



E6 ULSBERG – MELHUS

Regulering Kvål – Melhus sentrum

Detaljreguleringsplan
(Melhus kommune)

MERKNADSBEHANDLING HØRING

Beregnet til: Melhus kommune
Plan ID: 2017016

Revisjonsfelt

Revisjon	Dato	Utført av	Kontrollert av	Godkjent av
00	12.06.2018	EIJA	ROGJ	EIJA

Endringshistorie

Revisjon	Detaljer
00	Merknader ved offentlig ettersyn av planforslag

INNHold

1. MERKNADER FRA OFFENTLIGE AKTØRER	4
2. MERKNADER FRA PRIVATE OG ANDRE AKTØRER.....	8
4.DET ER SIKRET I BESTEMMELSENE TIL PLANEN AT MILJØVERNDEPARTEMENTETS VEILEDER T-1520 SKAL LEGGES TIL GRUNN FOR ANLEGGSFASE OG DRIFTSFASE.	27

1. MERKNADER FRA OFFENTLIGE AKTØRER

Fylkesmannen i Trøndelag	
<p>Innsigelse til planen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. inntil bestemmelsene er endret ved at det er angitt kvalitet- og funksjonskrav til vassdragsbeltene, samt krav til anleggsgjennomføringen.2. inntil det er redegjort for endringene i støysituasjonen og inntil planmaterialet og bestemmelsene gir tydelige avklaringer rundt støyskjerming av støyfølsom bebyggelse.3. inntil det er redegjort for luftkvalitet og inntil planmaterialet og bestemmelsene gir tydelige avklaringer rundt hvordan luftkvalitet skal legges til grunn ved vurdering av tiltak og innløsning av boliger.4. inntil det tas inn en bestemmelse som sikrer at all matjord skal tas vare på, mellomagres separat og tilbakeføres til areal som brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet.5. inntil det i reguleringsbestemmelsene inngår hvordan midlertidig berørt jordbruksareal skal håndteres i anleggsfasen og istandsettes for å oppnå tilnærmet samme jordkvalitet som før tiltaket.6. inntil bestemmelsene sikrer at landbruksarealene, både jord og skog, har adkomst tilpasset moderne landbruksutstyr både i anleggsfasen og ved ferdigstilling av E6-utbyggingen.7. inntil det inntas bestemmelse som sikrer at overflødig gammel E6 med tilhørende sideterreng og overfløydige lokalveger og avkjørsler, som ligger innenfor planområdet og i tilknytting jordbruksarealer, tilbakeføres til jordbruksareal.	<ol style="list-style-type: none">1. Bestemmelse 2.2.5 Vassdrag er endret til å inneholde konkrete kvalitetskrav og funksjonskrav, som bla. unngå vandringshinder, bevaring av vegetasjon, variert substrat, svinger og kulper.2. Støykartene viser den konkrete situasjonen både før og etter tiltak. Dette gjelder også sumstøyproblematikken. Bestemmelsene sikrer at T1442/2016 skal ligge til grunn for drifts- og anleggsfase. Støyfølsombebyggelse er listet opp i støyrapport vedlagt planmaterialet.3. Nye planbestemmelser sikrer at retningslinje for luftkvalitet, T-1520, skal legges til grunn. Grenseverdiene her er de samme som i forskrift om lokal luftkvalitet som uansett gjelder for tiltaket.4. Det er tatt inn bestemmelse pkt. 2.5 Landbruk som sikrer at matjordlaget blir tatt vare på, mellomagres separat og tilbakeføres.5. Det er tatt inn bestemmelse pkt. 2.5 Landbruk som sikrer hvordan midlertidig berørt matjord skal håndteres.6. Det er tatt inn bestemmelse pkt. 2.3 Adkomst til landbrukseiendommer, som sikrer hensiktsmessig adkomst.7. Det er tatt inn bestemmelse pkt. 2.4 Tilbakeføring av gammel vei til jordbruksformål, som sikrer dette.
<p>Faglige råd:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det bør søkes å oppnå arealeffektiv utforming av kryssene og at pendlerparkering bygges i etasjer.	<ol style="list-style-type: none">1. Det er i planarbeidet vurdert ulike alternativer for kryssløsningene som tilfredsstillt kravene. Dette gjelder fortrinnsvis lokalisering. Nøyaktig

<ol style="list-style-type: none"> 2. Redusere arealbeslaget av dyrkamark i forbindelse med midlertidige anlegg- og riggområder mest mulig. 3. Det bør vurderes på hvilke jordbruksarealer matjorda som omdisponeres kan gjøre best nytte i forhold til jordkvaliteten, og prioriteres for de områdene. 4. gjennom bestemmelsene sikres at en nøytral instans skal ha en tett oppfølging av håndteringen av midlertidig berørt dyrka mark på stedet. 5. bestemmelse som gjør at perioden jordbruksarealer brukes midlertidig til anlegg- og riggområder gjøres så kort som mulig. 6. opprettes en ordning med tilskudd til nydyrking som kompensasjon og som SVV finansierer. 7. for evt. overflødig gammel E6 med tilhørende sideterreng og overflødig lokalveger og avkjørsler, utenfor planområdet og i tilknytning til jordbruksarealer, bør mulighetene for tilbakeføring til jordbruksareal vurderes. 	<p>utforming av areal til pendlerparkering vil blir videre vurdert i byggeplanen. Pendlerparkeringen er lagt utenfor dyrka mark.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Arealbeslaget for midlertidig anleggsbelte og riggområder er redusert så langt det lar seg gjøre i denne fasen. Ytterligere reduisering kan vurderes i byggeplanfasen. 3. En slik vurdering vil være en del av internkontrollsystemet i det videre arbeidet med planleggingen. 4. Det er tatt inn bestemmelse i pkt. 2.5 Landbruk, underpunkt 2 at det skal søkes landbruksfaglig kompetanse. For øvrig er også naturfagligkompetanse sikret i bestemmelsene. 5. Det er tatt inn bestemmelse under pkt. 5.1.1 Anlegg- og riggområder, at perioden landbruksarealer skal brukes midlertidig skal gjøres så kort som mulig. 6. Evt. tilskuddordning må skje som et samarbeid mellom ulike etater og kan ikke sikres i en reguleringsplan. 7. Bestemmelse 2.4 omhandler alle vegformål som blir berørt av denne planen.
Trøndelag fylkeskommune	
<p>Innsigelse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inntil plankart og bestemmelser er oppdatert med hensynssone for båndlegging av kulturminner og hensynssone for bevaring av kulturmiljø. <p>Viltinteresser</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Strekingen Kvål-Melhus er et svært viktig vilttrekk mellom Klett og Støren. Fylkeskommunen finner ROS-analysen svært mangelfull mtp. lokale og regionale konsekvenser for hjortevilt. Løsninger for viltpassasjer, bla. ved bruk av viltgjerder og åpne planløsninger er ikke vist i reguleringskartet. Fylkeskommunen mener forutsetningen om at 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Plankart er oppdatert med hensynssoner. Bestemmelse 4.1.6 og 4.1.7 er innarbeidet som merknaden. 2. Utbyggingen kan føre til dårligere trekkveier for hjortevilt og småvilt i området. Det er lagt inn bestemmelse 2.6 Vilt, om at det skal søkes viltfaglig kompetanse under prosjekteringen, og at det skal ses på detaljtilpasninger ved miljøtunnelen på Hofstad. Det er ønskelig at viltet trekker over tunnelen og ledegjerder og beplantning skal vurderes. Med videre utvikling av

