orientering. Matjordplan vil bli revidert i forbindelse med detaljprosjekteringen. Denne vil da ligge til grunn for selve anleggsgjennomføringen (planbestemmelse 7.4)</p>
	<p>4. <b>Vurdering vassdrag</b> Tiltak for å unngå forurensende avrenning til vannmiljø og vassdrag er beskrevet. Det er i den forbindelse også viktig å tenke på type masser etc. man bruker i og i nærheten av vassdrag slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster.</p> <p>Vi vil også 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 type bergart som benyttes kan ulike tungmetaller løses ut. Dette avhenger av blant annet av pH, utfyllingsmengde og vannføring.</p> <p>Økt forekomst av partikler kan også forekomme. I bestemmelsene punkt 3.4 <i>Vassdrag og grunn</i> er det skrevet at kantvegetasjonen mot vassdrag skal bevares med minimum 10 meters bredde. Dette er viktig av flere grunner.</p> <p>Kantskogen gir skygge, skjul og næring til fisk og organismer i vannet. Skygge kan være viktig i varme perioder med mye sol, da slipper man den mest intense oppvarmingen på grunn av sola. Kantvegetasjon er også tilholdssted og et viktig habitat for mange ulike typer fugler, insekter, smådyr mm. Vegetasjonen motvirker også erosjon langs elvebredden Den kan være flomdempende. Kantskog langs vassdrag har stor betydning for livet både ved</p> <p>og i vann. Røtter av busker og trær binder jorda sammen og hindrer erosjon og fungerer som et filter mot alle typer forurensning. Med det bidrar vegetasjonen til å fange opp næringsrikt finstoff som ellers ville gått rett ut i vassdraget. Vegetasjonen tar også opp store mengder andre næringsstoffer som ellers ville ha gått rett ut i vassdraget. Særlig tilførsel av fosfor og nitrogen blir redusert når det er kantvegetasjon. Dette kan direkte eller indirekte ha relevans i forhold til drikkevannskvalitet.</p>	<p>Tas til orientering.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>5. <b>Vurdering dyrehelse / dyrevelferd</b> Vi ser av fellesbestemmelsene punkt 3.1.3 <i>Viltgjørder</i> at det skal benyttes viltfaglig kompetanse ved prosjektering og utførelse av tiltak som gjelder vilt og villtrekk. Nødvendige sikkerhetsgjørder skal være ferdigstilt før veien kan tas i bruk. Videre skal naturlige trekkruiter for vilt opprettholdes mest mulig.</p> <p>Funksjonaliteten til viltkrysningene og øvrige tiltak i forhold til vilt bør evalueres en tid etter at veganlegget er tatt i bruk.</p> <p>Det er positivt at tiltak i vassdrag skal gjennomføres utenom vandrings-sesongen for fisk. Fare for overføring av smitte til vassdrag er ifølge planbeskrivelsen vurdert.</p> <p>Ved arbeid i og nært vassdrag er det nødvendig å gjøre en vurdering av faren for overføring av smitte til akvatiske dyr. Det er en særlig aktsomhetsplikt i forhold til dette. 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.</p> <p><u>Aktuelle forebyggende tiltak kan være:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag.</li> <li>• forbud mot å flytte masser direkte mellom vassdrag.</li> <li>• maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.</li> </ul> <p>Det er viktig i den videre prosessen å sikre at kartlagte utfordringer samt foreslåtte bestemmelser og tiltak blir gjennomført i tilstrekkelig grad for å sikre at konsekvensene av gjennomføring av reguleringsplanen blir minimalt negative. I et såpass stort prosjekt med mange aktører er det svært avgjørende at man har et system som gjør at alle involverte er klar over hva og hvordan ting skal gjøres.</p>	<p>Tas til orientering. Dette er en del av massehåndteringsplanen som skal utarbeides (planbestemmelse 7.6).</p>
9. St at	<p>1. <b>Kontrollstasjon:</b> Den planlagte kontrollstasjonen ved Hovin er tatt ut. Dette er gjort i forståelse med Nye Veier AS og Utekontrollen hos oss. Vi har signalisert behov for en kontrollstasjon ved Ulsberg og forutsetter at planarbeidet i nevnte område tar høyde for dette.</p>	<p>Tas til orientering. Kontrollstasjon vurderes ikke nærmer i dette planarbeidet.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>2. <b>Veglinje og dimensjonerende hastighet:</b> Vi kan ikke se at det foreligger forsøk på en ytterligere harmonisering av veglinje til terreng med bakgrunn i dimensjonerende hastighet på 90 km/t. Stort behov for fravik gjør at man stiller spørsmål ved hele prosjektet siden summen av alle avvik kan medføre at veien bør vurderes med henblikk på endret klassifisering/kategorisering.</p>	<p>Fravik er behandlet og godkjent, og det er ikke grunnlag for å vurdere lavere fartsgrense i forbindelse med planarbeidet.</p>
	<p>3. <b>Estetisk påvirkning og nullvekstmål:</b> Melhus kommune har i saksframlegget til formannskapetets behandling i møte den 18.04.2023, stilt spørsmål ved den estetiske påvirkningen veglinja vil ha gjennom dalføret og de konfliktpunkter som kan oppstå med viktige lokale landskapselementer. Samtidig peker rådmannen på den økte fartsgrensen som vil kunne gjøre det mer attraktivt å kjøre bil, på bekostning av kollektivtrafikken og nullvekstmålet.</p> <p>Statens vegvesen er også urolig over at samfunnsnytt til prosjektet er negativ, altså et tapsprosjekt. Dette er i strid med håndbok V744 – Nasjonale interesser Statens vegvesen skal ivareta i arealplanleggingen og bruk av innsigelse – kap. 5.2.5. Vi er klar over at det fra sentralt hold er politisk vedtatt å gjennomføre prosjektet og fremmer derfor ikke innsigelse. Men vi må på nytt be om at Nye Veier AS vurderer en dimensjonerende hastighet på 90 km/t, og at det oversendes en begrunnet redegjørelse.</p>	<p>Det ble i forbindelse med tilleggsutredningen vurdert lavere hastighet, og dette var et viktig underlag for Melhus kommunes beslutning av trase 25.10.2022. Veilinja nord for «Valdtunnelen» benytter ikke minstekurveradier gjennom Losen, og vil ikke endres med lavere dimensjonering av hastighet. Det er ikke ønskelig å redusere standard i reguleringsplanen. Dette kan ev. vurderes i byggefasen.</p>

## 2.3 Private innspill

Det kom inn totalt 21 private innspill.

Fra	Innspill	Kommentar
10. Gaula elveierlag	<p>Gaula Elveierlag ivaretar lokal forvaltning i Gaula vassdraget iht. lakse- og innlandsfiskloven §25. Elveierlaget representerer 700 fiskerettshaverne i hoved- og sidevassdragene i kommunene Trondheim, Melhus, Midtre Gauldal og Holtålen.</p> <p>Utbyggingen vil kreve omfattende inngrep i og ved elvas hovedløp, i viktige sideløp, våtmarker og naturtyper. Det er både midlertidige inngrep og permanente inngrep. Særlig problematisk er brokrysningene av elva i viktige gyte- og oppvekstområder for villaksen, hvor etablering av forbygninger og brofundamenter i vannstrengen vil ha store negative konsekvenser for villaks på både kort og lang sikt. F.eks. vil gyteområdet ved Røskaft bli sterkt berørt av forbygning ved brokryssingen. Dette er et av de viktigste og mest benyttede gyteområde nedstrøms Gaulfossen.</p> <p>Gaula Elveierlag understreker at ett hvert inngrep i og i umiddelbar nærhet av vassdraget vil være egnet til å innvirke negativt på anadrom laksefisk. Slike inngrep vil stride mot både de nasjonale målene for forvaltningen av vernede vassdrag og mot beskyttelsesregimet for atlantisk laks.</p> <p>Planlagte sikringstiltak på strekningen vil også gi omfattende inngrep i vassdragsbeltet. Dette vil medføre store tap av flom- og kantvegetasjon og forringe kvaliteten på viktige leveområder for anadrom fisk både i hovedløp og i sidevassdrag.</p> <p>Gaulas sidebekker har en viktig funksjon som leveområder for sjøørret. Sjøørret er fredet på grunn av svak bestand i vassdraget. Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (VRL) klassifiserer sjøørretbestanden i elva som "dårlig". Vi er derfor bekymret for ytterligere negativ påvirkning på flere av disse lokalitetene. Beskyttelse av både vandringsmuligheter oppstrøms og nedstrøms, gyte- og oppvekstområder, samt</p>	<p>Det er uunngåelig at et stort E6-prosjekt som følger dalbunnen langs et vassdrag ikke medfører negative påvirkninger. Dette var man klar over den dagen man vedtok at ny E6 skulle følge dalbunnen. Arbeidet med reguleringsplanen har derfor måtte fokusere på å minimere ulemper. Dette har vi mellom annet gjort ved å finne løsning for Røskaft bru uten søyler i elva i viktig gyteområde.</p> <p>Fagmyndighetene har ikke funnet kunnskapsgrunnlaget utilstrekkelig. Mellom annet inneholder rapport fra basiskartlegging detaljer fra forundersøkelser som kun er beskrevet overordna i KU. Ellers er standard KU-metodikk lagt til grunn, og Gaula har fått den aller høyeste verdivurderingen. Det er derfor vurdert at Gaulas betydning blir fremhevet i tilstrekkelig grad, rent metodisk.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>ivareta god vannkvaliteten i sidevassdragene er viktig for å sikre at de opprettholder sin naturlige funksjon som leveområde for både sjørørret og laks.</p> <p>I tillegg til å medføre vesentlige negative konsekvenser for villaksen, hviler forslaget til reguleringsplan på et utilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Gaula Elveierlag påpeker at rapportene fra Norconsult ikke i tilstrekkelig grad fremhever Gaulas betydning som et av Norges viktigste laksevassdrag.</p> <p>Gaula Elveierlag savner at anleggsfasen vies større oppmerksomhet. Anleggsfasen til et så stort prosjekt vil bli lang, og berøre Gaula med sidevassdrag på en helt forskjellig måte enn de mer permanente virkningene etter at anlegget er ferdig. Eksempelvis når på året er det minst skadelig for ungfisk, gyteområder etc. at direkte fysiske inngrep i vassdraget skjer? Gaula Elveierlag mener at følgende tre faser burde dannet grunnlaget for videre undersøkelser i Gaula med sidevassdrag før planen vedtas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Før situasjonen – etablere tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag</li> <li>• Anleggsfasen – registrere akutteffekter av anleggsvirksomheten på fisk og bunnfauna</li> <li>• Etter situasjonen – permanente effekter og varige tiltak</li> </ul> <p>Gaula Elveierlag vil motsette seg vedtakelse av reguleringsplanen, da forslaget kan påvirke villaksens leveområder på en svært negativ måte. Forslaget synes å bygge på et ufullstendig kunnskapsgrunnlag. For øvrig tiltrer Gaula Elveierlag høringsinnspillet fra Norske lakseelver.</p> <p>Gaula Elveierlag minner om tiltakshavers erstatningsansvar etter vannressursloven §47 for skader eller ulemper på rettighetene til elveierlagets medlemmer. Tiltak som har negativ betydning for villaksen, vil påføre samtlige av våre medlemmer et erstatningsberettiget tap.</p>	<p>Vurderinger av anleggsfasen gjøres mer detaljert når totalentreprenør er på plass og man har mer kunnskap om de detaljerte løsningene og byggemetodene.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
11. Vegforum Trøndelag 02.06.23	<p>Vegforum Trøndelag jobber for helhetlig utbygging og mer ressurser til veg i Norge og Trøndelag. Vegforum Trøndelag støtter følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- At vegen bygges med dimensjoneringsklasse H3, dvs. 4-felts motorvei med midtdeler og separate tunnellop.</li> <li>- At dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog.</li> <li>- At Fosskrysset planlegges som et ruterkryss støttes.</li> <li>- At det planlegges kollektivknutepunkt, pendler.-parkering og bensin/energi-stasjon ved Fosskrysset.</li> <li>- Kryss sør for Kvål.</li> </ul>	Tas til orientering.
