

## Saksfremlegg

---

### 2. gangsbehandling - Detaljreguleringsplan for E6 Gyllan- Kvål

**Sakens gang:**

**Utvalgssaknr:** 10/24    **Møtedato:** 06.02.2024    **Utvalgets navn:** Formannskapet

---

**Rådmannens forslag til vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 5-2 og 12-10 legges forslag til «Detaljregulering for E6 Gyllan – Kvål» planID 2020013 med planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser med tilhørende vedlegg ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.
2. Det tas sikte på å oppheve deler av følgende nedenstående reguleringsplaner, inkludert alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser, ved godkjenning av «Detaljregulering for E6 Gyllan – Kvål» (planid 2020013)
  - 2017016 Detaljregulering for E6 Kvål –Melhus sentrum, 19.06.2018
  - 2014002 Reguleringsplan Røskaft –Skjerdingsstad, 22.11.2016
  - 2015002 Områdeplan Ler, 06.03.2018
  - 1998011 Gang- og sykkelveg Røskaft –Horg kirke, 15.12.1998
  - 2015010 Reguleringsplan E6 Gyllan –Røskaft, 27.09.2016
  - 1990004 Opprusting av Fv. 475 fra E6 til Hovin skole (Ny Gulfoss bru), 06.03.1990
  - 2008017 Reguleringsplan for G/Sv ed E6 Hagen– Gyllskjeringa, 21.09.2010

**Formannskapetets behandling av sak 10/2024 i møte den 06.02.2024:****Behandling**

Rådmannens innstilling legges til grunn.

Votering enstemmig vedtatt

**Forslag ved Rune Sunset (SP) på vegne av SP, AP og SV**

Utarbeidet trafiksikkerhetsplan for byggeperioden oversendes Utvalg for Teknikk og Miljø for behandling.

Votering enstemmig vedtatt

**Forslag ved Jorid Jagtøyen (ML) på vegne av ML, H, Pp og FrP**

1. I planen omfattes hele tunet på eiendommen 257/1, med unntak av våningshusets fotavtrykk. Hele gårdstunet bør tilbys innløst i sin helhet og bygd opp i samarbeid med grunneier. Dette begrunnes med nærføring av ny Grinnisbekk, ødelagt firkanttun og generell belastning for familien.

2. Innspill på områder for massedeposering/nydyrking utenfor reguleringsgrensen må behandles parallelt av Melhus Kommune.

3. Adkomst til Gaula , fiskevald og etablering av turstier er viktig. Grunneiere, Melhus Kommune og Nye Veier må sammen avklare muligheter. Det bes om at rådmannen følger opp og at utvalg for teknikk og miljø får fremlagt sak.

Votering enstemmig vedtatt

### Vedtak

1.I medhold av plan- og bygningslovens §§ 5-2 og 12-10 legges forslag til «Detaljregulering for E6 Gyllan – Kvål» planID 2020013 med planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser med tilhørende vedlegg ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

2.Det tas sikte på å oppheve deler av følgende nedenstående reguleringsplaner, inkludert alle senere planendringer, delplaner og tilhørende bestemmelser, ved godkjenning av «Detaljregulering for E6 Gyllan – Kvål» (planid 2020013)

- 2017016 Detaljregulering for E6 Kvål –Melhus sentrum, 19.06.2018
- 2014002 Reguleringsplan Røskaft –Skjerdingsstad, 22.11.2016
- 2015002 Områdeplan Ler, 06.03.2018
- 1998011 Gang- og sykkelveg Røskaft –Horg kirke, 15.12.1998
- 2015010 Reguleringsplan E6 Gyllan –Røskaft, 27.09.2016
- 1990004 Opprusting av Fv. 475 fra E6 til Hovin skole (Ny Gulfoss bru), 06.03.1990
- 2008017 Reguleringsplan for G/Sv ed E6 Hagen– Gyllskjeringa, 21.09.2010

Utarbeidet trafiksikkerhetsplan for byggeperioden oversendes Utvalg for Teknikk og Miljø for behandling.

1.I planen omfattes hele tunet på eiendommen 257/1, med unntak av våningshusets fotavtrykk. Hele gårdstunet bør tilbys innløst i sin helhet og bygd opp i samarbeid med grunneier. Dette begrunnes med nærføring av ny Grinnisbekk, ødelagt firkanttun og generell belastning for familien.

2. Innspill på områder for massedeponering/nydyrking utenfor reguleringsgrensen må behandles parallelt av Melhus Kommune.

3. Adkomst til Gaula , fiskevald og etablering av turstier er viktig. Grunneiere, Melhus Kommune og Nye Veier må sammen avklare muligheter. Det bes om at rådmannen følger opp og at utvalg for teknikk og miljø får fremlagt sak.

## Bakgrunn for saken

### Planprosess:

Planforslaget er fremmet som en detaljregulering, utarbeidet av Norconsult AS på vegne av tiltakshaver Nye Veier AS. Planoppstart av prosjektet ble første gang varslet i januar 2021 og planprogram for reguleringsplanen ble samtidig sendt på høring. Det ble i etterkant utarbeidet en konsekvensutredning av alternative traséer på strekningen. Disse ble sendt på høring våren 2022. Etter høring ble konsekvensutredning, med anbefaling fra Nye Veier, sendt over til Melhus kommune for politisk behandling. 25. oktober 2022 vedtok kommunestyret, i sak 90/22, at alternativkombinasjonen 1.1+2.1 skulle legges til grunn for den videre reguleringsplanprosessen. Det er dette som ligger til grunn for dette reguleringsplanforslaget.