<p>miljøtunnelen vil fungere som i dag ikke vil bli en realitet. Planlagt utbygging vil i praksis fjerne mulighetene for hjortevilt til å passere. Fylkeskommunen tilrår at planen ikke vedtak slik den foreligger. Kryssløsning på Hofstad bør tilpasses viltinteresser i større grad.</p>	<p>næringsområdet ved bilpressa, vil det være mer naturlig å se på forsterkende tiltak mellom dette området og dagens masseuttak, som leder direkte mot viltovergangen.</p>
<p>Statens vegvesen</p>	
<p>Faglige råd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I planbestemmelsenes punkter 3.2.7 og 3.2.8 bør der presiseres at det ikke tillates oppført noe innenfor vegens sikkerhetssone. 2. byggeplanleggingen av midlertidig overgang mellom ny og eksisterende E6 ved Kvål må skje i svært tett dialog med Statens vegvesen da det vil bli et stort standardbrudd. 3. i bestemmelsens punkt 5.1.1 bør det legges inn et punkt om at det tillates anlagt avkjørsler til bruk i anleggsfasen, og at disse skal opparbeides i henhold til Statens vegvesens retningslinjer. I motsatt fall vil det måtte søkes Statens vegvesen om å anlegge slike anleggsavkjørsler. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Veganlegget vil prosjekteres med bakgrunn i bla. håndbok N101, som gir klare føringer hva som tillates og ikke innenfor sikkerhetssonen og hvordan dette skal løses. Det faglige rådet er ikke innarbeidet. 2. Tas til orientering. 3. Bestemmelse 5.1.1 er endret slik at dette nå inngår.
<p>BaneNOR</p>	
<p>Faglige råd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planlagt østre rundkjøring i Hofstadkrysset trekkes lengre unna jernbanen 2. det tas inn et tillegg i bestemmelse pkt. 3.2.1 om at byggeplaner for SKF2 og SKF4 skal godkjennes av BaneNOR. 3. Det tas inn tillegg i bestemmelse i pkt. 4.1.3 om at geotekniske vurderingsrapporter skal godkjennes av BaneNOR. 4. Det tas inn et tillegg i bestemmelse 3.2.8 om at drift, vedlikehold, fornying etc. av jernbanen kan gjennomføres. 5. Det tas inn tillegg i bestemmelse pkt. 2.1.1 byggegrens mot vei, om unntak for normale drifts- og vedlikeholdstiltak på/langs jernbanen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rundkjøring ved Hofstad er ikke endret etter samråd og høring. Iom. at det er regulert med kombinert formål, kan entreprenør finne nye og bedre løsninger for rundkjøringen i byggeplanen. 2. Alle prosessuelle godkjenninger av 3.part, som ikke allerede er lovpålagt er tatt ut av bestemmelsene. Dette betyr at innspillet ikke er imøtekommet. 3. Se. Pkt. 2. 4. Innspillet er innarbeidet i planbestemmelsenes pkt. 3.28. 5. Innspillet er innarbeidet i bestemmelse 2.1.1. 6. Bestemmelse er ikke innarbeidet. Det legges opp til at veien sikres mot

<p>6. Det tas inn tillegg i bestemmelsene som pålegger tiltakshaver gjerdetiltak mot jernbanen for å unngå at vilt, personer og kjøretøy kommer inn på jernbanesporet.</p>	<p>jernbanen med godkjent rekkverk der dette er nødvendig. Ellers vil gjerder som blir fjernet som følge av veibyggingen blir erstattet.</p>
<p>Mattilsynet</p>	
<p>Faglige råd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det bør vises til nasjonale mål for vann og helse i reguleringsplanen. 2. der eks. vannforsyning må erstattes, prioritere tilkobling til offentlig vannforsyning, evt. eksisterende privat vannforsyning dersom vannkvalitet og kapasitet er tilfredsstillende. 3. sikre gode nok rutiner slik at omlegging av eks. transportsystem ikke medfører lengre avbrudd i vannleveranser etter at drikkevannet blir forurenset. 4. etablere rutiner for å redusere sannsynligheten for utslipp til vannkilder som brukes til vanningsvann i jordbruket. Mattilsynet har ikke kjennskap til om vassdrag i planområdet benyttes til vanningsvann. 5. Sikre god nok forhåndsinformasjon for å forhindre at tiltaket medfører spredning eller fare for spredning av floghavre. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planbeskrivelsen er oppdatert til å omtale nasjonale mål for vann og helse. 2. Forskrift for vannforsyning og drikkevann gjelder for videre planlegging. 3. Det er utarbeidet en overordnet vann- og avløpsplan for prosjektet. Videre arbeid skal kartlegge de private vannkildene langs traseen. Forskrift for vannforsyning og drikkevann gjelder for videre planlegging. 4. Slike rutiner vil være en del av internkontrollsystemet til valgt entreprenør. 5. For å hindre spredning av floghavre og andre skadelige og fremmede arter er dette sikret i bestemmelsene pkt. 2.2.3 Miljø.
<p>Norges vassdrags- og energidirektorat</p>	
<p>Bestemmelsene ivaretar NVEs interesser på en god måte. Positivt at det er tatt høyde for 200 års flommen. Anbefaler at det legges på et klimapåslag på 20 % for å ivareta en god robusthet i anleggene. Anbefaler også at det innreguleres åpne vannveger og minimumsløsninger mht. kulverter og stikkrenner.</p>	<p>Det er i tillegg til 200 års flom, lagt til et pålegg på 0,5m på høyde for vegen. Overflatevann fra sør for Skjerdingstad er tenkt lagt i rør. Dette for ikke å splitte opp jordbruksområdene mer enn nødvendig. Å legge denne i eks. åpne kanal skaper problemer mtp. lavbrekket. Konkrete løsninger for kulvert og stikkrenner blir bestemt i detaljprosjekteringen.</p>
<p>AtB</p>	
<p>Ber om å bli invitert med på samråd i den videre prosessen.</p>	<p>Det er avsatt tilstrekkelig areal i toplanskrysset på Hofstad til å dekke deres antatte behov. Dere vil bli invitert til samråd ved valg av endelig løsning for kollektivtrafikken.</p>
<p>Direktoratet for mineralforvaltning</p>	
<p>Kommunen må i planen for ytre miljø ta stilling til hvordan det er ønskelig at lokalt viktige</p>	<p>Det er besluttet at plan for ytre miljø ikke skal lages før etter reguleringsplanprosessen. Tiltakshaver er opptatt av å gjennomføre</p>