12. Naturvernforbundet 02.06.2023	<p>Det er godt å se at deler av våre innvendinger fra tidligere runder er tatt hensyn til. Fremdeles er prosjektet i sterk strid med samfunnets overordnede mål. Prosjektet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt, forutsetter brudd på nasjonale trafikkmål, byvekstavtalen, mål om vern av landbruksjord, og tar i liten grad hensyn til sterkt truet eller truet natur.</p> <p>Verden står foran tydelig varslede kriser, både for tap av naturmangfold og endring av klima. Norges mål er å kutte utslippene av klimagasser med minst 50 prosent innen 2030. Direktør Bjørne Grimsrud i Transportøkonomisk institutt (TØI) vil at klima og miljø skal sitte i førersetet i samferdselspolitikken. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) utaler at klima et ett av fem likestilte mål for transportplanen.</p> <p>Beregninger må legge til grunn av mål om reduksjon i biltrafikk faktisk oppnås. I tråd med vedtak om blant annet E6 ved Lågendeltaet, må økonomiske beregninger gjøres ut fra at mål om redusert biltrafikk faktisk oppnås. Å beregne samfunnsøkonomisk gevinst ut fra økt biltrafikk, er både kontraproduktivt med tanke på å nå målene. Det strider også mot normal logikk at brudd på vedtatte samfunns mål skal telle positivt i samfunnsøkonomiske regnskap. Prosjekter som både er samfunnsøkonomisk ulønnsomme og skærer negativt på ikke-prissatte konsekvenser, bør avvises.</p>	Tas til orientering. Denne reguleringsplanen baserer seg på tidligere overordnede planer for strekningen. Standard KU-metodikk lagt til grunn.

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Resultatene viser at prosjektet har et totalt klimagassutslipp på ca. 196 630 tonn CO<sub>2</sub>e, fordelt på byggefase, arealbruksendring, og drift og vedlikehold i 60 år.. Disse tallene inkluderer ikke bruk av veien. Det inkluderer heller ikke vedlikehold og drift av eksisterende vei. Totaleffekten er dermed ukjent, noe vi mener er helt uakseptabelt.</p>	<p>Klimagassutslipp (inklusive vegtrafikkutslipp) er beskrevet i planbeskrivelsen kap. 5.3. I tillegg er det vist til Fagrapport klimagass og Transportmodell og EFFEKT-beregninger.</p>
	<p>Vi har tidligere etterlyst en helhetlig konsekvensutredning for E6-utbygginga langs Gaula. Det er positivt at man forsøksvis har prøvd å se på samlet belastning. Praksisen med at konsekvenser av tiltak først utredes langt ute i prosessen, gjør at det ikke finnes noen vurdering av hvor stort samlet belastning Gaulavassdraget vil utsettes for, og det er ikke foretatt noen vurdering av konsekvensene av den samlede belastningen. Som rapporten viser, utsettes vassdraget også for en rekke andre belastninger. Vi ber om at tiltakshierarkiet faktisk legges til grunn.</p> <p>Tilgjengelig informasjon i form av årlige NINA-kartlegginger kan ved enkelte punkter gi god informasjon, men det er tilsynelatende lite overlapp mellom undersøkte stasjoner, og de arealer som kan forventes påvirket av ny E6-utbygging. Da tilstrekkelig informasjon heller ikke er avdekket i eksisterende konsekvensutredningsarbeid synes eneste løsning å være nye feltregistreringer. Resultatene fra denne registreringen er ikke med, noe som understreker at konsekvensene ikke er kjente. En føre-var-vurdering vil medføre at inngrep i Gaulavassdraget må minimeres.</p> <p>Resultatene fra denne registreringen er ikke med i rapporten, noe som understreker at konsekvensene ikke er kjente. En føre-var-vurdering vil medføre at inngrep i Gaulavassdraget må minimeres.</p> <p>Kompenserende tiltak:</p> <p>Sakspapirene viser til en del kompenserende tiltak, blant annet i form av flytting av matjord. Det er lite relevant empiri rundt en del kompenserende tiltak. Vi forutsetter at alle kostnader ved iverksettelse og kartlegging av effektene av tiltakene gjennomføres innenfor prosjektkostnadene.</p>	<p>NiN-kartlegging/feltregistrering er utført for planområdet i 2020. Dette grunnlaget er benyttet for verdikartlegging av områder.</p> <p>Se ellers svar på merknad 6d) fra Statsforvalteren. Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø og være realistisk mtp. å erstatte tap av dyrka mark.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Økt fart gir mindre fleksible traseer, noe som gjør det vanskeligere å unngå skade på viktige naturtyper. Økt fart gir i tillegg stor effekt på energibruk, enten drivstoff er fossilt eller elektrisk. Dekkslitasje med tilhørende mikroplast-forurensning øker også med økt fart. I detaljreguleringsplanen, ROS-analyse, side 8, står det: På deler av strekningen har E6 en høyere standard og høyere dimensjonerende fart. Dette gjør oss bekymret for hvilken fart som faktisk planlegges.</p> <p>Erfaringer fra veiprosjekter på Vestland og Rogaland viser at bompengestandardene blir langt høyere enn hva publikum har oppfattet. Bompengenivå er en vesentlig rammebetingelse for privatpersoner og næringsliv, og må tydeliggjøres, både for enkeltstrekninger og samlet f.eks fra Oppdal til Trondheim, og fra Støren til Trondheim.</p> <p>Vi anbefaler en to/tre-felts løsning med maksimal fartsgrense 90 km/t for hele strekningen. Vi anbefaler en slik løsning også ved planlegging i den grad E6 skal videre utbygges. Naturtypene som blir berørt av utbyggingen trenger vern og restaurering, ikke nedbygging.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den sørligste delene av strekningen er planlagt med 100 km/t, mens den nordligste er planlagt med 110 km/t. Dette kommer frem av plandokumentene.</li> <li>- Stortinget har vedtatt delvis bompengefinansiering av strekningen i 2019.</li> <li>- Tas til orientering. Reguleringsplanen legger til grunn firefeltsvei, og forutsetningen for å planlegge for dette er ikke endret.</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">13. Horg Bygdatun og museums lag 01.06.2023</p>	<p>Horg Bygdatun og museums lag er en frivillig organisasjon. Museums laget har mottatt henvendelser fra medlemmer og andre innbyggere i Melhus om alle punktene. Vi har også lagt fram våre ideer for enhetsleder Jan Erik Landrø og kulturrådgiver Anne Sørtømme i Melhus kommune. Hos disse har vi fått støtte.</p> <p>a) Gnr./bnr. 223/10 Brekka (Foss) Ifølge Kulturminnesøk er stabburet i Brekka datert til 1800-tallet, fjerde kvartal. Muntlig tradisjon i Fossgrenda vil ha det til at denne bygningen ble flyttet ned til dagens lokalitet da folket på husmannsplassen Brekkberget fikk nye roller i sammenheng med jernbanen langs Gammellina. Den nevnte husmannsplassen inngår i den populære natur- og kulturstien i tilknytning til bygdetunet, og uthuset står fortsatt på stedet. I samarbeid med ansatte ved Horg Bygdatun, planlegger museums laget å blåse mer liv i husmannsplassen ved å rydde og rehabiliterer fjøset. I den forbindelse hadde det gitt stedet en ekstra dimensjon hvis stabburet ble tilbakeført fra Brekka til «Berget», der det etter sigende først ble reist.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>a) Dersom stabburet må rives kan det plukkes ned og legges ut for avhenting/eventuell gjenbruk. Dette avklares i detaljprosjekteringen.</p> <p>b) Dersom stabburet må rives kan det plukkes ned og legges ut for avhenting/eventuell gjenbruk. Dette avklares i detaljprosjekteringen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>b) Gnr./bnr. 225/16 Rena (Gyllan) På denne eiendommen står det et unikt stabbur med urverk som på 1980-tallet ble flyttet til dagens lokalitet av tidligere eier Ole Kåre Wollan. Det var hans bestefar som i sin tid bygde urverket og inkorporerte det i stabburet. På Aunhaugen holdt buret på å skli ut, og Ole Kåre besluttet å flytte det ned til seg for å bevare det. I samråd med familien Wollan, foreslår vi at denne bygningen flyttes tilbake til Aunhaugen. Som i tilfellet med «Brekkeburet» er dette den autentiske konteksten – et viktig prinsipp i samtidens museale tenkning. I 2020 ble «Hovin hundepark» etablert på Aunhaugen. Familien Wollan ser gjerne at stabburet får en funksjon for brukerne av området. Her finnes per dags dato ingen åpne hus å oppholde seg i.</p> <p>c) <b>Bautasteinen ved Fosskrysset.</b> Medlemmer av museumslaget tok i 2002 initiativ til etablering av et minnesteid på Foss. I den forbindelse ble det reist en bautastein (opprinnelig en gravstøtte) for å minnes kirkestedet som lå i området fram til rundt 1670. Det er vanskelig å vite hvilken skjebne dette minnesteidet vil få når dette arealet får en helt ny utforming. Ifølge medvirkningsportalen skal det etableres bensinstasjon/ vegserviceanlegg straks vest for og kanskje delvis over minnesteidet. Vi tolker det som at det kan bli aktuelt å finne et nytt og mer egnet sted for bautasteinen og infotavlen. Med fysisk omforming av området kan det være bedre at minnesteidet reetableres straks nord for den faktiske ødekirkegården, kanskje i sammenheng med en ny parkeringsplass eller tilsvarende. Dette vil være mer «på sin plass», samt at det gir oss mulighet til å fornye innholdet i formidlingsteksten på skiltet, basert på ny kunnskap om den arkeologiske og kirkehistoriske lokaliteten på Foss.</p> <p>d) <b>Erstatningsareal «Moadalen».</b> Det fjerde og siste punktet dreier seg om et erstatningsareal for tapet av området som kalles «Moadalen». Dette utgjør terrenget der dagens barnekultursti er anlagt. De ansatte på bygdetunet har i samråd med oss besluttet å stenge deler av anlegget der på grunn av manglende vedlikehold og sikring. Museumslaget er kjent med at det tilstøtende arealet i sør (221/1) lenge har vært aktuelt som et tilleggsareal til museumsområdet. Grunneier Bjørn Foss har signalisert at han ønsker å avhende denne parsellen, og at bygdetunet i så fall blir prioritert. Vi vil gjerne at dette friområdet inkorporeres i Horg Bygdatun. Vi ser for oss at dette er et egnet sted for barn å leke og oppholde seg.</p>	<p>c) Endelig plassering av minnestein vil bli avklart i detaljprosjekteringen.</p> <p>d) I kompensasjonsplanen er det foreslått at det statlige friluftsområdet utvides sørover i tråd med merknaden. Om dette gjennomføres vil bli avklart i prosessen knyttet til midlertidig og permanent beslag av statlig sikra friluftareal. Dette vil også være en del av grunnervvervsprosessen. Arealoverføring til dette formål er betinget av samtykke fra grunneier.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