Melhus kommune vedtok 18. april 2023 at planforslaget skulle legges ut på 1. gangs høring. I høringsperioden ble det gjennomført folkemøte og åpen kontordag. Frist for innspill var 2. juni 2023.

Etter høring og offentlig ettersyn i perioden 18.04.23- 02.06.23 av planforslaget, er det foretatt en rekke justeringer. Justeringene innebærer i all hovedsak imøtekommelse av innsigelser, og medfører ikke endringer på veglinje eller vegstandard.



Figur 1: Alternativkombinasjonen som er lagt til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanen er vist med rød strek

### Planområdet:

Planområdet ligger mellom Gyllan og Kvål i Melhus kommune. Området som reguleres er en veistrekning på ca. 17,5 km med tilhørende sidearealer. Traséen vil i stor grad samsvare med gjeldende reguleringsplaner for E6 fra 2016.

### Planstatus:

Planområdet berører i hovedsak gjeldende plan for E6, strekningen Gyllan – Kvål. Gjeldende reguleringsplan er fra 2016, utarbeidet av Statens vegvesen. Forutsetningene for denne planen var fartsgrense 100 km/t og 20 m veibredde.

Øvrige reguleringsplaner som blir berørt er

- 2013002 Kommuneplanens arealdel 2013 –2025, 16.12.2014
- 2007012 Kommunedelplan Gaula, 05.12.2006
- 2017016 Detaljregulering for E6 Kvål –Melhus sentrum, 19.06.2018
- 2014002 Reguleringsplan Røskaft –Skjerdingsstad, 22.11.2016
- 2015002 Områdeplan Ler, 06.03.2018
- 1998011 Gang- og sykkelveg Røskaft –Horg kirke, 15.12.1998
- 2015010 Reguleringsplan E6 Gyllan –Røskaft, 27.09.2016
- 1990004 Opprusting av Fv. 475 fra E6 til Hovin skole (Ny Gulfoss bru), 06.03.1990
- 2008017 Reguleringsplan for G/Sv ed E6 Hagen– Gyllskjerdinga, 21.09.2010

I tillegg berøres flere reguleringsplaner på strekningen noe som vanskeliggjør å få en samlet planmosaikk for området. Det er viktig at man sikrer at det som skal oppheves blir opphevet, og at det som fortsatt skal gjelde blir gjeldende. Ny reguleringsplan vil automatisk oppheve eksisterende reguleringsplaner ved overlapp, men på grunn av utstrekning på eksisterende reguleringsplaner vil ikke en fullstendig overlapp la seg gjøre.

Beskrivelse av planen, planlagte tiltak og justeringer etter høring og offentlig ettersyn:

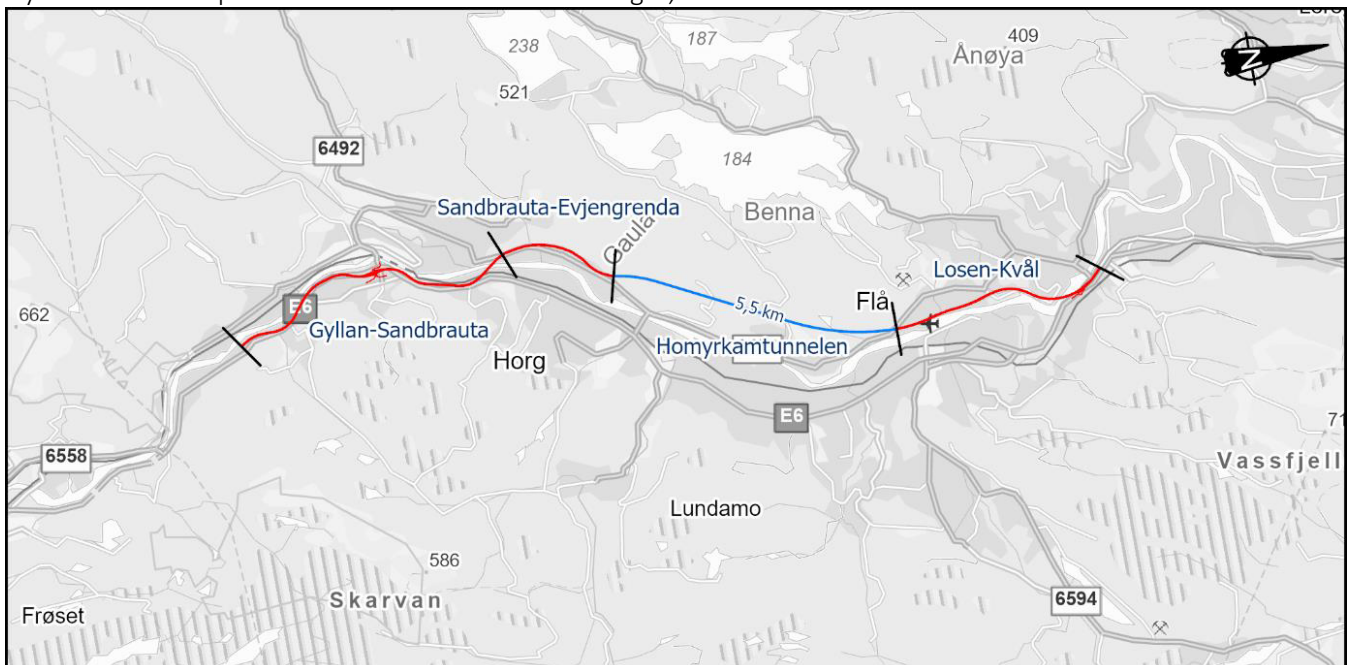
Nye Veier startet en ny planprosess i 2020 med bakgrunn i et ønske om å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, redusere kostnader, minimalisere jordbruksbeslag og redusere belastning på ytre miljø. Det ble i perioden 2021–2022 utarbeidet konsekvensutredning for flere alternativer på strekningen. Mulighetsstudie der lavere fart er vurdert inngår også i beslutningsgrunnlaget som Melhus kommune i oktober 2022 baserte sitt trasévalg på. Nytt planforslag innebærer blant annet følgende endringer fra gjeldende plan, samt andre justeringer fra KU vedtaket:

- Løsning og plassering av Fosskrysset.
- Løsningen på Røskaft der man unngår omlegging av jernbane og brusøyler i elv.
- Kryss på Losen/Ler er tatt ut.
- Løsningen ivaretar sikkerhet mot skred og flom bedre enn gjeldende plan.
- På deler av strekningen har E6 en høyere standard og høyere dimensjonerende fart. Forbi Hovin er 100 km/t beholdt.
- Se kap. 4.2 i planbeskrivelsen for flere forklaringer i detalj for hver delstrekning.

Ny E6 fra Gyllan til Kvål har en beregnet trafikkmengde på 14 200 kjt/døgn i 2050, og planlegges med dimensjoneringsklasse H3 – Nasjonal hovedvei, ÅDT > 12 000. Dimensjoneringsklassen innebærer 4-felts motorvei med midtdeler og separate tunnelløp, noe som vil gi en vesentlig mer trafiksikker vei sammenlignet med dagens E6 på strekningen.

Det er brukt to ulike fartsgrenser i dimensjonering av veien. For delstrekning 1 er veien dimensjonert for 100 km/t. Videre nordover på delstrekning 2 – 4 fra Sandbrauta til Kvål dimensjoneres veien for 110 km/t, samme fartsgrense E6 har videre nordover på strekningen Kvål – Melhus. Dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog.

Ny E6 er innenfor planområde delt inn i 4 delstrekninger, se kartutsnitt under.



Figur 2: inndeling i de 4 delstrekningene for E6 Gyllan- Kvål

Delstrekning 1: Gyllan – Sandbrauta

Strekningen starter ved Gyllan i sør. Veien går i dagen og følger i hovedsak dagens E6 med breddeutvidelse østover. Veilinja trekkes noe lenger fra elva og de deler av dagens veiareal som ikke benyttes videre, reguleres til LNFR.

Fossvegen reguleres som lokalvei. Der dagens vei berøres av ny E6 planlegges ny trasé for lokalvei. Fra Gyllan til Fosskrysset planlegges det erosjonssikring langs Gaula på store deler av strekningen. Det er lagt til grunn ca. 1,7 km med erosjonssikring, hvorav 380 meter er erosjonssikret fra før. Store deler av Vollasletta vil flomme over ved en 200-årsflom. Planlagt E6 legges på fylling over flomnivå. Det planlegges et fullverdig toplanskryss like sør for dagens Fosskryss. Der dagens vei berøres av ny E6 nord for Fosskrysset planlegges ny trasé for lokalvei med gang- og sykkelvei (Fossvegen). Ved Røskaft kobler Fossvegen seg på dagens E6 mellom Røskaft og Kvål. På Røskaft krysser E6 dagens jernbane med bru. Denne brua krysser også Gaula med et bruspenne på ca. 250 meter over til Sandbrauta på Gaulas vestsida. Bruas total lengde er om lag 440 meter. Gaulas elvekant erosjonssikres i forbindelse med brua.

#### Delstrekning 2: Sandbrauta – Evjengrenda

Videre nordover ligger traséen i overgangen mellom dyrka mark og dalsida mot vest, mens bebyggelsen i Evjengrenda ligger på veiens østsida. Grinnisvegen ivaretar lokaltrafikken på strekningen. Denne krysser under ny E6 i egen undergang vest for Røskaftbrua og går øst for ny E6 frem til den kobler seg på dagens Grinnisveg. Grinnisbekken legges om, og det bygges en bru på ca. 40 meter. Brua skal i tillegg gi passasje for vilt og turgåere. Det etableres egen landbrukskulvert for å ivareta tilgang til skogen, samt sikre tilgang til etablerte stier. For skogsdrift etableres lunneplass mellom fjellsida og ny E6. Nord for Evjengrenda går ny E6 inn i en tunnel.

#### Delstrekning 3: Homyrkamtunnelen (Evjengrenda – Losen)

Homyrkamtunnelen går under Valdåsen, Homyrkammen, Leberg og Kleivahammaren før den kommer ut ved Losen. Tunnelen er en toløpstunnel med en lengde på ca. 5,5 km. Portalsonen i sør er på 80-95 meter, og i nord er den på 50-60 meter.