ressurser som blir berørt av vegprosjektet blir håndtert av utbyggingen.	prosjektet på best mulig samfunnsøkonomisk måte, og dersom det er ressurser tilgjengelig vil disse vurderes nærmere, dersom dette er aktuelt.
TrønderEnergi	
Bekrefter at flere av våre nettanlegg blir berørt innenfor det regulerte området. Disse komponentene må ivaretas, og løsning må avklares i god tid før vegbyggingen starter. Om utbyggingen medfører økt behov for strømforsyning må dette avdekkes og areal for nye nettstasjoner må settes av i plan.	Løsning for berørte komponenter vil bli diskutert før vegbyggingen starter. Det er ikke vurdert at det er behov for ytterligere strømstasjoner innenfor planområdet på nåværende tidspunkt.

2. MERKNADER FRA PRIVATE OG ANDRE AKTØRER

Navn innspill	Forslagsstillers kommentar	Rådmannens kommentar
Kristian Søbstad, gnr/bnr 88/17		
Gnr/bnr 88/17 ønskes innløst, da hoveddelen av utearealet blir fjernet. Forutsetter at grunneier før mulighet til å kjøpe seg eiendom med tilsvarende kvaliteter i Melhus sentrum. Håper på rask prosess.	Boligen er forslått innløst etter høringsperioden, da den er i veien for ny E6. Prosess for boliginnløsning er allerede startet.	
Adnor advokat, på vegne av Fagerheim Vest velforening		
Sterkt kritisk til planforslaget, med overhengende risiko for betydelig økonomiske tap i form av redusert markedsverdi. Verditap for tapt friareal, verditap for ny støyvegg, bekymring til at man ikke oppfyller kravene til støy etter vegen er ferdig. Spørsmål om det må eksproprieres.	1. Det skal gjøres avtale om grunnerverv eiendommer som blir fysisk berørt av tiltaket. Oppnås det ikke avtale i minnelighet, kan ervervet skje ved bruk av ekspropriasjon. Grunneier vil uansett ha krav på full økonomisk erstatning for det areal som erverves. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak i	

	<p>samarbeid med entreprenør for å minske ulempene ny E6 kan medføre. Eventuell erstatning for ulempe på resteiendom vil bli vurdert i grunnervvervsprosessen, sett i lys av gjeldende regelverk og aktuell rettspraksis.</p> <p>2. Først en generell kommentar. Da bygg med Gårds/Bnr 88/34-41, befinner seg i gul støysone vil disse bli tatt med i videre vurderinger av støyskjermingstiltak. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker dere og vurderer mulighet for eventuelle lokale støytiltak for å sikre tilgang til stille uteoppholdsplass og innendørs støynivå under $L_{pAeq,24h}$ 30 dB i rom for varig opphold. Dere vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert. At støy er et aktuelt tema for beboerne ved Prestmoveien er dessverre ikke overraskende. Selv beregninger ved dagens situasjon (år 2018) med eksisterende E6 skjermet med 2 m voll, lokalveg, og jernbane viser at byggene er i gul støysone på alle sider i standard beregningshøyde på 4 m. Det er selvfølgelig beklagelig at dette ikke ble avdekket allerede før boligene ble bygget. Det er også beklagelig at tidligere</p>	
--	---	--

	<p>støyvurdering ikke inneholdt vurdering av jernbanetraffikk, beregninger 4 m over terreng som nå er standard, eller innspill til planløsning og plassering av uteareal for planlagte boliger. Selv uten endringer på veglinjen er det derfor trolig at byggene allerede er over grenseverdier satt i gjeldende retningslinje T-1442.</p> <p>Ny E6 fører med seg endringer i terreng og økt fartsgrense. Begge disse vil føre til økt støybelastning på eiendommene. Et første steg for å bøte på dette er ny støyskjerm med høyde 2,2 m ved terrengskjæring til ny veg. Denne skjermen vil ha god effekt, men gir alene likevel et nivå noen dB høyere enn dagens allerede for høyt nivå. Det vil bli gjort ytterligere vurderinger av støytiltak i forbindelse med detaljprosjekteringen av ny E6.</p>	
Anders Storhaugen, 81/1		
<p>Overflatevannet som er tegnet over min eiendom vil krysse den offentlige kloakkledningen, privat kloakk og tilkoblingspunkt for offentlig vann og overflatevannledning til Gaula. Den vil også berøre en 100 år gammel allé. Overflateledningen bør legges i den gamle kanalen der vannet går i dag og</p>	<p>Overvannsledning er tegnet slik den var i gjeldende reguleringsplan. En alternativ løsning må ligge lengre sør enn denne pga. lavbrekket på vegen. Alternative løsninger kan diskuteres ved byggeplan, for å hindre unødvendige ulemper for grunneier. Det er sikret i bestemmelsene at det skal utarbeides en</p>	

<p>alltid har gått. Utnytt overskuddsmassen og matjord til å få tilbake noe dyrka jord.</p>	<p>plan for erstatning dersom vannforsyning blir skadet. Se bestemmelse pkt. 2.2.6. Det er sikret i bestemmelsene at berørt matjord skal benyttes i nærmiljøet. Se bestemmelse 2.5.</p>	
<p>John og Claus Søberg, 88/1</p>		
<p>1. Dyrkamark 88/1, øst. Teigen berøres av utpåkjøringsrampe mot nord fra det nye planlagte Hoftstadkrysset. Mye jord er fremdeles pakket etter forrige utbygging. Viktig med minst mulig arealinngrep. Grøfting, drenering og planering som avbøtende tiltak må vurderes. Nydyrking må også vurderes.</p> <p>2. Hofstadkjela. Mye tyder på at det legges opp til unødig inngrep i viktig biotop. Vil anta at dagens støttemur har redusert utfylling i kjela med 5-10m. avlingsveg må utformes slik at kryssing av nytt fortau kan gjøres på en trafiksikker måte.</p> <p>3. Parkering. Sti ned til elva med parkeringsmulighet ble avskåret ved forrige utbygging. Eiendommen er fortsatt ikke tildelt parkeringsplass for fiskere. Makeskifte er forhåndsklarert. Avbøtende tiltak i form av sti fra ny parkeringsplass eller gangbru over E6 bør vurderes for å kunne ta i</p>	<p>1. Det er sikret nødvendig areal i reguleringsplanen. Oppstramming av skråninger og grøfting og drenering vil bli sett på i byggeplanen, sammen med entreprenør. Nydyrking er ikke vurdert, men vil bli tatt med videre i arbeidet sammen med Fylkesmannen.</p> <p>2. Det er sikret nødvendig areal i reguleringsplanen. Murer og oppstramming vil bli sett på i byggeplanen, sammen med entreprenør. Frisikt for avlingsvegen er hensyntatt.</p> <p>3. Det er ikke regulert parkeringsplass i denne planen. Evt. makeskifte bør skje etter reguleringsplanen er vedtatt. Det eksisterer kulvert for fiskere noen hundre meter lengre sør for gården for fiskere. Denne skal opprettholdes.</p> <p>4. Det antas det refereres til støyvoll og skjerm nord for Hofstadtunellen. Denne vil legges høyere enn eksisterende, spesielt i sørlige del, og vil endte opp med topphøyde på ca.</p>	