<p>14. Allskog 01.06.2023</p>	<p>ALLSKOG er et samvirkeforetak eid av 7 500 skogeiere. Som skogeierne næringsorganisasjon er det vår oppgave å se til at skogeierne lider minst mulig skade som følge av utbyggingen. Det hadde vært ønskelig med en mer helhetlig og framtidsrettet planlegging fra starten av, og at det legges til grunn at berørte grunneiere får den erstatningen de har krav på.</p> <p>Nye veier har gitt Norconsult i oppdrag å foreta naturtyperegistreringer i planområdet. Vi kan dessverre konstatere at Norconsult velger å utføre oppdraget uten å kontakte den enkelte skogeier. Dermed blir risikoen for at de da gir fremstillinger uten den nøyaktige lokalkunnskapen faretruende stor. Vi legger også merke til at det på oppdrag fra Nye veier har blitt foretatt naturtyperegistreringer godt utenfor planområdet for ny E6.</p> <p>Det er et betydelig sprik mellom antall dekar skog som angis i arealregnskapet i planforslaget (s. 115) og i klimagassregnskapet i medfølgende rapport (s. 13). ALLSKOG SA har bedt Nye veier om en forklaring, men ikke fått svar på henvendelsen innen høringsfristen.</p> <p>Om vi legger til grunn at reguleringsplanen direkte berører relativt små skogarealer, kan planen likevel føre til en indirekte påvirkning av inntil 1000 dekar skog. På vegne av skogbruket vil vi fremme følgende krav til avbøtende tiltak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Med mindre skoggrunn blir dyrket opp og tilbakeført til grunneier, skal utbygger bekoste gjenplantning av all midlertidig ervervet skog, uavhengig av bonitet.</li> <li>Utbygger skal være økonomisk ansvarlig frem til gjenplantningene har oppnådd sikker foryngelse.</li> <li>Kulvert ved profil 7500 må være stor nok til å passere med tømmervogntog og de hogstmaskinene som brukes i dag. Det bør også bygges sammenhengende skogsbilvei vest for ny E6 fra undergang ved profil 5800 til kulvert ved profil 7500.</li> <li>Utbygger skal yte erstatning for økte driftskostnader for skogbruket som følge av utbyggingen. Vi tenker særlig på restriksjoner og kostnader som måtte følge av rasfare i område med viktig infrastruktur, jfr. krav i Norsk PEFC Skogstandard.</li> <li>Følgkostnadene av naturtyperegistreringer bestilt av Nye Veier skal dekkes av utbygger.</li> </ol>	<p>I planbeskrivelsen er arealregnskapet knyttet til den drivverdige skogen, dvs at det er vist til treslag og hogstklasse 4 og 5. Et mer detaljert regnskap foreligger i rapportene NV50E6GK-PLA-RAP-0012 Delutredning naturressurser og NV50E6GK-PLA-RAP-0026 Tilleggsrapport.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Det er i planbestemmelser stilt krav til behovsprøvd hogst for å begrense naturinngrep i anleggsfase ( 6.5.1). I tillegg er det stilt krav om bruk av stedegen vegetasjon ved opparbeiding/revegetering. Gjenplantning av kantskog er varetatt for naturhensyn (3.4).</li> <li>Dette er noe som vil bli avklart i forbindelse med grunnervvervsprosessen.</li> <li>Tømmertransport; Areal ivaretatt i plankart og planbestemmelser (LSK,L30 og #K3).</li> <li>Dette er noe som vil bli avklart i forbindelse med grunnervvervsprosessen.</li> <li>Naturtypekartlegging er gjennomført i forbindelse med planleggingen av ny E6. Følgkostnader er noe som vil bli avklart i forbindelse med grunnervvervsprosessen.</li> </ol>

Fra	Innspill	Kommentar
<p>15. Besteforeldreaksjonen 24.05.2023</p>	<p>Planforslaget som nå foreligger til behandling, endrer ikke på våre hovedinnsigelser som gjelder konsekvensene for klima og miljø. Vi blir oftere og oftere minnet om alvoret i klimaendringene. FNs generalsekretær er desperat og varsler at verden nå er på kanten av stupet til klimakatastrofe og i Norge uttaler ulike regjeringer at «klimasaken er vår tids største utfordring». Da blir det helt meningsløst å bygge flere motorveier som vil øke klimagassutslippene, på tross av at vi har forpliktet oss til å redusere utslippene med minst 50 % i løpet av de neste 7 årene. Siste offisielle tall (SSB, 2021) viser likevel at utslippene i vegsektoren økte med 3,8%!</p> <p>Premissene for etableringen av Nye Veier og planene for den gigantiske motorveitbyggingen i Norge, ble vedtatt før Parisavtalen og er dermed utdaterte. Nå stiller også Transportøkonomisk Institutt seg kritisk til de prioriteringene som er gjort for å nå klimamålene. ( Klassekampen 27.05.23)</p> <p>På denne bakgrunn er vår hovedkonklusjon at den aktuelle planen bygger på feil forutsetninger og derfor ikke må vedtas.</p> <p>De positive virkningene er beskrevet som at utbyggingen vil gi økt framkommelighet (6-7 minutter kortere reisetid) og at sikkerhet for alle kjøretøy og for myke trafikanter forbedres. Det samme gjelder mindre støy- og luftforurensing i flere tettsteder. Når det gjelder trafikkikkerhet hersker det stor usikkerhet og motforestillinger blant fagfolk.</p> <p>De negative konsekvensene av planforslaget har likevel fått et vesentlige større omfang i beskrivelsen:</p> <p>Klimagassutslippet fra tiltaket (anleggsfase, drift og vedlikehold) er på 194 440 tonn CO<sub>2</sub>e. Fra biltrafikken er den beregnet å være 288 000 tonn høyere enn 0-alternativet over en periode på 75 år. Hvordan kom en frem til disse tallene? Det er svært kritikkverdig at de totale utslippene fra biltrafikken ikke er beregnet. Økte utslipp skyldes ifølge planbeskrivelsen, at det overføres trafikk fra andre veier, økt fartsgrense og at ny vei utløser økt reiseaktivitet.</p> <p>For ikke-prissatte konsekvenser av planen er veiprojektet vurdert som negativt. Det gjelder landskapsbilde, friluftsliv, kulturarv, inngrep knyttet til elve- og kulturlandskap og vesentlig beslag av dyrka mark. Sistnevnte punkter har også virkning for CO<sub>2</sub>-lagring.</p>	<p>Stortinget har vedtatt at det skal bygges ny E6 mellom Ulsberg og Melhus.</p> <p>Klimagassutslipp (inklusive vegtrafikkutslipp) er beskrevet i planbeskrivelsen kap. 5.3. I tillegg er det vist til Fagrapport klimagass og Transportmodell og EFSEKT-beregninger.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>Etablering av en 4-felts motorvei vil ytterligere svekke muligheten for en satsing på jernbanen som åpenbart er et bedre alternativ for miljøvennlig langtransport i Norge.</p> <p>Planen som i utgangspunktet har store negative konsekvenser for miljø og klima og som i tillegg viser negativ økonomisk samfunnsnytte, må ikke godkjennes.</p> <p>Hovedsaken for oss er at dette prosjektet er totalt uforenlig med en ansvarlig klimapolitikk som Norge er forpliktet til gjennom Parisavtalen. Vi har ingen tid å miste!</p>	
<p>16. Norske lakseelver 02.05.2023</p>	<p>a) Norske Lakseelver kan ikke støtte en E6-utbygging langs med Gaula, slik som detaljreguleringsplanen legger opp til. Vi mener at planen kommer i direkte konflikt med nasjonale føringer for villaksforvaltningen og nasjonale mål for forvaltningen av vernede vassdrag. Fremfor en ny trasé for firefelts motorvei, henstiller vi til at Nye Veier vurderer opprusting og gjenbruk av eksisterende E6 som et mer miljøvennlig og bærekraftig alternativ.</p> <p>Ny E6 skal legges både langs etter og over Gaulas hovedløp, noe som vil kreve omfattende inngrep både i og ved elvas hovedløp, i viktige sideløp, våtmarker og naturtyper.</p> <p>b) Vi mener at det er nødvendig å trekke inn og vektlegge viktigheten av de nasjonale målene for forvaltning av vernede vassdrag. Selv om vassdragsvernet primært omfatter kraftutbygging, skal vernede vassdrag også behandles med varsomhet når det gjelder andre typer inngrep (inngrep som kan redusere verdi for naturvern- og friluftsmål og vitenskap må søkes unngått). Det må legges vekt på å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø, og sikre referanseverdien i de mest urørte vassdragene.</p> <p>c) Hensikten med vassdragsvernet er å bevare et representativt utvalg av norsk vassdragsnatur for ettertiden. Det er kun 25% av vassdragene som er beskyttet gjennom verneplaner, og vi må derfor stille spørsmål om en firefelts motorvei er i tråd med Stortingets intensjoner for vassdragsvernet? Vår vurdering er at en slik utbygging vil endre landskapsbildet. Det vil også påvirke naturtyper, fisk og fiskens leveområder negativt. Et så omfattende tiltak vil også redusere verdien av friluftsliv betraktelig, samtidig som en motorvei vil både fragmentere</p>	<p>a) Stortinget har vedtatt at det skal bygges ny E6 mellom Ulsberg og Melhus. Det har vært en omfattende prosess i forkant av Melhus kommunens trasevalg 25.10.2022, og det er denne traseen som ligger til grunn for reguleringsplanen.</p> <p>b) Se svar på merknad fra Statsforvalteren, punkt 6d). Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø og spesielt Gaula med sidevassdrag.</p> <p>c) Se svar under punkt b). Inngrep ved bygging av firefeltsveg er unngåelige, og det er derfor utarbeidet en kompensasjonsplan for blant annet ivaretagelse av Gaula og viktige naturtyper. Planskilt kryssing av E6 for vilt og friluftsliv er ivare tatt i plankart og planbestemmelser.