#### Delstrekning 4: Losen – Kvål

Fra tunnelportalen går E6 i skjæring frem til den krysser Loa med en 33 meter lang bru. Mellom Loa og Eidsmobekken ligger veien på terreng frem til den krysser Eidsmobekken (også omtalt som Lera i fagrapporter) med en 65 meter lang bru. Videre ligger veien på fylling frem til kryssing av Gaula. Vest for veien, nord for Eidsmobekken, ligger et større område som skal fylles opp for å oppnå tilstrekkelig områdestabilitet. Det er også tre mindre områder der terrenget må tas ned for å sikre områdestabilitet. Gaula erosjonssikres nord for Kåsadammen. E6 krysser Gaula på en ca. 470 meter lang bru over til Kvål der det etableres et halvt kryss. Det er planlagt erosjonssikring av Gaula i tilknytning til brua. Det innebærer at begge sider av Gaula må erosjonssikres sør for Kvål bru.

### **Saksutredning**

Rådmannen viser til saksframlegg behandlet i formannskapet den 18.04.23 (PS 38/23) og planbeskrivelse datert 24.11.23 for vurdering av virkningene av planen knyttet til hovedpunktene listet opp. Rådmannen vil her vise til de endringene som er gjort etter høring og offentlig ettersyn, og som er nytt i planforslaget.

Det er kommet inn innsigelser fra Statsforvalteren i Trøndelag og Bane NOR, noe som har medført at det foretatt flere mindre justeringer, men som til sammen gjør at planen må legges ut på nytt til offentlig høring og ettersyn.

#### *Innsigelse fra Statsforvalter*

Statsforvalter fremmet følgende innsigelser:

- Krav om at det skal utarbeides en realistisk matjordplan som sikrer at jordressursen ivaretas og brukes til jordbruksformål på best mulig måte.
- Arealer for nydyrking av myr, flomskog og andre verdifulle naturtyper og/eller som ligger innenfor 200-års flomsone skal ikke inngå i matjordplanen.
- Gyte- og oppvekstområder for fisk, åpen flomfastmark og flomskogsmark, andre nasjonalt viktige naturtyper og kroksjøer og flomløp skal kompenseres minimum i forholdet 1:1 på strekningen.
- Det må tilføres naturstein som skal kompenseres minimum i forholdet 2:1
- Deler av klimareduserende tiltak skissert i fagrapport klimagassbudsjett vedtas som en del av planen

#### *Innsigelse fra Bane NOR*

Bane NOR fremmet innsigelse til at planen legger opp til utvidet bruk av planoverganger i forbindelse med anleggsgjennomføringen. Videre fremmet de innsigelse til at det er lagt midlertidig bygge- og anleggsformål over jernbaneformålet og tett på jernbanen. Slik aktivitet kan reguleres gjennom avtaler med Bane NOR.

#### Endringer i planforslag for å ivareta hensynet til naturmangfold.

For å svare ut innsigelse og kompensere for inngrep foreslås det nye hensynssoner for bevaring av naturmiljø, samt revidering av bestemmelser for å kompensere og ivareta natur i anleggsfasen.

Statsforvalter har i høringen påpekt et behov for ytterligere kompensasjon for ulempene ny E6 medfører. Etter dialog med Statsforvalter og Melhus kommune er det avklart at dette skulle skje ved at det reguleres flere områder til hensynssone bevaring naturmiljø. Områdenes lokalisering er vist i Figur 7-1 og Tabell 7-1 (side 136-137 planbeskrivelsen), og viser en oversikt over vurderinger som er gjort i forbindelse med vurderingen. Ved 1. gangs høring var det satt av 450 daa til hensynssone bevaring naturmiljø. De åtte nye hensynssonene utgjør 400 daa, hvor ca. 250 daa er intakt og verdifull flomnatur. Hvilke områder som foreslås er avklart i en prosess med Melhus kommune og Statsforvalteren, hvor det er oppnådd enighet om løsninger.

Ved bruk av hensynssoner med bestemmelser har flere områder fått et bedre vern mot forringelse av eksisterende naturverdier. På sikt er det en målsetning at stadig større deler av hensynssonene skal utvikle seg til å bli verdifulle naturtyper og habitater for ulike arter. Det er i bestemmelsene åpnet for restaurerende og naturforbedrende tiltak, men selve restaureringsarbeidet er ikke forankret i reguleringsplanen og må sikres gjennom andre avtaler. I tillegg til nye hensynssoner for bevaring naturmiljø, er en rekke bestemmelser endret, samt at det er tatt inn nye bestemmelser som bedre ivaretar naturmangfold, klima og miljø, se oversikt kap. 7.7 i planbeskrivelsen.

#### Endringer i planforslag for å ivareta hensynet til jordbruksareal/matjordplan

Statsforvalteren hadde innsigelse til matjordsplanen ved 1. gangs høring. Denne er derfor omarbeidet og andre prinsipper er lagt til grunn ved utarbeidelse av matjordsplan for 2. gangs høring. Målet for alle tiltak med flytting av matjord er fremdeles å lage god jordkvalitet, egnet arrondering, samt ta høyde for klimaendringer.

Aktuelle erstatningsareal for matjord, er avklart i en prosess med Melhus kommune og Statsforvalteren etter 1. gangs høring av reguleringsplanen. Det er avholdt flere arbeidsmøter mellom partene for å komme fram til de løsningene som fremgår av planforslaget.