<p>bruk elvestrekningen. Det foreligger en lagmannsrettsdom vedrørende parkeringsplass.</p> <p>4. Støy. Beskrevet støyvoll med gjerde som eksisterende. Anser det som en simpel minimumsløsning. Planegjerde mangler støyabsorbering. Gir ikke mening å legge de Gaula i rød støysone.</p> <p>Overskuddsmasser som støyvoll mellom E6 og Gaula bør vurderes på korte strekninger. Dette vil også ha innvirkning mot Anemarka som er et viktig rekreasjonsområde. Støykartene er mangelfulle. Økt fartsgrense vil gi mer støy og dette ser ikke ut til å være ivaretatt. Vindbåren støy bør tas med i beregningene.</p> <p>5. Driftsbygning. Driftsbygning er krysset ut. Denne er et viktig nav i produksjonen på gården og inneholder potetlager, korntørke og utleiedel. En selvbetjent utsalgsbod er nylig etablert. Låvebygning er i meget god forfatning. Dagens helningsforhold er oppmålt til 1:1,65, noe som må opprettholdes. Skjæringsvinkelen er forhåndsklarert med geotekniker. Muntlig klarert med SVV at byggegrense mot fylkesvegen kan bli lik som eks. bygning. Ny driftsbygning langs fylkesvegen vil kunne innfri mesteparten av vårt behov.</p>	<p>kote 16. Bruk av voll for nederste del vil også ha absorberende effekt. Når det gjelder refleksjonsstøy så er bidraget som treffer skjerm over voll lite i forhold til total utsendt støy fra vegen. En mindre del av dette blir igjen reflektert ut i personhøyde mot Gaula. Absorberende skjerm er derfor ikke vurdert videre nå.</p> <p>Støyvoller mot Gaula i korte strekninger vil ha begrenset effekt. Skal en oppnå merkbar effekt må lengre vegstrekninger skjermes. Dette skyldes måten støy fra flere kilder kombineres på. Det vil være den sterkeste kilden (eller retningen av støy) som vil dominere. En oppnår derfor ikke god effekt før alle sterke kilder dempes. Det må altså en svært lang voll langs E6 til for å skjerme merkbart. Både fartsgrense, økt trafikkmengde, og vindretning er tatt med i beregningene. Det regnes med medvind fra alle støykilder til alle mottakere, noe som gir en verste situasjon for støy.</p> <p>5. Oppstramming av skråning vil bli vurdert i byggeplanen. Det er vurdert at låve ikke vil kunne stå selv om denne strammes opp. En låve/uthus må søkes om i egen prosess mot Melhus kommune i etterkant av denne reguleringsplanen.</p>	
--	--	--

<p>Anser en utslaking av vegskjæring som sløsing av god dyrkamark. 6. Dyrkamark 88/1, nord. Ber om at helningsgrad på vegskjæring opprettholdes. Nydyrking må vurderes som avbøtende tiltak.</p>	<p>6. Oppstramming av skråning vil bli vurdert i byggeplanen</p>	
<p>Elling Nideng, 79/1</p>		
<p>Driftsbygningene på gården skal saneres og reetableres lengre nordvest. Adkomst er viktig at tilpasses lastebil med henger. Undergang må dimensjoneres slik at den dekker dagens og fremtidig behov. Dagens hovedbygning med uteområde må støyskjermes.</p>	<p>Det pågår en egen prosess for å ivareta Nidengs behov i forbindelse med flytting av gården.</p>	
<p>Gauldalsadvokatene på vegne av, 77/1 – Ingeborg Oddsdatter Ler</p>		
<p>Det må vurderes løsninger som reduserer behovet for omdisponering av dyrket mark og mulighet for nydyrking i forbindelse med rundkjøring sør for Kvål. Bør vurderes å trekke rundkjøring lengre mot nord for å redusere beslag av dyrka mark. Forutsettes at matjordlaget benyttes på andre deler av eiendommen. Betydelig teigdeling forutsettes nødvendige driftsveger og adkomst til fiskevald.</p>	<p>For å få riktig lengde og kurvatur på påkjøringsfelt til E6, er det vurdert at rundkjøring må legges der den nå ligger. Bestemmelse sikrer gjenbruk av matjordlaget, jf. bestemmelse 2.5. Avkjøring i søndre del av tomten, langs eks. E6 blir ikke særlig berørt. Avkjøring forutsetter godkjenning fra vegeier. Avkjøring til gjenværende dyrka mark på østsiden kan fremdeles benytte gårdveg langs jernbanen.</p>	

<p>Eiendommen har grusforekomster som blir berørt. Bygninger blir liggende i gulsone og det antas at skjermingstiltak ikke vil ha tilstrekkelig virkning. Det må vurderes tiltak for å bevare beite mot o_SKV35 og o_SGS1. Forutsettes at planforslaget ikke berører planer om minikraftverk i Kvålsbekken. Eiendommen har hatt lagerplass/næring/grusuttak ved Gaula tidligere, som nå synes å bli sterkt berørt. Det må vurderes muligheter for avkjøring til erstatning for den lagerplassen.</p>	<p>At eiendommen har grusforekomster tas med i den videre planleggingen. Vi kan bekrefte at deres bolig (Br/Gnr 77/1) er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for deres bolig ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker dere og vurderer mulighet for støytiltak. Dere vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert. I forhold til Kvålsbekken, så er reguleringsplanen lik slik den var i forrige reguleringsplan, med de samme kravene til bekken. Lagerplassen vil forsvinne som følge av tiltaket. Det skal gjøres avtale om grunnerverv av eiendommer som blir fysisk berørt av tiltaket. Oppnås det ikke avtale i minnelighet, kan ervervet skje ved bruk av ekspropriasjon. Grunneier vil uansett ha krav på full økonomisk erstatning for det areal som erverves. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak i samarbeid med entreprenør for å minske ulempene ny E6 kan medføre. Eventuell erstatning for ulempe på resteiendom vil bli vurdert i</p>	
--	--	--