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>leveområder og representere en barriere for vilt. Vi må også minne om FNs naturavtale, som ble vedtatt 19.12.2023, har som mål om 30% representativt vern av verdens hav, innsjøer og elver innen 2030.</p> <p>d) Utbygging og mer arealbeslag er den viktigste driveren til naturkrisen og hovedårsaken til at en rekke arter er i tilbakegang. 75 % av jordas overflate er i dag endret eller påvirket av menneskelig aktivitet. Arealendringer utgjør derfor en av de største truslene mot naturmangfold både på land, i ferskvann og i havet.</p> <p>e) Gaula er et Nasjonalt laksevassdrag. Det betyr at nye inngrep som kan skade villaksen ikke er tillatt. Beskyttelsen av laksens leveområder i disse vassdragene skal styrkes og leveområder som er i god forfatning vil bli sikret og leveområder som ikke er optimale skal restaureres. De nasjonale laksevassdragene skal også prioriteres i det generelle arbeidet med å styrke villaksen. Utbyggingen vil kreve omfattende inngrep i og ved elvas hovedløp, i viktige sideløp, våtmarker og naturtyper. Det er både midlertidige inngrep og permanente inngrep. Særlig problematisk er brokryssningene av elva i viktige gyte- og oppvekstområder for villaksen, hvor etablering av forbygninger og brofundamenter i vannstrengen vil ha store negative konsekvenser for villaks på både kort og lang sikt. F.eks. vil gyteområdet ved Røskaft bli sterkt berørt av forbygning ved brokryssingen. Dette er et av de viktigste og mest benyttede gyteområde nedstrøms Gaulfossen.</p> <p>f) Gaulas sidebekker har en viktig funksjon som leveområder for sjøørret. Sjøørret er fredet på grunn av svak bestand i vassdraget. Vitenskapelig råd for lakseforvaltning (VRL) klassifiserer sjøørretbestanden i elva som "dårlig". Vi er derfor bekymret for ytterligere negativ påvirkning på flere av disse lokalitetene. Beskyttelse av både vandringsmuligheter oppstrøms og nedstrøms, gyte- og oppvekstområder, samt ivareta god vannkvaliteten i sidevassdragene er viktig for å sikre at de opprettholder sin naturlige funksjon som leveområde for både sjøørret og laks.</p> <p>g) Norske Lakseelvers vurdering er at utbygging i tråd med reguleringsplanen vil gi medføre svært negativ påvirkning på villaksens leveområder, en art som ble oppført på rødlista i 2021 som nær truet. Forekomsten av atlantisk laks er på et historisk lavt nivå, og i Norge er innsiget av atlantisk laks halvert siden midten av 1980-tallet. Dette skyldes menneskelig aktivitet og lavere generell</p>	<p>d) I detaljprosjektering vil det vurderes ytterlig reduksjon av både midlertidige og varige arealinngrep</p> <p>e) Tas til orientering. I forbindelse med planarbeidet er samla belastningen av ny E6 på Gaula (NV50E6KK-YML-RAP-0021) og mulighetsstudie over mulige restaurerende og kompenserende tiltak (NV50E6KK-YML-RAP-0022) utarbeidet for å sikre en helhetlig vurdering av Gaula med sidevassdrag. Dette har vært underlag for reguleringsplanen (plankart og planbestemmelser). Ved å legge til grunn en brutype på Røskaft uten pilarer i elv, vil eksempelvis inngrep i Gaula kunne reduseres.</p> <p>f) Vandringsmuligheter for fisk i sidebekker skal ivaretas og er sikret i plankart og planbestemmelser (H560_1 og 7.3).</p> <p>g) Tas til orientering.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>overlevelse i sjøen. Rømt oppdrettslaks, lakselus og infeksjoner fra lakseoppdrett er vurdert som de største truslene, men også vannkraft og fysiske inngrep er reelle trusler mot villaksbestandene. Laksebestanden i Gaula er i dag negativt påvirket av faktorer som lakselus, høy beskatning og arealinngrep. Dette befester «Gaulalaksen» som sårbar art og at bestanden ikke tåler ytterligere belastninger.</p> <p>h) Prinsippene i Naturmangfoldloven (nml) §§ 8-12 skal legges til grunn for offentlig beslutningstaking, og i denne saken er vi særlig bekymret for den samlede belastningen på Gaulavassdraget, jf. nml. § 10. Vi vet at vassdraget fra tidligere er påvirket negativt av bla. elveforbygning/ erosjonssikring, grusgraving, bunnplastring, landbruksutfyllinger, avrenning fra avløp og landbruk samt vannkraftregulering i et sidevassdrag. Vi vet også at både anleggsperiode og driftsfase vil gi store påvirkninger på hovedelva og Gaulas sidevassdrag, men den samlede belastningen fremstår som usikker. Det er likevel god grunn til å tro at E6-utbyggingen permanent vil endre den naturtilstanden vassdraget har i dag. E6-prosjektet bidrar derfor ytterligere til en bit-for-bit-nedbygging av naturen. Vassdragsnaturen i Norge er truet, og elvevannmasser er oppført på rødlista for naturtyper, nettopp på grunn av fysiske inngrep som landbruk, vassdragsregulering og veibygging. I dette planarbeidet ser vi at det er risiko for irreversibel skade på naturmangfoldet, og dersom man skal legge vekt på nml. §§ 8-12 bør ikke E6 mellom Gyllan og Kvål bygges slik som planen legger opp til.</p> <p>i) Regjeringens overordnede mål for villaksforvaltningen er å bevare og gjenoppbygge laksebestander av en størrelse og sammensetning som sikrer mangfold innen arten og utnytter dens produksjonsmuligheter. Vi må understreke at dette ansvaret hviler på flere sektorer, og slik vi ser det er veiplanene for ny E6 på direkte kollisjonskurs med både nasjonale føringer for lakseforvaltningen og nasjonale mål for forvaltning av vernede vassdrag. Når vi i tillegg ser at både naturregnskapet og den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet er negativ, mener vi at gjenbruk og opprusting av eksisterende E6 vil være en mer bærekraftig løsning.</p> <p>j) Norske Lakseelver viser også til Gaula elveeierlag sin uttalelse til planen, og vi oppfordrer til god dialog videre i prosessen.</p>	<p>h) Tas til orientering. I reguleringsplanen er det lagt til grunn kompensierende tiltak i plankart og planbestemmelser.</p> <p>i) Se svar a)</p> <p>j) Dialog vil bli gjennomført i detaljprosjekteringen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
17. ATB 12.06.23	<p>1. Busstilbud: Busstilbudet langs E6 består av både regionale linjer til/fra Røros og Oppdal og et pendlertilbud til/fra Midtre Gauldal via Melhus mot (i hovedsak) Trondheim. I tillegg er det flere skolebusser som både kjører dalen på langs, men også noe på tvers.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
	<p>2. <b>Holdeplass:</b>  <b>Gyllråa:</b> Ønsker at det reguleres og etableres en holdeplass ved lokalvegen ved Gyllråa. Holdeplassen er primært aktuell i forbindelse med skoleskyss.  <b>Fosskrysset:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Illustrasjon i planbeskrivelsen viser en av flere mulige utforminger av bussholdeplass i tilknytning til park&amp;ride. Som vi har spilt inn tidligere i prosessen er det viktig med holdeplasser på E6 rampene og holdeplass for 2 busser inne på park&amp;ride området.</li> <li>- Det er ikke bestemt hvordan rutestrukturen vil bli, men det er sannsynligvis aktuelt å betjene holdeplasser på E6 ramper ved Fosskrysset med regionlinjer på noen avganger, mens andre avganger kjører disse av ved Fosskrysset, betjener holdeplass ved park&amp;ride og kjører dagens E6 (lokalveg) for å kunne betjene Ler, Lundamo og Kvål, før bussen så kjører ut på E6 igjen ved Hofstadkrysset. Svingebevegelse må ivaretas.</li> <li>- Det er viktig at bussen kan stå 90 grader på hovedveien (lokalveien) ved utkjøring (se skisse).</li> <li>- Det er korrespondanse mellom busser som skal overlevere elever, så en løsning med ensidig holdeplass inne på park&amp;ride arealet der bussbytte skjer på samme plattform er ønskelig.</li> <li>- Vi ber om å bli involvert i den videre detaljutformingen av kollektivløsning ved Fosskrysset.</li> </ul> <p><b>Fosskrysset og gangløsning:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er veldig uheldig at gående må benytte kulverten fremfor å kunne benytte gangvei over brua som vil ha langt mindre stigning og være kortere. Det vil også være en mer universelt utformet løsning og bedre for de reisende. Vi tenker særlig på reisende som reiser med bagasje, rullestol, barnevogn ol.</li> </ul>	<p>Gyllråa: Plankart er justert og kantstopp er lagt inn ved lokalvegen.</p> <p>Dialog og endelig utforming avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen av Fosskrysset.</p> <p><b>Fosskrysset og gangløsning:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulvert under E6 er en trafiksikker løsning uten konflikt med biltrafikk. Tilrettelegging for kryssing over bru, vil få flere til å benytte bru i stedet for kulvert, som gir økt konflikt-potensiale mellom gående og kjørende. Kulverten har dessuten stor bredde og lysåpning fordi dagens kjøreveikulvert er planlagt forlenget og brukt til gangveikulvert.</li> <li>- Fortau på brua gir kryssing i plan av to ramper som reduserer trafiksikkerheten. Fare for bruk av «snarvei» over brua kan reduseres ved bruk av gjerder/rekkverk</li> <li>- Kort lengdeforskjell (120 m) mellom alt.</li> <li>- Park&amp;ride ligger ved nordvendt pårampe. De fleste pendler mot Melhus, og har direkte kobling fra park&amp;ride til busslomma på morgenen. Litt lengre gåavstand på ettermiddag har mindre betydning.</li> <li>- Brukere av park&amp;ride vil etablere en daglig rutine med å bruke kulvert under E6.</li> <li>- Park&amp;ride området vil bli detaljert ut i forbindelse med detaljprosjekteringen.</li> </ul>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>- Undergangen og stigningsforholdene vil oppleves som en barriere, i tillegg til opplevd trygghet i en undergang. Vi tror folk flest vil velge å krysse over brua, og vurderer det som tryggeste løsning å tilrettelegge for mye trafikanter der folk faktisk vil krysse.</p> <p><b>Påkjøringsrampe ved Fosskrysset:</b> Fra holdeplass på E6 rampe i nordgående retning er det viktig at det er lang nok påkjøringsrampe – bussen bruker tid på å komme opp i samme fart som det vil være på E6.</p> <p><b>Fossløkken og Fossbakken:</b> Sørgående holdeplass er lagt i kurve, og det ser ikke ut til at det er planlagt plattform/påstigningsareal til denne. Det er viktig at sørgående holdeplass også sikres på-/avstigningsareal. Ettersom holdeplassen er lagt i kurve, er det tilstrekkelig sikt bakover for sjåføren ved utkjøring fra holdeplassen?</p>	<p><b>Påkjøringsrampe ved Fosskrysset:</b> Denne er dimensjonert iht. Håndbokkrav, og er ca. 40 m lengre enn minimumskrav. Like nord for rampens slutt er det geoteknisk krevende skjæring ved Horg bygdatun, og feltet må avslutte før denne skjæringen. Ramper dimensjoneres for at personbiler kommer opp i høy nok hastighet. Det er ikke gitt at buss kommer opp i fartsgrensen, men buss vil ha over 10 sekunder i akselerasjonsfeltet til fartstilpasning og fletting.</p> <p><b>Fossløkken og Fossbakken:</b> Ved sørgående holdeplass er plankartet justert for å ivareta av-/påstigningsareal. Sikt ivaretatt bakover.</p>