Det legges opp til at områder med dyrka og dyrkbar mark, som beslaglegges eller blir kraftig forringet som følge av ny E6, foreslås erstattet ut fra følgende prinsipper:

- Etablering av *ny dyrka mark* på arealer som oppfyller følgende krav:
  - ikke berører verdifulle naturtyper, f.eks. myr og flomskog
  - buffer mot sårbare naturtyper
  - større sammenhengende areal i tilknytning til eksisterende dyrka mark.
  - Utenfor 200 års flomgrense
  - Primært ikke dyrkbar mark
- *Nydyrking* av dyrkbar mark med tilførsler av matjord og/eller underliggende jordsjikt.
- *Jordforbedring av dyrka mark* ved terrengforming og tilføring av matjord. Dette kan tillates innenfor 200 års flomsonen til Gaula.

All matjord som varig beslaglegges er forutsatt benyttet innenfor fem foreslåtte kompensasjonsområder for nydyrking. Områdene er dels ikke-dyrkbare og dels dyrkbare arealer iht. NIBIO. E6-utbyggingen vil kunne gi et permanent beslag på inntil 480 daa dyrka mark. Kompensasjon av dyrka mark i form av nydyrking vil medføre permanent beslag av dyrkbar jord. Omfanget av dette vil man ikke ha oversikt over før detaljprosjektering og avtaler for nydyrking er på plass. Kompensasjonsplanen viser at beslag av dyrkbar jord kan bli inntil 280 daa.

Oppnådd kompensasjonsgrad for matjord vurderes som god da nydyrkingsarealene stort sett ligger i riktig klimasone for matkorndyrking, og at all matjord som varig beslaglegges kan benyttes til å dyrke opp nye areal relativt nært veianlegget. Det skal tilstrebes at klimautslippene holdes nede ved at man jobber med kortest mulig transportetapper.