	grunnervervsprosessen, sett i lys av gjeldende regelverk og aktuell rettspraksis.	
Gauldalsadvokatene på vegne av, 77/3 – Stig Kvaal		
<p>Tunet på eiendommen blir sterkt berørt med bla. to campinghytter og deler av kårbolig i rød sone. Det antas at støytiltak må skje på tunet pga. høydeforskjell.</p> <p>Forutsettes at det ikke gjøres inngrep i Gaula eller elvebredden. Forutsettes at det ikke legges begrensninger for etablering av gapahuker. Evt. nødvendige flyttinger av slike bør ikke være nødvendig, evt. avtales med grunneier.</p> <p>Fiskevald i gul støysoner. Bør vurderes støyreducerende tiltak. Planforslaget reduserer betydelige deler avsatt til sentrumsformål og bolig i KPA. Det må vurderes om det er nødvendig med støytiltak for fremtidig utbygging.</p>	<p>Vi kan bekrefte at deres tomt (Br/Gnr 77/3) er på listen over de som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for dere ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker dere og vurderer mulighet for støytiltak. Du vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert. Vedrørende støy ved fiskevald så kan støysonkart 4 m over terreng være noe misvisende da støyen i beregningshøyde for vurdering av uteareal på 1,5 m vil vise lavere støynivå grunnet økt terrengskjerming. Dette indikeres i vedlegg nr. 3 til støyrapporten som viser støy fra ny E6 beregnet 1,5 m over terreng. Da det er store deler av vegen som bidrar til støy selv i et lite område vil det kunne kreves en omfattende støyvoll for å skjerme ytterligere ved Gaula. En slik voll er derfor ikke tatt med i planforslaget da den</p>	

	<p>også vil kaste noe lyd tilbake til bebyggelsen. Inngrep i Gaula skal minimeres, men planen legger til rett for at noe inngrep kan forekomme. Dette er likt med tidligere reguleringsplan. Dette skyldes fylling for å treffe høyden på ny bru over Gaula. Viser for øvrig til krav i pkt. 2.2.5 i bestemmelsene. Det skal gjøres avtale om grunnerverv eiendommer som blir fysisk berørt av tiltaket. Støytiltak for fremtidig bebyggelse er ikke vurdert.</p>	
<p>Gauldalsadvokatene på vegne av, 85/1 – Kåre Hangerås</p>		
<p>I plankart R06 er tegnet inn avløpsledning på 370_4 som ikke er nærmere beskrevet. Grunneier ønsker avløpsledning knyttet og lagt i eks. trasé. Denne er vurdert som den gunstigste og reduserer teigdeling. Dette er også en fordel for gnr/bnr 81/1. Det må etableres tilstrekkelig drenering av dyrket areal og trekkør under veganlegget. Eiendommen må sikres avkjøring fra gammel E6 til dyret mark på østsiden og det må bygges veg til eks. steinbrudd. Det må vurderes muligheter for nydyrking og gjenbruk av matjordlaget.</p>	<p>Overvannsledning er tegnet slik den var i gjeldende reguleringsplan. En alternativ løsning må ligge lengre sør enn denne pga. lavbrekket på vegen. Alternative løsninger kan diskuteres ved byggeplan, for å hindre unødvendige ulemper for grunneier. Drenering og trekkør blir tatt med og vurdert i byggeplanen. Avkjøring til dyrka mark på østsiden er ivaretatt. Avkjøring til steinbrudd er sikret i bestemmelsene. Gjenbruk av matjorda er sikret i bestemmelsene. Nydyrking og egnede områder vurderes videre. Bestemmelser for midlertidig beslag og</p>	

<p>Midlertidig beslag må tilbakeføres i tråd med retningslinjer som gjelder for denne type beslag. Aktuelt å komme med ytterligere merknader når kryssløsning på kart R05 er avklart.</p>	<p>håndtering av matjorda er innarbeidet. Grunneier hadde ingen tilbakemelding til støy. Det meldes likevel at siden tomten er i gul støysone vil den bli vurdert videre i neste fase.</p>	
<p>Helge Løberg, 81/3</p>		
<p>Huset ligger innesperret på et skoleområde og er fratatt tilkomst til eiendommen. Huset ligger i rød støysone og uteplassen er en jordvoll. Eiendommen bør bli innløst.</p>	<p>Boligen er ikke krysset ut i reguleringsplanforslaget. Boligen er ikke i veien for E6, men den ligger svært nærme. Det vil være en utfordring å skjerme boligen for støy fra E6 da boligen er bygget i 2,5 etasjer. Boligen vil bli konkret vurdert i samhandlingsfasen med entreprenør, primært for støyskjerming, alternativt innløsning. Dersom boligen ikke innløses skal eiendommen ha atkomst også i og etter anleggsperioden for ny E6. Valg av løsning skjer i dialog med grunneier. En løsning kan være videre bruk av dagens kommunale vei som for fremtiden vil fungere som privat atkomstvei.</p>	
<p>Janne Løberg, 75/6</p>		
<p>Kommentar på om vi har krav på støyskjerming etter nye regler. Huset ligger 13m fra nåværende E6. vi ligger i enden av reguleringsområdet. Søkte på 90-tallet om støyskjerm, men fikk avslag. Vi må leve</p>	<p>Det er forståelig at dere er plaget med støy da det er mye tungtrafikk på vegen like ved dere. Det stemmer som du sier at dere er utenfor grensen for vurdering i behandling av dette planforslaget. Dette</p>	

med sterk støy i mange år fremover.	vegprosjektet vil derfor ikke utløse støyskjermingstiltak for deres bolig. Heldigvis vil ny E6 bety at det meste av tungtransporten vil legges lengre unna der dere bor. Det er derfor trolig at dere bli mindre støypåvirket i fremtiden.	
Krokstad, 90/25		
Det bør gjøres tiltak for å redusere støynivå. Forstår følgende tiltak: Fulle kulpen sør for huset, da denne genererer mye støy. Støygjerde ved E6/støyvoll/ støygjerde ved tomtegrensen. Vi bygger støygjerde selv på deres bekostninger.	Deres bolig er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for din bolig ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker deg og vurderer mulighet for støytiltak. Du vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert.	
Kåre Solberg, 91/102		
Det ble bygd en støymæl ved forrige utbygging. Denne har seget noe. Vi ser lastebiler og vogntog, dette medfører en del støy. Ønsker mer avskjerming fra støyen.	Deres leilighetskompleks er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet da det ligger i gul støysone. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for din bolig ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker deg og vurderer mulighet for støytiltak. Du vil bli kontaktet senere for	

	dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert.	
Lars N. Mellingsæter, 90/88		
Det er en dal som skaper mye støy utenfor min eiendom. Det er ønskelig at overskuddsmasse fra skråningen blir brukt til å fylle igjen dalen.	Å fylle igjen dalen vil bli vurdert i byggeplanfasen, i samråd med entreprenør.	
Melhuslista		
Ønsker å påpeke behovet for at det også etableres rampe i sørgående retning og anmoder Nye veier om å planlegge og prosjektere denne inn i prosjektet. En kryssløsning vil påvirke trafikkbelastningen i Kvål sentrum og være avgjørende for å utvikle Kvål som et attraktivt tettsted. Tettstedene Ler og Lundamo har stort utbyggingspotensiale. Dette vil uten en kryssløsning påvirke trafikkbelastningen på Kvål.	Av tekniske og inngrepsmessige årsaker ønsker vi ikke å legge avkjøringsrampe inn i denne planen. Det er heller ikke behov for en slik rampe før E6 blir bygd videre sørover fra Kvål. Den midlertidige sammenkoblingen til E6 vil betjene begge trafikkretninger, og all gjennomgangstrafikk vil derfor gå utenom Kvål. Avkjøringsrampe fra nord vil bli vurdert videre i forbindelse med regulering av ny E6 på strekningen fra Losen til Kvål. Øverkvålbrua over Bennavegen vil bli forberedt for evt. avkjøringsrampe ved at det blir bygd ett ekstra felt i sørgående retning.	
Norgeshus AS, på vegne av Melhus Utviklingsarena AS		
Har startet opp reguleringsprosess på gnr/bnr 84/1. Plangrensen er lagt slik at det er mulighet til å regulere ny avkjørsel. Best å regulere SKV43 slik den ligger. Ber	At dere selv løser avkjørsel fra lokalvegen i planarbeidet høres fornuftig ut. Melhus kommune ønsker at denne planen skal rydde opp i planmosaikken etter flere	

om at annen veggrunn grøntareal og anleggsområdet begrenses til det som er nødvendig. Ber om å redusere planavgrensningen mot 84/1 iht. kart.	planer på strekningen. Derfor reguleres det slik det gjøres mot eiendommen. Foreslår at dere omregulerer dette i deres plan, dersom det er ønskelig.	
Opplysningsvesenets fond		
Er eier av Melhus prestegard gnr/bnr 90/1. Det gjøres oppmerksom på at alt berørt areal må erverves.	Alt areal som berøres vil bli ervervet, enten permanent kjøp eller midlertidig leie. Det permanente ervervet er ca. 12,5 dekar stort, hvorav ca. 8,2 er dyrkamark. I anleggsperioden må det midlertidig erverves ca. 41,4 dekar, hvorav ca. 16,1 dekar er dyrkamark. I den forestående samhandlingsfase mellom Nye Veier og entreprenør vil muligheten for å begrense inngrepet på dyrkamark.	
Robert Berg		
Ønsker litt nærmere info om støyskjermingstiltak mot min eiendom.	Vi bekrefter at din bolig er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet da tomten ligger delvis eller helt i støysone. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for din bolig ikke er avsluttet. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker deg og vurderer mulighet for eventuelle lokale støytiltak. Du vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert.	

Therese Grande Dragsten		
<p>Ønsker å orientere om at vi kan se store deler av trafikken både fra bakkenivå på hele tomten og selvfølgelig inne i huset. Dette tyder på at eks. støyskjerm er for lav, og at dette bør tas hensyn til i planleggingen.</p>	<p>Kommentaren om ønske å ikke se trafikk over skjermen tas med videre. Skjermen som er inne i planforslaget nå er optimalisert for å skjerme mest mulig støy, men samtidig ikke blir for høy og dominerende. Denne skjermen vil være høyere enn eksisterende skjerm, spesielt mot sør, og vil ha toppkant ved kote 16. Høyere skjerm enn dette vil ikke ha spesielt stor effekt på støydemping, men synlighet av trafikk er også viktig for plagegrad. En mulig løsning kan derfor være beplantning langs skjermen.</p> <p>Deres bolig er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for din bolig ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker deg og vurderer mulighet for støytiltak. Dere vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert.</p>	
Tone Mikkelsen		
<p>Krav til støygjerde. Høyere enn i dag. Ønsker glass øverst for lysinnslipp. Beplantning vil være gunstig for å bedre luftkvaliteten.</p>	<p>Ny skjerm har en balanse mellom støyskjerming og totalhøyde og vil ligge med topphøyde på kote 16. Denne er høyere enn den eksisterende, spesielt i sør. Høyere skjerm enn dette</p>	

<p>Ønsker også beplantning på motsatt side av vegen. En kum på tomten må flyttes. Denne hindrer oversvømmelse på tomten. Tilstrekkelig drenering i tunellundergang ved Søbergdalen. Lysarmatur virker ikke. Mister halve fotballbanen på fellesområdet. Ønsker at det blir laget en erstatning for dette.</p>	<p>har liten innvirkning på støynivået. Men det er ikke bare støy som er knyttet til plagegraden ved en bilveg, også synet av biler har en negativ påvirkning. Dette er også bemerket av andre beboere i området. Istedenfor å øke skjermhøyden ytterligere kan en derfor vurdere beplantning langs skjermen som du også foreslår for å unngå å se passerende trafikk med stor høyde. Deres bolig er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for din bolig ikke er avsluttet, og innspill du kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker deg og vurderer mulighet for støytiltak. Dere vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert. Bestemmelsene sikrer at berørt vegetasjon langs Gaula skal reetableres. Det skal gjøres avtale om grunnverv eiendommer som blir fysisk berørt av tiltaket, slik som fotballbanen. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak i samarbeid med entreprenør for å minske ulempene ny E6 kan medføre</p>	
TrønderLyn		
Ønskes at lokalvegen SKV_19 blir trukket så langt	Det er sett på å benytte eksisterende veg opp til	