	<p><b>3. Halvkryss ved Kvål</b></p> <p>Sør for Kvål foreslås det rundkjøring med av-/påkjøringsrampene til E6. Det er mulig å kjøre av til Kvål når man kommer fra Trondheim og på i nordgående retning. Om man snur rampene ved Kvål kan man kjøre på i sørgående retning og av i nordgående retning. Dvs. busser som kjører «ekspresavganger» via rampene på Fosskrysset, kan kjøre ny E6, kjøre av i dette krysset, betjene Kvål og kjøre ut på E6 ved Hofstadkrysset. Likedan i motsatt retning, bussene kan kjøre av ved Hofstadkrysset, betjene Kvål og kjøre ut på ny E6 fra dette krysset. Vi oppfordrer til at det vurderes å endre utformingen av krysset fordi det logistikkmessig vil være bedre for kollektivtrafikken. Kvål har mange reisende, togstoppet på Kvål er planlagt nedlagt, og da er det enda viktigere med et godt busstilbud herfra.</p>	<p>Krysset skal ivareta beredskap ved behov for stenging av E6-tunnelen. Det er derfor viktig å kunne svinge av E6 sørover og på nordover. Foreslått løsning vil ikke ivareta dette kravet til framkommelighet (stenging av tunnel).</p>
	<p><b>4. Utforming av lommer og kantstopp</b></p> <p>a) Vi ber om at det settes av areal til et godt tilrettelagt av- og påstigningsareal (i begge retninger), og med rom for sikker atkomst til og fra holdeplassen alle brukergrupper. Vi ber også om at det settes av areal til leskur ved alle holdeplasser.</p>	<p>a) Ivaretas i detaljprosjekteringen.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>b) Det er viktig at bussen ser trafikken bakfra i venstre speil, med lang nok sikt i forhold til den reelle hastigheten på kjøretøyene bakfra, både ved kantstopp og lommer.</p> <p>c) Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Plattformen fungerer som en barriere fordi høydeforskjellen/kantstein vil stanse kjøretøy som sklir. Det gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen (unngår gap), øker kvaliteten generelt og reduserer/fjerner behovet for å bruke rampe.</p> <p>d) <b>Belysning:</b> Alle holdeplasser bør være belyst av hensyn til trafikksikkerhet, opplevd trygghet og universell utforming. Det er nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen.</p> <p>e) <b>Ensidig toveis løsning:</b> tar litt lengre tid å betjene enn kantstopp og lommer, og derfor er det viktig at sjåføren ser godt om det er reisende som skal med bussen for å unngå å unødvendig kjøre innom holdeplassen dersom det ikke er reisende som skal med bussen.</p> <p>f) <b>Utvidelse av kjøremønster før og etter plattform:</b> Ved å utvide området i yttersporet av svingebevegelsen vil bussen bli liggende kant i kant med plattform og sikre at alle dører kommer inntil. Dette bidrar til å sikre universell utforming. I detaljutformingen ber vi om at det tas høyde for at bussens overheng i for- og bakkant slår ut når bussen svinger, og at det ikke planlegges for at bussens overheng sveiper over plattform der folk kan stå. For å unngå at bussene behøver å gjøre en skarp venstresvingbevegelse ved utkjøring fra plattform er det behov for nok plass fremover etter påstigningspunktet for slak venstresving inntil overheng bak på høyre side er klar av plattformen.</p> <p>g) <b>Tilrettelegge for sanntidsskjerm:</b> AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Vår anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. Vi oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. Vi ønsker at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en kasse til leskur.</p>	<p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Ivaretatt.</p> <p>d) Belysning blir ivaretatt som en del av detaljprosjekteringen.</p> <p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Ivaretas om mulig i detaljprosjekteringen.</p> <p>g) Strøm til holdeplass innarbeides i detaljprosjekteringen.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p><b>5. Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte</b></p> <p>a) Kun bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, håndbok N100).</p> <p>b) Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane. Det er viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikkeres uavhengig av hverandre.</p> <p>c) Spøringskurver i N100 setter svingradius for dimensjonerende buss til 12,5 meter. Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15,0 meter lang, 2,55 meter bred (uten speil). Svingeradien for dimensjonerende buss ved prosjektering bør økes til 14,0-15,0 meter.</p> <p>d) Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm speil på hver side. Total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk ha kjørefeltbredde 3,25 m. 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Det er viktig at lokalvegen er bred nok for bussene. Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken.</p>	<p>a) Ivaretatt.</p> <p>b) Ivaretas i forbindelse med detaljprosjekteringen.</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Parallell lokalveg langs ny E6 dimensjoneres iht. vegklasse Hø2. Vegbredden er 7,5 m pluss breddeutvidelse i kurver. For veger med buss i rute ivaretas krav til spring/fremkommelighet for buss.</p>
	<p><b>6. Universelt utformede kollektivreiser</b></p> <p>Kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av funksjonsevne. Alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.</p> <p>Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge kryssingspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter - fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.</p>	<p>Ivaretatt i planbestemmelse 4.3.1.</p>
	<p><b>7. Anleggsfasen:</b></p> <p>Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever,</p>	<p>Ivaretatt i planbestemmelse 7.10 Trafikkavvikling i anleggsperioden.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p>og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.</p>	
<p>18. FAU Hovin skole</p>	<p>På vegne av FAU v/Hovin skole kommer følgende innspill/spørsmål: Det fremgår ikke tydelig hvordan barn som bor på østsiden av Gaula skal komme seg til skole til fots. Er det mulig å få et mer tydelig bilde og forklaring på dette? Det er svært viktig at trafiksikkerheten blir ivaretatt for barna og ev. andre som går eller sykler denne strekningen.</p>	<p>Det vil bli etablert gang- og sykkelveg langs Fossvegen fra Røskaft til sørsiden av Fosskrysset. Denne vil få forbindelse til gangkulvert under E6 ved Fosskrysset som kyttes til gang- og sykkelveg ved Tømmesdalsvegen vest for E6.</p>
<p>19. Sindre Folstad 28.05.23</p>	<p>Generelt fornøyd med planforslaget. Har forslag til løsning vedr. atkomst til eksisterende område for gapahuk ved Gaula. Innspill vedr. overvannsledning, avlingstap, forringelse av fiskevald og trafiksikkerhet langs Lebergsveien i anleggsperioden.</p>	<p>Forslag til atkomstvei til gapahuk er foreslått med tanke på kombinert atkomst til dyrka mark øst for E6. Det gjøres en ny vurdering av atkomstvei i samråd med grunneiere forbindelse med detaljprosjekteringen. Overvannshåndtering vil bli vurdert i forbindelse med detaljprosjekteringen. Erstatningskrav vil bli vurdert i forbindelse med grunnerv. Trafiksikkerhetstiltak langs Lebergsveien vil bli vurdert i forbindelse med detaljprosjekteringen i forkant av byggestart.</p>
<p>20. Mari Løberg</p>	<p>Eiendom 260/3 på Lundamo har en vannkilde som muligens går over tiltenkt tunnel. Hvis vannet vi har forsvinner når det jobbes med tunnelen og etter den er i bruk, vil vi ha drikkevann uten noen kostnad.</p>	<p>Nye Veier som byggherre vil være ansvarlig for å opprettholde eller erstatte alle berørte drikkevannskilder langs ny E6. Skulle vannkilden bli berørt er det derfor Nye Veiers ansvar å skaffe ny drikkevannsforsyning av minst like god kvalitet.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
21. Odd-Mikael Skavern	<p>Mitt hus ligger åpent til oppe i lia øst for Hovin. Fra Fosshaugan har jeg ca. 1 km fri sikt til E6 i dag. Ny vei vil gi alle som bor i området betydelig høyere støynivå, når farten øker fra dagens 80 km til 100 (110) km i timen.</p> <p>Ber om at støyskjermingen tar høyde for at det blir økt støy for de som bor oppe i liene også.</p>	<p>Eiendommen ligger ca. 600 m fra ny E6. Støyberegningene viser at eiendommene vil få støynivå under grenseverdiene, og har dermed ikke behov for støyskjerming</p>