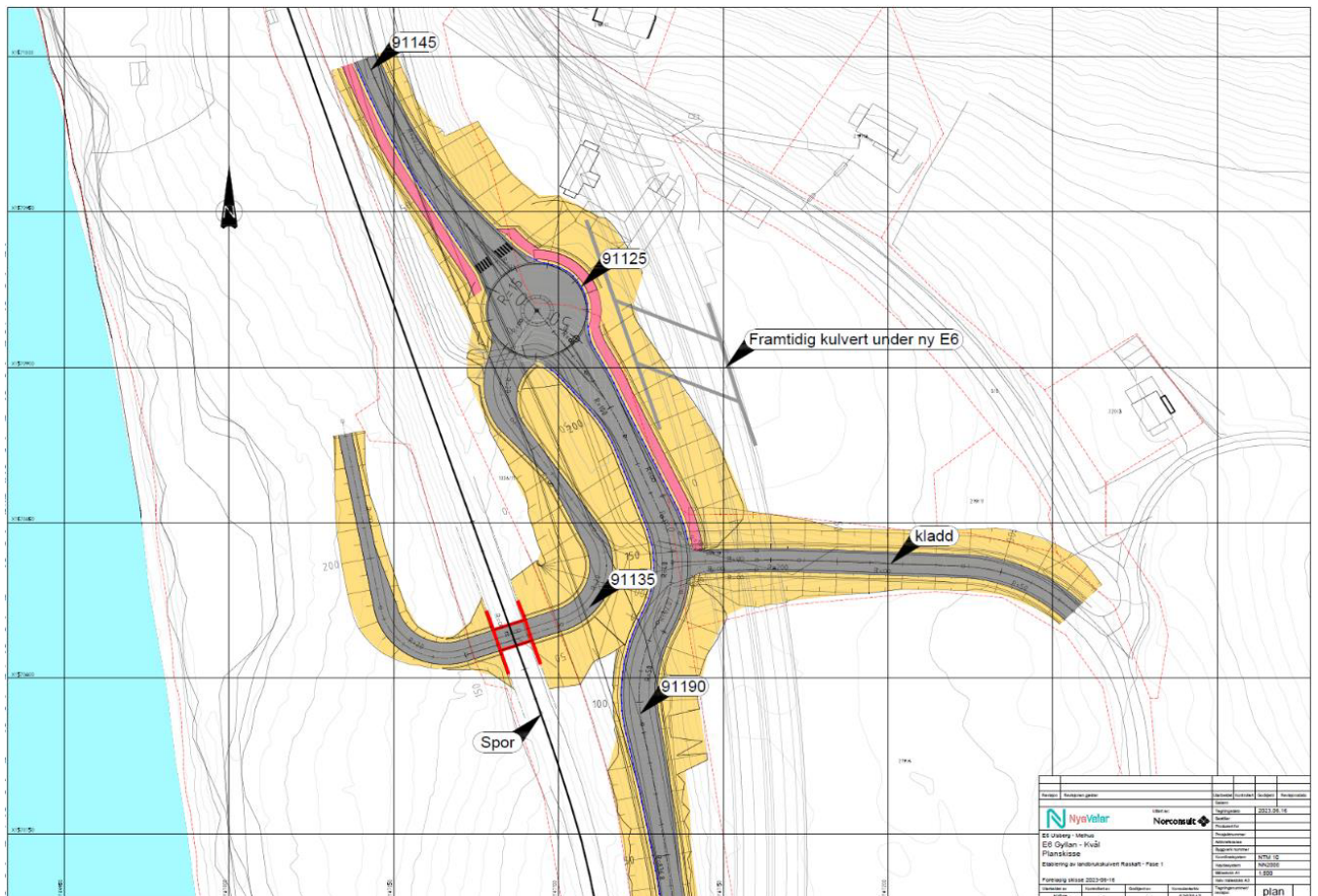


### Endringer i planforslag for å ivareta hensynet til jernbane

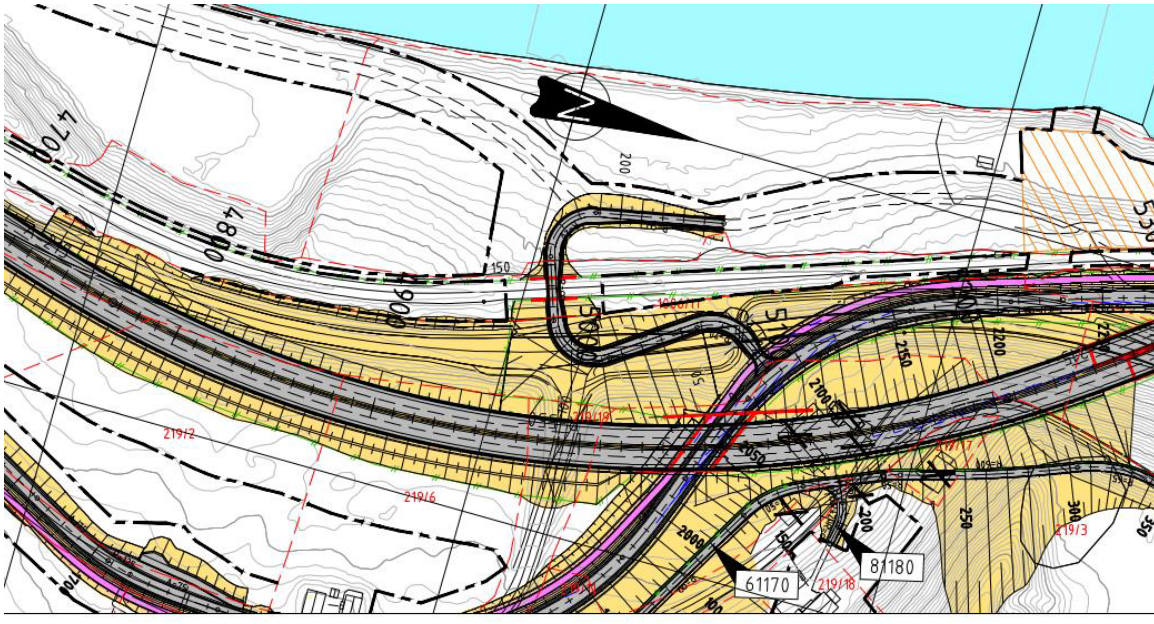
For revidert planforslag til ny høring og offentlig ettersyn er det nå planlagt en ny undergang under jernbanen sør for Røskaft bru. Denne vil også kunne fungere i anleggsfasen.

Foreslått utforming av undergangen gir en lengde på ca. 10 meter, 5,5 meter bredde og fri høyde på 4,7 meter. Det er gitt bestemmelser om at byggetidspunkt skal vurderes spesielt for å ivareta sikkerheten i anleggsfasen. Dette med tanke på at en skal kunne benytte undergangen i forbindelse med bygging av ny Røskaftbrua. Planundergangen ligger sentralt ift. eiendommene som har størst behov for å krysse jernbanen. Det er dermed ikke behov for gjennomgående landbruksveg under Røskaftbrua, og videre nordover mot eksisterende jernbaneundergang. Tiltaket gir mulighet for å sanere to eksisterende planoverganger, og den vil fungere som planskilt atkomst til arealene mellom jernbanen og elva. Dette gir endringer både i arealbruk og planavgrensing.

Ved 1. gangs høring var det visst midlertidig anleggsområder over jernbaneformål der man forventet det måtte benyttes for å bygge E6. Disse bestemmelsesområdene er tatt ut av plankartet og det må gjøres avtaler med Bane NOR om ev. inngrep i forbindelse med bygging av E6. Jernbaneformålet sin avgrensning var ved 1. gangs høring ikke i samsvar med Bane NORs eiendomsgrenser. Dette er nå rettet opp. Det er også noen endringer i jernbaneformålets avgrensning som følge av at det ikke foreslås omlegging av jernbane. Denne løsningen lå også til grunn ved 1. gangs høring, men det var noen formålsavgrensninger som var basert på gjeldende plan der en omlegging var lagt til grunn.



Figur 3: Skisse av mulig løsning for kobling mellom dagens E6 og ny jernbaneundergang som kan etableres i byggefasen.



Figur 4: Tegning som viser løsning for jernbaneundergang i permanent situasjon

#### Andre endringer

Foruten justeringer knyttet til innsigelsen som er innkommet så er det gjort en rekke andre justeringer i framlagte planforslag. Disse er i mer detalj beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 7.6, 7.7 og 7.8.

*Plankart:* Det er gjort utvidelser i sju områder. Seks av disse er for å innarbeide hensynssoner bevaring naturmiljø, mens det siste området ivaretar erosjonssikring/skredfare. Planområdet er redusert nord for Røskaft bru siden kryssing av jernbane er ivaretatt sør for den nye brua.

Ved Gylløyan er det lagt inn kantstopp. Plassering av buskur er ikke fastsatt gjennom planforslaget, men er forutsatt løst i byggeplan. Planbestemmelser gir hjemmel til å plassere dette på annen veggrunn eller kombinert formål.