<p>syd mot kalkunfjøset som mulig, for å få plass til en idrettshall i tilknytning til Øya VGS.</p>	<p>gammel E6. Dette medfører at stigningsforholdene for lokalvegen går fra 5,2 % til 8 %. I tillegg vil det skape høydemessige utfordringer knyttet til kulverten mot vest. Dersom ny E6 heves ytterligere, kan det være løsbart. Dette må ses på i byggeplanfasen, sammen med entreprenør. En slik løsning vil trolig kreve omregulering av SKV_19.</p>	
Øys VGS		
<p>Kartgrunnlaget som er brukt er ikke oppdatert. Eiendommene 80/8 og 80/9 brukes en del av internatet. Trafikksikkerheten blir betydelig bedre for skolen. Ber om at det tilrettelegges gangfelt over gammel E6. alternativ til 50-sone vil være kulvert. Planen innebærer betydelig tap av jordbruksareal for skolen. Planen innebærer også at flere jordstykker fragmenteres.</p> <p>1. Mye av undervisningen er utendørs og ber om at dette hensyntas mtp. støyskjerming. Ser at det ikke er planlagt skjerming på SKV33 og SKV19. Ber om at dette hensyntas.</p> <p>2. Antar at gammel E6 får lavere fartsgrense, men ber om at trafikksikkerheten knyttet til busstopp vurderes. Enten undergang eller fotgjengerfelt.</p> <p>3. Ved tilstrekkelig oppfylling antas det at arealene kan</p>	<p>1. Da dere befinner dere i gul vurderingszone vil dere bli med på videre vurdering i dette prosjektet. Saken er altså ikke avsluttet for deres del da det omhandler støy. Vi svarer likevel opp innspill nedenfor. Dere vil kunne merke en markant forbedring av støybildet på østsiden av skoleområdet da mye av trafikken legges om til ny E6 i vest. Forventet reduksjon av trafikkbelastningen langs eksisterende E6, samt lav trafikkmengde ved SKV19 gjør at nye støyskjermingstiltak langs disse strekningene ikke er vurdert nå. Omlegging av veg til vestsiden, samt trafikkøkning i en tiårsperiode, vil føre til mer støy på vestsiden av området. Her er det lagt inn en støyvoll med høyde 2 m langs ny E6. Denne vil ha god skjermingseffekt. Landbruksarealet i nord er</p>	

<p>dyrkes nærmere ny E6 enn det planen legger opp til. Det blir nødvendig med oppkjøp av nytt areal som erstatning til det vi mister.</p> <p>4.En omfordeling av eierskap for å legge til rette for sammenhengende arealer vil være å foretrekke.</p> <p>5.Ønsker undergang mtp. dyreforflytting under gammel E6. Ønsker å flytte SKV19 for bygging av flerbrukshall.</p> <p>6.GS-veg langs SKV33 er en svært dårlig løsning for skolen. Stortransport må gjennom skolegården, ikke være mulig med fôring til fjøset. Dagens avstand mellom SKV33 og driftsbygning er 9m. denne må bestå. Kravet om 8 uker beite for storfe vil være umulig å innfri. Sykkelveg bør følge SKV19/SKV23 slik den gjør i dag.</p>	<p>vanskeligere å skjerme med langsgående tiltak, spesielt siden det ligger i noe høyere terreng en foreslått veg. Det er derfor ikke regulert inn støyvoll for å prøve å skjerme dette området da en slik voll forventes å ha liten effekt.</p> <p>2.En nedklassifisering av gammel E6 vil skje etter at ny E6 er bygd. Konkret trafiksikkerhetstiltak for kryssing i plan skal vurderes nærmere i byggeplan. Fotgjengerfelt er mest sannsynlig.</p> <p>3.For vedlikehold må disse arealene være eid av vegeier. Avtaler om drift kan inngås.</p> <p>4.Ønsket om makeskifte tas til orientering, men kan ikke gjennomføres gjennom en reguleringsplan.</p> <p>5.Det er ikke planlagt undergang av gammel E6. Trafikkmengden blir betydelig redusert med ny vei. For SKV_19, se svar til TrønderLyn.</p> <p>6.Hovedalternativet er at GS-veg skal gå der den går i dag. Dersom bru ved Skjerdingsstad likevel ikke kan benyttes blir lokalveg lagt i kulvert og det er da fornuftig å legge ny GS-veg langsmed denne. Pga. trafiksikkerhet er det ønskelig å legge til rette for</p>	
--	--	--

	færrest mulig kryssinger av vegnettet. GS-vegen er flyttet nærmere vegen for å imøtekomme dere krav.	
Multiconsult på vegne av Bulk Infrastructure AS, 87/52		
Det er et avvik på ca. 3,4 meter mellom plangrense for E6 og omsøkt fradelt parsell av 87/52. Ber om at planforslaget tilpasser seg fradelt parsell.	Plangrensen er justert til å følge fradelt parsell av 87/52.	
Kjell Konstad, på vegne av Melhus Utviklingsarena AS		
Hofstad industripark mangler overvannsløp til resipient/Gaula. Realisering av OV-plan krever nært samspill mellom Nye Veier og entreprenør.	Tas til orientering. Overvannsledninger for vegnettet vil prosjekteres i byggeplanen. Samhandling vil være naturlig i den etterfølgende planfasen.	
Brit Lund, 91/102		
Eks. støymæl ser ut til å ha seget noe. Vi ser passeringer av lastebiler og vogntog på E6. Dette medfører støy. Vi skulle ønsket mer avskjerming fra støyen.	Vi kan bekrefte at deres leilighetsbygg er på listen over bygg som vurderes videre i neste fase av dette prosjektet. Dette betyr at vurderingen av mulige tiltak for deres bolig ikke er avsluttet, og innspill dere kommer med vil bli tatt med videre. Det kommer til å bli foretatt en befaring hvor akustiker besøker dere og vurderer mulighet for støytiltak. Du vil bli kontaktet senere for dette, og tidligst etter at entreprenør er kontrahert.	
Espen Pettersen		
Min eiendom er sikret uten tiltak, men kommer ikke frem hvordan det løses mtp høyere hastighet og større trafikk tetthet. En god del	Som du sier vil økt trafikk mengde og hastighet føre til en sterkere støykilde ved nye E6. Terrengendringer ved det	

<p>støy pga. trafikk/tog. Forventer at det legges frem avbøtende tiltak.</p>	<p>nye krysset vil imidlertid skjerme noe av denne støyen. Påkjøringsramper og Melhusvegen vil fungere støyskjermende da disse produserer mye mindre støy enn E6. Beregninger frem i tid med medvind fra alle støykilder og mot din bolig (etter nordisk beregningsmetode) viser liten, og ikke merkbar økning i støynivået. Da totalnivået fra ny E6 på din bolig er under grensen for gul støysone i henhold til gjeldende retningslinjer vil det ikke bli vurdert nye støyskjermingstiltak for deg i forbindelse med dette prosjektet.</p>	
<p>Lars Borten</p>		
<p>Foreslår ny løsning med avkjøringsrampe med kulvert fra ny E6 sør for Kvål. Begrunnes med følgende: bedre tilgjengelighet fra Trondheim til Ler, avlaste Kvål, Øya VGS slipper trafikk. Avrampe er mulig å få til. Løsning krever kulvert under E6 samt breddeutvidelse. Poenget er å sikre uønsket gjennomkjøring av Kvål. Løsningen koster en brøkdel av krysset som ble tatt ut ved Ler.</p>	<p>Av tekniske og inngrepsmessige årsaker ønsker vi ikke å legge avkjøringsrampe inn i denne planen. Det er heller ikke behov for en slik rampe før E6 blir bygd videre sørover fra Kvål. Den midlertidige sammenkoblingen til E6 vil betjene begge trafikkretninger, og all gjennomgangstrafikk vil derfor gå utenom Kvål. Avkjøringsrampe fra nord vil bli vurdert videre i forbindelse med regulering av ny E6 på strekningen fra Losen til Kvål. Øverkvålbrua over Bennavegen vil bli forberedt for evt. avkjøringsrampe ved at det</p>	