22. Åge og Inger Selven 28.04.2023	<p>Støy ved Fossvegen 130, 132 og 134: Som det framgår av støykart og støyberegninger, ligger våre tre bolighus og uteområder svært utsatt til for støy fra både ny E6 og ny lokalvei. Vi ønsker derfor at det blir satt opp ikke-reflekterende støyskjermer på begge sider av ny E6 langs vår eiendom. Dette vil da også dempe støyen til gang- og sykkelvei som vi regner med vil bli mye brukt. Det er mye felles skole- og fritidsaktivitet for barn og ungdom på Hovin og Lundamo. Bygdaturnet blir også mye brukt som utgangspunkt for turaktiviteter. God støydemping av lokalvegen/ gang- og sykkelveg, vil derfor være et stort pluss for folkehelsen.</p> <p>I tillegg regner vi med at nødvendig støydemping blir utført i våre tre bolighus.</p> <p>Vi har et sterkt ønske om fortsatt å bo på eiendommen da den har vært i samme familie siden gården ble anlagt rundt 1920. Neste generasjon vil også gjerne fortsette å bo her.</p> <p>Dersom det viser seg at tilstrekkelige tiltak ikke er mulig, ønsker vi at vi får bygge ny bolig/boliger lenger nord på eiendommen. Her anser vi at mulighetene for nødvendig støyskjerming vil være betydelig enklere. Dette området er i kommuneplanen angitt som område for spredt boligbygging.</p> <p>Vi gjør oppmerksom på at hovedvannledningen til deler av Hovinåsen vil bli liggende i traséen for ny lokalveg/gang-sykkelvei. Dette er også vår vannkilde med stoppekran i skråninga ned mot vegen.</p> <p>På nordsida av våre hus går det også en infiltrasjonsgrøft fra vår septiktank. Denne kan komme i konflikt med ny vegskjæring.</p> <p>Vi håper derfor på en tett dialog med Nye Veier og kommunen, slik at vi kan finne en fornuftig løsning så raskt som mulig, noe som vil gi oss forutsigbarhet for årene som kommer.</p>	<p>Eiendommen ligger høyere enn ny E6, og er støyuutsatt. Lokal støyskjerming på eiendommen vil være aktuelt tiltak, og utforming vil bli vurdert i samråd med grunneier. Støytiltakene vil bli nærmere avklart i detaljprosjekteringen i forkant av byggestart.</p> <p>Infiltrasjonsgrøft vil bli ivaretatt i forbindelse med byggingen.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
<p>23. Beboere ved Grinnisvegen 26.04.2023</p>	<p>De viser til side 7 i samlet saksfremstilling som beskriver hvordan tunnelmasser er tenkt fraktet på fylkesvegene gjennom Hovin sentrum og Evjengrenda. De etterlyser kart i planforslaget som viser anleggsområder i byggeperioden.</p> <p>Ved bruk av Grinnisvegen som anleggsveg må følgende ivaretas/vurderes; trafiksikkerhet, støy, støv, rystelser og myke trafikanter. Veien er en smal grusvei og ikke har fortau, benyttes ofte av turgåere og syklister, til hestesport og av lokale bønder som har dyrkamark og skog langs vegen, ungdom på moped, lett motorsykkel og mopedbiler.</p> <p>Fylkesvegen er lite rustet for tung anleggstrafikk, da den ligger på en leirsåle som er lite egnet for slik type trafikk i nåværende standard. Flere av bolighusene og gårdene på vegstrekningen ligger tett inntil vegen, og vil bli sterkt berørt av rystelser. Allerede nå i dag merkes dette godt de gangene tunge kjøretøy bruker vegen, som for eksempel tømmerbiler som henter tømmer etter hogst.</p> <p>Om slike kjøretøy skal trafikkere fylkesvegen hver eneste dag i en lang periode, vil dette ødelegge vegen samt medføre store endringer i forholdene når det gjelder støy, støv og rystelser for oss som bor langs strekningen. En slik mengde anleggstrafikk vil også redusere muligheter for å kunne drive med hestesport langs vegen, og det vil være trafikkfarlig for gående og syklende. Vi ønsker derfor at følgende spørsmål tas stilling til og besvares:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vil beboernes interesser bli ivaretatt på strekningen Moagjerdet - Sandbrauta om veien benyttes til anleggstrafikk?</li> <li>• Hvordan løses problemer med støy, støv og rystelser?</li> <li>• Vil asfaltering være en løsning?</li> <li>• Hvordan ivareta myke trafikanter som benytter strekningen? Hvordan løse trafiksikkerhet for skolebarn på strekningen?</li> </ul>	<p>Det er ikke endelig avklart om Grinnisvegen vil bli brukt som anleggsvei for massetransport. Alternativet vil være å bygge Røskaftbrua tidlig i anleggsperioden slik at tunnelmasser kan fraktes over den.</p> <p>Dersom Grinnisvegen skal benyttes må det gjøres en del tiltak på strekningen som ivaretar stabilitet og styrke på veien, trafiksikkerhet, støv, støy og rystelser. Dette vil i så fall bli avklart i forkant av byggestart når entreprenør for utbyggingen er valgt.</p> <p>I planbestemmelse 7.10 er det stilt krav om at det skal utarbeides en plan for trafikkavvikling under anleggsperioden for blant annet å sikre trafiksikkerheten. Planbestemmelse 3.5.1 sikrer at miljøkvalitet ivaretas i detaljprosjektering, anleggsfase og drift.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
24. Asle Horghagen 31.05.2023	<p>Framhever behov for nydyrkingsareal, og har konkret forslag til aktuelt areal. Poengterer viktigheten av samarbeid med fagmiljøer i forbindelse med brubygging og inngrep i Gaula. Foreslår at det legges inn ny kulvert under jernbanen for atkomst til arealer mellom jernbanen og Gaula.</p> <p>Forutsetter at dagens strøm- og vannforsyning blir ivaretatt.</p>	<p>Reguleringsplanforslaget medfører at bygningsmassen må innløses for rivning. Det er ikke avklart om tunet kan gjenoppbygges annet sted på eiendommen. Eiendommens restareal vil ha støy fra både veg og bane. Alternativet til å bare innløse bygninger, kan være innløsning av hele eiendommen. I et slikt tilfelle kan makebytte av gårdsbruk være aktuelt. Dette vil bli nærmere vurdert og avklart i grunnervvervsprosessen i dialog med grunneier.</p> <p>Erstatningsareal: Matjordplan og kompensasjonsplan er revidert etter innsigelse fra Statsforvalteren. Det er lagt føringer på at myr ikke skal dyrkes opp. I forbindelse med prosjektering og bygging av brua over Gaula vil aktuelle fagmiljøer bli involvert. I forbindelse med dialog med Bane NOR legges det opp til etablering av ny kulvert under jernbanen i søndre del av Horghagens eiendom.</p>
25. Berit S. Horghagen Reidar Horghagen 31.05.23	<p>Påpeker at Fossvegen ikke er egnet som lokalvei, og at trafikkmengden vil mangedobles. Bomiljø og folkehelse vil bli sterkt skadelidende pga dette. Ber om at det ses på andre muligheter.</p> <p>Har merknader til at støy i anleggsperioden ikke er hensyntatt, og at støy fra Fossvegen heller ikke inngår i støyberegningene.</p> <p>Uttrykker at det er sterkt beklagelig at så my god matjord blir berørt på eiendommen.</p>	<p>Planen legger opp til at Fossvegen skal oppgraderes på hele strekningen fra Fosskrysset til Røskaft. Det betyr bygging av ny vei med 7,5 m bredde samt ny gs-veg på østsiden av veien. Ved Horghagens eiendom vil Fossvegen bli flyttet noe lengre unna eiendommen enn i dag, og gs-vegen vil bli liggende på dagens Fossvegen. Avkjørsel opprettholdes på samme sted som i dag. Trafikkmengden vil øke noe, og er beregnet til ca. 1000 biler pr. døgn som er lav trafikk på en vei med denne standarden. Stenging av E6 i dette området vil være en meget sjelden situasjon. Det samme gjelder da også omkjøring på Fossvegen. Støykrav i anleggsperioden og i permanent situasjon vil bli ivaretatt, og støy fra Fossvegen bli inkludert i støyberegningene som vil bli gjort i prosjekteringsfasen. Aktuelle lokale støytiltak vil bli vurdert i samråd med grunneier.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
<p>26. Svein, Jann Roger, Elias Eyjen 02.06.23</p>	<p>De fleste merknader er generelle og kan ha betydning for en lang rekke eiendommer i dette området. Noen merknader er spesielt knyttet til enkeltbruk hvilket det vil bli gjort rede for i det følgende. Samtlige eiendommer er i full drift.</p> <p>Ny E6 gjennom Evjengrenda/Grinnisgrenda er et svært dramatisk inngrep. Veggen vil utvilsomt ødelegge et svært godt bo og landbruksmiljø, som så langt har vært forskånet for store inngrep. Miljøet i grenda har i dag høyt verdsatte bokvaliteter, historiske verdier og unike kulturminner som må ivaretas. Bosettinga i grenda er i stor grad preget av at man har verdsatt disse kvaliteter og derfor valgt å bosette seg der. I tillegg har området særs gode kvaliteter som landbruksareal som blir skadelidende av inngrepet.</p> <p><b>Adkomstforhold</b></p> <p>Da er det særdeles viktig at inngrepet gjøres så skånsomt som mulig. Ny E6 vil dele bygda i 2 og en rekke eiendommer vil ha areal på begge sider av E6 når utbyggingen er ferdig. Dette innebærer at det må sikres gode adkomstmuligheter slik at areal, enten det er dyrka mark eller skog, ikke går ut av produksjon. Det fremlagte reguleringsforslag ser mangelfullt ut for så vidt gjelder adkomst for eiendommene til arealer som blir liggende vest for ny veg. Dette betyr at det må etableres flere kulverter som alle har høyde og bredde som fint kan romme dagens landbruksutstyr, samt hogstmaskin og tømmerbil. I tillegg må det etableres avlingsveg/næringsveg på vestsiden av ny E6 som minimum holder standarden vegklasse 3 – landbruksveg hvilket medfører at tømmervogntog på 24 meter skal kunne ferdes langs veggen. Veggen må strekke seg fra tunnelinnslaget og helt til Kvennhusdalen. All skog må kunne drives som før langs hele strekningen, også arealer over tunnellinislag i den grad arealene ikke blir innløst.</p> <p><b>Eventuelle øvrige begrensninger på næringsutøvelse:</b> Mine klienter erfarer, etter opplysninger fra Allskog, at det kan bli satt begrensninger på hogst i skogen som følge av veggen. Årsaken til dette skal være at hogst kan medføre økt fare for skred, med den konsekvens at kritisk infrastruktur blir skadet. En mulig konsekvens er at grunneiere blir pålagt grunnundersøkelser før hogst, hvilket normalt vil medføre at hogst i skogen ikke lengre blir lønnsomt. Dette ser ikke ut til å være berørt i planarbeidet. Vi ber derfor opplyst om det er/kan bli aktuelt, og på hvilken måte det i så fall er tenkt løst.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adkomst til skog vest for E6: Areal ivaretatt i plankart og planbestemmelser (LSK,L30 og #K3).</li>   <li>- Begrensninger: Det er ikke lagt noen begrensninger på hogst av skog i området i reguleringsplanbestemmelser. Skogbrukslova vil gjelde for framtidig hogst i området. Vurderingene i skredfarerapport tar utgangspunkt i skredsannsynlighet mot veilinjen slik denne er utformet på reguleringsplanens tidspunkt. Ved eventuelle framtidige justeringer må</li> </ul>

Fra	Innspill	Kommentar
	<p><b>Vannforsyning:</b> Mine klienter har privat vannforsyning. For Svein Evjen og Elias Evjens del ligger brønnen under det prosjekterte veglegemet, mens Jann Roger Evjen har brønn på vestsiden av ny veg. I alle tilfeller må vannforsyning ivaretas både i anleggsperioden og ved ferdigstillelse, slik at den private vannforsyningen opprettholdes. Det bør etableres muligheter for ekstra trekkerør under ny veg med tanke på fremtidig vedlikehold. Detaljer rundt dette fremgår ikke av planforslaget, og det påpekes at tidligere gårdsregistreringen er gjort med utgangspunkt i en annen vegtrase enn det forslaget som nå foreligger.</p> <p><b>Vilt:</b> Grinnismyra er som påpekt tidligere oppholdssted og trekkveg for vilt. Elg og hjort har tilhold der og det avdekkes årlige fødegroper i området. Området har stor ferdsel da vilt som skal krysse Gaula fredes over området. En kan ikke se at planen tar høyde for dette i den forstand at det legges til rette for viltovergang over ny veg.</p> <p><b>Nydyrking mv:</b> Det har i flere runder vært tale om nydyrking i området til erstatning for dyrka mark som går tapt. Planen inneholder ingen opplysninger som følger opp i dette aktuelle området og det etterspørres. Det anbefales dialog med grunneier i området rundt dette, herunder også for å avdekke områder som kan ha behov for og mulighet for å ta imot matjord.</p> <p><b>Støy og støv:</b> Det legges til grunn at forholdet til støy og støv blir ivaretatt. Man ser dog av de foreløpige beregninger at støykartene i sine beregninger drar god nytte av eksisterende bebyggelse i området. En del av den bebyggelsen som skjermer hus og tun er falleferdig uten nevneverdig håp for restaurering. Planen kan ikke legge opp til at grunneier skal ha restaurering og/eller vedlikeholdsplikt på hus som skal fungere som støyskjerm. Dette gjelder for øvrig flere eiendommer i området. I sitt arbeide med planlegging av tiltak for støy og støv må det tas hensyn til at enkelte bygninger som i dag har reduserende effekt, kanskje kan forsvinne.</p> <p><b>Gaula:</b> Det understrekes at fisket i Gaula representerer en svært viktig ressurs for området, og det forventes at et hvert tiltak som kan være egent til å påvirke fiske eller fiskeopplevelsen skjer i nært samråd med grunneiere og lokal og regional fiskeforvaltning.</p> <p><b>Tunet på gnr.: 257, bnr. 1:</b> I planen omfattes hele tunet på eiendommen av reguleringsplanen, med unntak av fotavtrykket til våningshuset. I tillegg er</p>	<p>skredfarevurderingen revurderes. Dersom dette skulle bli aktuelt må det tas opp som en særskilt sak med grunneierne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vannforsyning: Det skal gjøres tiltak for at eksisterende vannforsyning skal fungerer under og etter byggeperioden. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre, vil ny vannforsyning bli etablert.</li> <li>- Vilt: Det blir viltkryssing under Røskafthua, og også mulighet for kryssing gjennom kulvert ved Sandbrauta.</li> <li>- Nydyrking: Dialog vedr. mulig nydyrking vil bli gjennomført. Matjordplan og kompensasjonsplan er revidert. Større nydyrkingsarealer er foreslått.</li> <li>- Støy og støv: Langsgående støyskjerm etableres og lokale støytilltak vurderes i samråd med grunneiere. Støytilltak vil bli nærmere avklart i detaljprosjekteringen i forkant av byggestart.</li> <li>- Gaula: Se svar på spørsmål fra Statsforvalteren, punkt 6d). Plankart, planbestemmelser, matjordplan og kompensasjonsplan er revidert for i større grad bevare naturmiljø, inkl. ivaretagelse av fisk.</li> </ul>



Fra	Innspill	Kommentar
	<p>driftsbygning snudd på en slik måte at tunfølelse (firkanttunet ødelegges) og utsikt blir ødelagt. Det vil da oppstå et klart tap som må erstattes.</p> <p>Det fremstår svært uklart hvordan veg og andre tiltak ( bekk) vil påvirke bokvalitet og driftsforhold på eiendommen, herunder gir planen store utfordringer med tanke på utvidelse av driftsbygninger og behov for manøvreringsareal. Med det tidsperspektiv som synes sannsynlig vil eiendommen videre i praksis bli båndlagt med tanke på utvikling og investeringer til landbruksformål, i lang tid. Denne tiden kommer i tillegg til den tiden som har passert med stadig ulike vegtraséer som grunneier har måtte t forholde seg til. Slik som eiendommen blir berørt er det vår oppfatning at tunet må flyttes, og planarbeidet bør vurdere om dette skal fremgå allerede av reguleringsplanen.</p>	<p>- Tunet Svein Evjen (257/1): Driftsbygning må innløses for rivning og stabbur kan vurderes flyttet. Begge bygninger er krysset ut i reguleringsplanforslaget. Det vil ikke være nødvendig med innløsning av våningshuset. Grunneier har krav på full økonomisk erstatning for bygning som innløses, samt for eventuelle særulempor som påføres resteiendommen. Også nødvendig sakkyndig bistand ifm. oppbygging av driftsbygning mv. vil bli erstattet. Alt dette vil bli håndtert i grunnervvervsprosessen.</p>
<p>27. Roger Samdal og Samdal snekkeri</p>	<p>Vi er en liten håndverksbedrift med 5 ansatte. BRSS leier i dag næringslokaler for kontor, verksted og lager i Tømmesdalsvegen 4 på Hovin. Leieforholdet varer til minst 2031, og vi har hatt en trygg forutsigbarhet i forhold til utvikling av virksomheten i BRSS. Foreslått trase for ny E6 i planforslaget, innebærer at bygningsmassen i Tømmesdalsvegen 4 blir innløst av Nye Veier og at leieforholdet vårt trolig bli avvirket som en direkte konsekvens av trasevalg for ny E6. Vi har forsøkt å etablere dialog med Nye Veier for å få bistand med å etablere oss et annet sted, men har dessverre blitt kontant avvist.</p> <p>Vi er veldig fornøyde med beliggenheten i Tømmesdalsvegen 4 og ønsker å bli værende der. Anmoder om at Melhus kommune vedtar en alternativ trase som medfører at vi kan bli værende i lokalene på Hovin. En beslutning om å etablere en trase som medfører at våre næringslokaler bli innløst, vil få store økonomiske konsekvenser for både BRSS og i verste fall flere av våre ansatte med familier. Vi har tillit til at Melhus kommune også ivaretar interessene til mindre håndverksbedrifter i kommunen.</p>	<p>Trasévedtak for ny E6 ble gjort av Melhus kommune i oktober 2022. Reguleringsplanen er en detaljering av dette vedtaket, og avtale om innløsning av Fossvegen 4, XL-Bygg Midttømme, er inngått.</p>



Fra	Innspill	Kommentar
28. Tonje Stubbsjøen Kvaløy 31.05.23	<p>Innspill i forbindelse med områdesikring i området mellom Kåsen og Losen. Ønsker avklaringer i forbindelse med skjerming mot støv og støy. Forslag til nydyrkingsareal og driftsveg samt behov for drenering. Påpeker viktigheten av god utforming av turvei/landbruksvei langs vestsiden av Gaula fra Kvål til Losen.</p> <p>Vedlegg som viser vannbåren varme</p>	<p>Sikring av stabilitet i byggefasen vil få stort fokus i prosjekterings- og byggefasen. Befaring i området vil bli gjort i forbindelse med detaljprosjekteringen. Vannbåren varme vil bli ivaretatt. Evt. behov for lokale støv- og støvtiltak vil bli avklart i forbindelse med detaljprosjekteringen i forkant av byggestart. Forslag til nydyrking og driftsveg vil bli vurdert som en del av grunnervet. Turvei langs Gaula ivaretas, og søkes opprettholdt som i dag i størst mulig grad.</p>
29. Kristin Nordvik, Geir Ivar Rønning 31.05.23	<p>1. Innspill vedr. støyskjerming i permanent fase og i anleggsperioden. Parkeringsplass må erstattes, og bekk og infiltrasjonsanlegg må ivaretas.</p>	<p>Detaljerte støyberegninger og dimensjonering av støvtiltak vil bli gjennomført i forbindelse med detaljprosjekteringen. Krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy i permanent situasjon vil bli ivaretatt. Dersom det viser seg at støykravene ikke kan oppfylles vil eiendommen bli tilbudt innløst.</p> <p>Erstatning for tapt parkeringsplass vil bli ivaretatt i samråd med grunneier. Det samme gjelder infiltrasjonsanlegg og bekk.</p>
30. Einar Kvaal 30.05.23	<p>1. Innspill vedr. drenering, trekkerør, driftsulemper, matjord og erstatninger. Ønsker undergang under E6 for myke trafikanter. Ønsker oppfylning på areal nær Gaula øst for E6. Stiller spørsmål vedr. trafiksikkerhet på Lebergsveien i anleggsperioden.</p>	<p>De fleste av innspillene gjelder forhold som avklares gjennom grunnerv og detaljprosjektering. Det legges ikke opp til egen undergang for myke trafikanter under E6. Det blir tilrettelagt atkomst både for myke trafikanter og kjøretøyer under bru over Lera. Oppfylning av areal øst for E6 er i strid med planforslaget da dette arealet foreslås som område for reetablering av flom- og kantskog. Trafiksikkerhetstiltak langs Lebergsveien vil bli vurdert i forbindelse med detaljprosjekteringen i forkant av byggestart.</p>

## 2.4 Medvirkningsportal

Det kom inn 11 innspill på medvirkningsportalen.

Fra	Innspill	Kommentar
<b>31. Håvard Kalvå</b> <b>27.04.23</b>	<p>a) Vanntilførsel fra Gyllråa vassverk kommer fra østsiden av dagens E6, dvs at vannledningen går under E6. Er ikke helt sikker men trolig under/på siden av dagens undergang. Privat kloakk tank som ligger på jordet (sør for Tømmesdalsvegen), nedsiden av huset vårt. Rør går under veien.</p> <p>b) Støyproblematikk under bygging og senere er noe som bekymrer oss. Under bygging vil det også bli en god del støv. Foreslår at utbedrende støytiltak på hus (ekstra isolasjon/ støyvindu etc.) med ventilasjons anlegg/air condition til soverom sørvendt blir gjort før anleggsstart. Pga fyllinga som er lagt på jordet sør for oss så har det blitt merkbart mye mer "lort" på husets utvendig kledning og vindu. Dette fører til at sopp får bedre vekstvilkår. Etter ferdigstillelse av veiprojektet så foreslår jeg at Nye Veier står for full nedvask av hus og garasje. Vi er også bekymret for uteområde, da spesielt mot støy og støv under bygging av ny E6. Støv tiltak må være på plass under bygging. Støy tiltak må være på plass så raskt som mulig nærmest mulig vei. Vi vil ikke ha støyvegg inntil tomte vår. Vi kjøpte dette huset pga utsikten.</p>	<p>a) Vann og avløp vil bli ivaretatt i detaljprosjektering og bygging.</p> <p>b) Støytiltak vil bli detaljprosjektert i forkant av byggestart, og tiltak skal være etablert seinest i forkant av veiåpning. Evt. erstatning som følge av støv, vask mm avklares i forbindelse med grunnerverv.</p>
<b>32. Mathias Wien</b> <b>11.05.23</b>	<p>Jeg mener at dette prosjektet ikke bidrar til å nå Norges bærekraftsmål og at det ikke er en nødvendig utbygging. Det er viktigere at våre barn og barnebarn sikres levelige klimaforhold og forhold til andre nasjoner. Stopp prosjektet!</p>	<p>Stortinget har vedtatt at det skal bygges ny E6 mellom Ulsberg og Melhus.</p>
<b>33. Jørgen Evjen</b> <b>30.05.23</b>	<p>Uteplass og bolig må vurderes ift. støy fra E6. Tegn til noen utglidninger i sidene til i bekkedalen. Det må vurderes tiltak for å unngå ras.</p>	<p>Det er gjort støyberegninger som viser at eiendommen ikke blir utsatt for støy fra ny E6 over grenseverdiene. Det er derfor ikke behov for støyskjermingstiltak. Tiltak for å opprettholde stabilitet i sideterreng i anleggsperioden vil få stort fokus i prosjektering og bygging.</p>
<b>34. Roald Evjen</b> <b>30.05.23</b>	<p>1) Fagrappport grunnvann og drikkevannskilder, Tabell 4-2, har feil data for gnr/bnr. 258/13 og 259/9. Dette er en kilde med kum, men dybden er ikke 110 m dyp som angitt i tabellen. Bemerk bekymring for støvforurensning av brønn som følge av veg. Det må også anlegges trekkerør under ny E6 for framtidig skifte av vannledning. Ber om at støytiltak på bolig og uteområde utføres før anleggsstart. Som følge av økt trafikk på</p>	<p>Vannkilde vil bli ivaretatt, og erstattet med ny vannforsyning om nødvendig. Trekkerør vurderes i forbindelse med detaljprosjekteringen i forkant av byggestart. Støytiltak skal være utført seinest før veiåpning. Skoleskys i anleggsperioden vil bli vurdert i</p>

Fra	Innspill	Kommentar
	Grinnisvegen ifm anleggsperioden (adkomstvei for anleggsarbeidere) bør alle skoleelever (inkl. videregående) sikres med sikringskjøring i anleggsperioden.	samråd med Melhus kommune og valgt entreprenør for bygging av ny E6.
<b>35. Solveig Kornstad</b> <b>30.05.23</b>	<p>a) Det ligger inne en lokal støyskjerm 90 grader ut fra E6-traseen rett nord for vår eiendom 259/10. Denne støyskjermen vil bli høy og vil ta all utsikt ned dalen fra vår eiendom. Dette er en flott og svært verdifull utsikt, se også vedlagte bilder som dokumenterer dagens situasjon. At denne utsikten skal ødelegges for heller å gi bilistene utsikt til dalen føles dypt urettferdig. Vi bor her 24/7; det er vi som beboere som må prioriteres her! Støyskjermingen må legges langsetter E6-traseen, slik at vi beholder utsikten og ikke blir stengt inne.</p> <p>b) Det er ikke gitt reguleringsbestemmelse for å sikre kvalitet og materialbruk på støyskjermer. Dette er risikofyllt for oss som skal leve med støyskjermene som nærmeste nabo og vår daglige utsikt i resten av vår botid. Det må gi bestemmelse som legger lista høyt nok, slik at estetikk og holdbare løsninger sikres.</p> <p>c) Avbøtende tiltak for tap av turveier. Vi som bor i grenda bruker marka oppe i åsen mye. Med ny E6 blir det mer krevende å komme seg opp dit. Vi vil nok søke mer etter turstier langs elva, men de er ikke sammenhengende, bare delvis. Derfor ønsker jeg at det lages en tursti langs elva fra Valdum brua og sørover til Grinnisbekken. Her blir det mulighet for å krysse E6 og fortsette videre opp i åsen. Elveforbygninga er også dårlig på enkelte steder her og må forsterkes. Det vil være naturlig å bruke tunnelmasse her og legge turstien oppå der. Dette vil være et viktig tiltak for å fremme folkehelsen, ikke bare for oss som bor her, men også for alle beboerne på Lundamo / i Horg.</p>	<p>a) Forslag til støyskjermingstiltak er lagt inn i støyrapport som følger reguleringsplanen. Det vil bli gjort nye støyberegninger og detaljerte vurdering av støyskjermingstiltak i forbindelse med detaljprosjekteringen i forkant av byggestart. Den aktuelle problemstillingen vil bli vurdert i denne fasen, og evt. lokale støyskjermer vil bli avklart i samråd med grunneier.</p> <p>b) Det er gitt føringer for utforming av støyskjermer i «Estetisk strategiplan». Videre detaljering av støyskjermer vil bli gjort i forbindelse med detaljprosjekteringen og utarbeidelse av «Estetisk prosjektplan».</p> <p>c) Etablering av tursti langs Gaula må evt. avklares med Melhus kommune. Evt. bidrag fra Nye Veier for å etablere en slik sti vil bli vurdert dersom tillatelse til etablering blir gitt.</p>
<b>36. Oddbjørn Syrstad</b> <b>30.05.23</b>	<p>a) Samme innspill som Solveig Kornstad (a). Tillegg: Ut fra plankartet beslaglegger denne støyskjermen en del areal og ødelegger aronderingsmessige åkeren helt - Det blir igjen en L-forma stripe som er vanskelig å dyrke. Bygges støyskjermen i stedet videre nordover langs E6 blir denne åkeren spart. Dette er åkerjord med svært god kvalitet.</p> <p>b) Samme innspill som Solveig Kornstad, se spørsmål c). Tillegg: Dette vil også gjøre elva lettere tilgjengelig for laksefiskerne.</p>	<p>a) Se svar til Solveig Kornstad om støyskjerming.</p> <p>b) Se svar til Solveig Kornstad . Etablering av tursti langs Gaula må evt. avklares med Melhus kommune.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
<p><b>37. Torgeir Ø. Glørstad</b> 31.05.23</p>	<p>Jeg bor i Fossvegen 321 og huset mitt er ca 4 meter ifra vegskulderen. På samme vegstrekning er det flere hus og noen av de har små barn, inkludert meg selv. Pr idag er hastigheten 60 km/t noe som er direkte trafikkfarlig mtp at dette er skolevei og en vei der det ferdes myke trafikanter sammen med tungtrafikk og lokaltrafikk. Det er ett stor ønske fra oss som bor langs veien at den skiltes ned til maks 40 km/t i tillegg til fartshumper. Er det mulig å få til det?</p>	<p>Fossvegen ligger svært tett inntil flere boliger i dette området. I forbindelse med detaljprosjekteringen vil det i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune bli sett på mulighet for redusert hastighet til 40 km/t og fartshumper på strekningen forbi disse boligene.</p>
<p><b>38. Rolf Evjen</b> 31.05.23</p>	<p>Jeg viser til møte på Melhus Rådhus 15.mai.kl 09 55. Der ga jeg opplysninger om at min/vår private vannforsyning var feil i mottatt fagrappport. Den er oppstrøms beliggenheten til boligen. Videre er jeg bekymret for forstyrrelser av vannforekomsten i forbindelse med sprenging av tunnel. Adkomstveien til G.nr 258/15 og 16 MÅ utføres i samråd med eierne. Kompensasjon for utilgjengelighet til eiendommene i perioder og lengre gårdsvei kreves. Setnings-skader som ev. måtte oppstå under sprenging av tunnel kreves erstattet/repairert. Dette gjelder også min/vår vannforsyning. Støyproblematikken forventes og vil kunne blitt vesentlig forbedret ved at veilinja fulgte åsen med forlengelse av betongkultvert i nødvendig lengde. Rasfaren fra åsen i anleggsperioden ble under møtet begrunnet med at det ikke kunne utføres. Det synes da noe merkelig at ved flytting av bekken Floksa og de terrengendringene dette medfører IKKE skaper samme rasfare for ALL ettertid. Min eiendom vil da ligge veldig opp til rasfaren. Jeg ber om at dette tas til ny vurdering. Dyrkamark vil også bli vesentlig mindre berørt og ikke oppstykket som vist på kart. Støv og støytiltak kreves utført før anleggsoppstart hvis ikke veilinja flyttes som foreslått og vi kommer kanskje utenom støysone gul. Ber om at mine innspill blir hensyntatt.</p>	<p>Privat vannforsyning vil bli ivarettatt i forbindelse med anleggsarbeidene og evt. erstattet om nødvendig. Atkomstveien vil bli prosjektert og bygd i henhold til regulert løsning, og grunneiere vil bli kontaktet. Stabilitet i forbindelse med byggearbeidene vil få stort fokus i hele prosjektområdet, og ikke minst i områdene rundt tunnelåpningene. Spørsmål vedr. erstatning vil bli tatt opp i forbindelse med grunnerverv.</p>
<p><b>39. Tove Schult</b> 02.06.23</p>	<p>Innspill på område for massedeponering på min eiendom 208/1 (se vedlegg E6-kart1 og E6-kart2). Det blå området i vedlegg E6-kart1 skisserer tiltenkt areal. Området er en del av planområdet for E6 Gyllan-Kvål. Jeg ønsker å bli kontaktet av Nye Veier for å avtale en befaring av området.</p>	<p>Ønsker massedeponering på egen eiendom øst for Valdum bru for utvidelse av dyrket mark og flomvern. Arealet ligger utenfor reguleringsgrensen. Grunneier må evt. avklare bruk av dette areal til deponi med Melhus kommune.</p>

Fra	Innspill	Kommentar
<b>40. Geir Ove Danielsen</b> <b>06.06.23</b>	Ser på kartet at veien kommer helt inne ved mitt hus. Dere kommer til å komme innpå min eiendom. Og som dere selv har sagt, klarer dere ikke å komme under anbefalt lydnivå og støvplager blir dagligdags for meg. Jeg ønsker ikke å bo under slike forhold.	Fyllingsutslaget for ny E6 vil komme noe inn på eiendommen. Det kan være mulig å redusere dette noe ved bruk av støttemur. Huset ligger noe lavere enn ny E6 som er gunstig mhp støy. Detaljerte støyberegninger og dimensjonering av støytiltak vil bli gjennomført i forbindelse med detaljprosjekteringen. Dersom det viser seg at støykravene ikke kan oppfylles vil eiendommen bli tilbudt innløst.
<b>41. Roger Aas</b>	Ønsker et fysisk møte for å diskutere planforslag og byttet trase.	Det er gjennomført fysisk møte med Roger Aas