For busstopp ved Røskaft er det ved 2. gangs høring lagt inn fortau og plattform på busstoppet for sørgående trafikk. For busstopp for nordgående trafikk er plattformarealet endret fra et gang- og sykkelformål til kollektivformål

Ved forrige planforslag var det ikke lagt opp til en gjennomgående landbruksvei på vestsiden av E6 på Grinni/Evjengrenda. Ved 2. gangs høring er dette sikret gjennom bestemmelsene, og plankartet ivaretar areal til nødvendig skredsikring ved Grinnisbekken

Det er ustabile masser og mye vann bak området som skal fylles opp for å stabilisere grunnen på Forset, Derfor er planen endret slik at det gis mulighet til å erosjonssikre disse bekkene om detaljprosjekteringen viser at det er behov for det.

For oppsummering av nye og endrede hensynssoner, bestemmelsesområder, sikringssoner og faresoner, så vises det til planbeskrivelsens punkter 7.6.3- 7.6.5.

*Planbestemmelser:* Det er gjort flere justeringer av planbestemmelsene. For oppsummering av disse vises det til kapittel 7.7 i planbeskrivelsen.

#### Endringer i virkninger for planforslaget:

Endringer i virkninger omtales kun for de tema der endringer etter 1. gangs høring er av et slikt omfang at det vurderes å være av betydning for å gjøre beslutninger når den legges ut på 2. gangs høring.

#### *Trafikale virkninger*

Revidert planforslag har i hovedsak ingen påvirkning på løsningene til hovedvegnettet. For sidevegsnettet er det gjort forbedringer med tanke på kollektivdekning. I tillegg er det gjort forbedringer med tanke på kryssing av jernbane kulverter som ligger i tilknytning til ny E6.



### *Prissatte virkninger*

Det er gjort nye beregninger etter at planen ble lagt ut på høring første gang, men før endringer som følge av høring ble tatt inn. Det er lagt inn de endrede forutsetningene som er lagt til grunn for beregningene. Kostnadsestimatet er beregnet til 6,56 milliarder kr. eks mva (2023). Netto nytte er beregnet til -1,7 milliarder kr., og netto nytte pr. budsjettkrone er -0,24.

### *Støy*

Planens endringer sikrer at det i større grad skal gjøres vurderinger knyttet til støyskjerming av naturområder. Formålet med endringene er å sikre at det blir tatt hensyn til fugleliv i verneområder både under anleggsperiode og som permanente tiltak.

### *Landskapsbildet*

Endring i virkninger for landskapsbilde ved 2. gangs høring kommer først og fremst som følge av at det etableres planskilt jernbaneundergang ved Røskaft. Dette vil være nok et element som forringer delområdet ved Røskaft, men det dominerende inngrepet i området vil fortsatt være ny bru over Gaula. Det nye tiltaket vil ikke påvirke landskapet i så vesentlig grad at påvirkningsgrad endres. Området har middels verdi og dermed vil konsekvensen for delområde H – Røskaft – Valdunnelen fortsatt være 2 minus, noe som betyr *betydelig miljøskade for delområdet*.

### *Arkeologi:*

I etterkant av 1. gangs høring har det vært gjennomført arkeologiske registreringer som har gitt ny kunnskap om området. Dette gjelder ved Røskaft, hvor en tidligere uavklart gravhaug har blitt avskrevet. Her ble det imidlertid funnet et større bosetningsområde i nordlig retning som er delt mellom #km12 og H730\_5. Bosetningsområdet som ikke tidligere var kjent, blir delvis påvirket av anleggsområdet.

Middelalderkirkestedene ved Foss og Grinni er sikret tydeligere i bestemmelsene.

Det er vurdert at disse endringene er av en slik karakter at de ikke påvirker konsekvensene for kulturarv. Løsningsendringer og endring i arealbruk berører ikke kulturminner og dermed er det ingen endring i konsekvens for kulturarv.

### *Geoteknikk*

Det er gjennomført uavhengig kontroll i tiltaksklasse 3. for geoteknikk og ingeniørgeologi. Som følge av dette er planforslaget justert for å ivareta sikkerhet bedre ved følgende:

- Større faresone ved Forset/Kåsa og anleggsbelte som gir hjemmel til å erosjonssikre bekker i samme område for å ivareta sikkerhet mot skred.

### **Konsekvenser for folkehelse**

E6 er en transportåre med nasjonal og regional funksjon. Derfor er det viktig at sikkerhet og framkommelighet er høy. Prosjektet øker nytten ved å bygge trafiksikre veier igjennom en reduksjon av ulykker, og reduserer reisetiden for trafikantene.

Det er lagt opp til gode gang- og sykkelveg forbindelser innenfor planområdet

### **Konsekvenser for klima og miljø**

Det er positivt med trafiksikre veier, men en økning i fartsgrense vil kunne gjøre det mer attraktivt å kjøre bil, noe som er i strid med nullvekstmålet. Bompenger og bedre kollektivtilbud kan være avbøtende tiltak, men at personbil velges for å redusere reisetid vil alltid være en fare når veiene gjøres bedre og raskere. Skal reisende velge kollektivt er tidsbesparelse et viktig aspekt

### **Rådmannens vurdering og konklusjon**

Det er gjort flere justeringer og endringer i framlagte planforslag for å imøtekomme innsigelser, men også heve kvaliteten og imøtekomme merknader som er kommet inn.