	blir bygd ett ekstra felt i sørgående retning.	
Bernt Øien		
<p>1. Ny kryssløsning ved Hofstad industripark ødelegger hjorteviltets naturlige trekkroute ved at den blokkeres. Dette øker faren for kollisjon med hjortevilt. Viser til kommunestyrevedtak ved forrige regulering som pålegger vegvesenet å lage tilfredsstillende viltpassasje på strekningen Skjerdingsstad-Hofstad.</p> <p>2. Miljøkulverten over Hofstad gir viltet en trygg passeringmulighet over E6. etterundersøkelser bekrefter funnene i overvåkningsrapporten i 06.</p> <p>3. Viltpassasjen over Hofstadtunellen vil miste sin betydning som «det viktigste krysningspunktet for vilt mellom Klett og Støren» ved at området på østsiden av E6 sperres med en rundkjøring midt i viltets trekkroute på eiendommen 84/26. Avkjøringsrampe mot sør ved Hofstad industripark ødelegger også viltets trekkmulighet i veiskråningen, stikk i strid med tilrådommen i Statens Vegvesens viltfaglige rapport. Planen om T-kryss som erstatning for rundkjøring på østsiden bør beholdes. Dette muliggjør etablering av viltkorridor mellom T-krysset og jernbanen. I tillegg bør det</p>	<p>1. Det er sikret i bestemmelsene om at det skal søkes viltfaglig kompetanse ved prosjektering for best mulig ivareta viltet ved valgt løsning. Avbøtende tiltak skal vurderes. Dette gjelder særlig området omkring Hofstad.</p> <p>2. Tas til orientering. Overvåkning bør også gjennomføres etter at denne planen er gjennomført.</p> <p>3. Et avbøtende tiltak vil kunne være å etablere en vegetasjonssone langs jernbanen og lokalveien langs E6 for å lede viltet mot overgangen på en naturlig måte. Etablering av ledegjerder bør vurderes. Den bratte skråningen bør forbli skogkledd. Arealbruken på begge sider av overgangen må ta hensyn til at dette er en viktig viltkorridor.</p> <p>4. Det er sikret i bestemmelsene til planen at Miljøverndepartementets veileder T-1520 skal legges til grunn for anleggsfase og driftsfase.</p> <p>5. Støyrapport med tiltak som er presentert i denne fasen viser ikke endelig støybilde. Boliger i rød og</p>	

<p>etableres viltgjerder i området.</p> <p>4.Støvnedfall i området er målt av SINTEF i perioden 04-06 og viser tidvis for høyde verdier av mineralisk og organisk støvnedfall. Dette vil øke med en høyere fartsgrense.</p> <p>5.Det framlagte støykart tar ikke hensyn til vindbåren støy mot de eksponerte eiendommene. Hofstadtunellen gir i dag impulslyd mot eiendommen 88/8. Lydberegninger inkluderer hverken rumlelyd eller impulslyd. Plankrav på hensyn på støy- og støvforurensning må etterprøves.</p> <p>6.Samfunnsøkonomisk forkastelig at krysset ved Skjerdingstad ikke ferdigstilles med nordgående rampe. Fordelen med dette vil tjene en adkomst til Hofstad samtidig som en ivaretar viltets trekkroute i området.</p> <p>7.ROS-analysen er en skrivebordsstudie. Analysen mangler referanser til Statens vegvesens «viltovervåkning ved E6 Melhus...Råd om tiltak» fra 2006 og oppfølgingsrapport fra 2013. SINTEFs støvnedfallsmålinger fra 2004-2006 er heller ikke med. Miljøetaten i Melhus kommune er ikke blitt kontaktet for et samarbeid</p>	<p>gul støvsone etter tiltak vil være med i en videre vurdering av støy. Det kommer en prosess med befarings av akustiker som gjør en mer detaljert vurdering av støybildet rundt hver enkel bolig og vurdere mulighet for støytiltak individuelt. Da din bolig befinner seg i gul støvsone fra støy fra ny E6 betyr dette at du er med videre i prosessen og vil bli vurdert videre. Dine innspill på dette stadiet tas med videre. Du vil senere bli kontaktet for en slik befarings. Så kommentarer til støyberegningene som foreligger. Selv om tunellstøy ikke er nevnt eksplisitt på støvsonekart eller i rapporten så er det med i den overordnede vurderingen av støybildet. For din bolig flytter ikke tunellstøy grensene for rød eller gul støvsone, og din bolig er uansett med i videre vurdering for støy. Rumlelyd fra kantstripemerking er ikke med i beregningsstandarden og er derfor ikke med i de presenterte resultatene. Angående helseplager av støy og referanse i planforslaget så refereres det til Miljødirektoratet i appendiks B av støyrapporten. Her beskrives det, som du selv peker på, at støy er et</p>	
---	--	--

<p>med målinger av NOx og veistøvmålinger ved boligfeltet på Søberg, iht. kommunehelseloven.</p>	<p>miljøproblem som rammer mange. Støy blir derfor tatt på alvor her.</p> <p>6.Nordgående rampe på Skjerdingstad er vanskelig mtp. kurve på jernbanen og krav til lengde på rampen.</p> <p>7.Bestemmelsene er oppdatert iht. viltovervåkningsrapporten i høringsperioden. Bestemmelsene sikrer at veileder for luftkvalitet skal legges til grunn for videre arbeider. Dette innebærer også utarbeidelse av luftsonekart for traseen for å finne avbøtende tiltak i prosjekteringen.</p>	
<p>Skogselskapet i Trøndelag</p>		
<p>Usikre på hvordan skråningsutslaget fra GS-vegen vil påvirke våningshuset. Lite areal skaper problemer for utvendig vedlikehold. Usikre på om dagens skjerming mot trafikkstøy vil bli redusert. Bifaller at krysset på Hofstad erstatter det på Skjerdingstad.</p>	<p>Byggeplanen må sikre at dere har plass til å gjennomføre vedlikehold av våningshus. Dette kan gjøres ved brattere skråning evt. mur. Løsning på dette utarbeides i neste planfase.</p> <p>Støysonekart beregnet for år 2030 viser en liten, og knapt hørbar, endring i støy for dere i forhold til dagens situasjon. Støysituasjonen forventes altså ikke å endres markant for deres del.</p>	

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**