Samlet sett så medfører E6 utbygging Gylan- Kvål at flere tettsteder langs med dagens E6 trase vil få en gevinst med denne E6 utbyggingen, ved at trafikken flyttes ut fra sentrumsområdene og drastisk øker trafikksikkerheten for myke trafikanter. I tillegg vil det være store forbedringer i støy- og støv forhold langs med vegen. Samtidig er det knyttet noe usikkerhet til hvordan utviklingen av tettstedene vil være, da kjørende lang med E6 i liten grad vil stoppe og ta i bruk fasiliteter som butikk, bensinstasjoner og serveringssteder med mer. Samlet sett mener rådmannen at det totalt sett vil være flere positive sider en negative som følge av utbyggingen.

Nytt forslag til detaljregulering har bearbeidet innkomne merknader og innsigelser på en god måte. Planområde er en del utvidet, men har gitt en større ivaretagelse av grønne verdier og mer detaljerte samt strengere føringer for matjord.

Planforslaget er godt bearbeidet og tilpasset, både gjennom vedtatte KU og framlagte reguleringsplan.

Vedlegg

- 1 2020013\_Planbestemmelser\_02
- 2 2020013\_Planbeskrivelse\_02
- 3 2020013\_Planbeskrivelse\_kortversjon
- 4 2020013\_NV50E6GK-PLA-RAP-0004\_ROS-analyse\_20.03.23
- 5 2020013 Plankart\_02
- 6 2020013 Plankart\_02 uten faresoner
- 7 2020013\_NV50E6GK-GEO-NOT-0001\_Mekaniske egenskaper til steinmaterialer
- 8 2020013\_NV50E6GK-GEO-NOT-0002 - Tilslag for betong
- 9 2020013\_NV50E6GK-GEO-NOT-0003 - Syredannende egenskaper
- 10 2020013\_NV50E6GK-GEO-NOT-0005\_01 Vurdering av tunnel og påvirkning av Benna
- 11 2020013\_NV50E6GK-GEO-RAP-0001\_Fagrapport ingeniør- og hydrogeologi Homyrkamtunnelen\_02
- 12 2020013\_NV50E6GK-GEO-RAP-0001\_Fagrapport Vedlegg\_02
- 13 2020013\_NV50E6GK-GEO-RAP-0002\_Fagrapport ingeniørgeologi høye bergskjæringer\_02
- 14 2020013\_NV50E6GK-GEO-RAP-0003\_Fagrapport skredfarevurdering\_03
- 15 2020013\_NV50E6GK-GTK-NOT-0001\_ver02\_foreløpig
- 16 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0001 Fagrapport geoteknikk, områdestabilitet Forset\_rev02
- 17 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0002-Geoteknisk datarapport Gyllan-Kvål\_tegninger
- 18 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0002-Geoteknisk datarapport Gyllan-Kvål\_uten bilag
- 19 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0002-Geoteknisk datarapport Gyllan-Kvål\_vedlegg
- 20 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0004 Geoteknisk fagrapport. Homyrkamtunnelen N-Kvål
- 21 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0005\_rev02
- 22 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0006\_rev02
- 23 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-0007\_rev02

- 24 2020013\_NV50E6GK-GTK-RAP-008\_rev02
- 25 2020013\_NV50E6GK-KNS-RAP-0001 Fagrapport konstruksjoner
- 26 2020013\_NV50E6GK-PLA-RAP-0004\_ROS-analyse\_20.03.23
- 27 2020013\_NV50E6GK-PLA-RAP-0005 Kompensasjonsplan\_02
- 28 2020013\_NV50E6GK-PLA-RAP-0006\_02 Fagrapport matjordplan
- 29 2020013\_NV50E6GK-PLA-RAP-0032 Merknadshefte høring Reguleringsplan\_00
- 30 2020013\_NV50E6GK-VEI-RAP-0002 \_Fagrapport Estetisk strategiplan
- 31 2020013\_NV50E6GK-VEI-RAP-0004 Tegningshefte\_02
- 32 2020013\_NV50E6GK-VAA-GH01-GH13
- 33 2020013\_NV50E6GK-VAA-RAP-0004 Fagrapport Hydrologi Gaula
- 34 2020013\_NV50E6GK-VAA-RAP-0005 Fagrapport hydrologi sidevassdrag
- 35 2020013\_NV50E6GK-VAA-RAP-0010 Fagrapport overordnet VA-plan
- 36 2020013\_NV50E6GK-YML-RAP-0002 Fagrapport støy
- 37 2020013\_NV50E6GK-YML-RAP-0002\_Basiskartlegging av Gaula med sidevassdrag
- 38 2020013\_NV50E6GK-YML-RAP-0003 Innledende miljøtekniske grunnundersøkelser
- 39 2020013\_NV50E6GK-YML-RAP-0004\_\_Fagrapport luft
- 40 2020013\_NV50E6GK-YML-RAP-0008\_Kartlegging av drikkevannskilder langs veilinja
- 41 2020013\_NV50E6KK-ELE-RAP-0001 Innledende vurderinger solenergi
- 42 2020013\_NV50E6KK-YML-RAP-0021 Samla belastning av ny E6 Gaula
- 43 2020013 Transportmodell og effektberegninger\_12042023
- 44 2020013\_Fagrapprot klimagassbudsjett

Andre dokumenter som ikke er vedlagt saken:



