



# E6 Korporalsbrua – Gyllan

Planinitiativ

12.01 | 22

---

Planoppstart

Nye Veier AS | Tangen 76  
4608 Kristiansand  
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5207617
Oppdragsnavn:	E6 Korporalsbrua – Gyllan
Dokumentnummer:	PLA-NOT-0001
Dokumentnavn:	Planinitiativ

#### Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	12.01.2022	Planinitiativ	Siv K. Sundgot	Jill Hamhari Sveen	Jill Hamhari Sveen

## INNHold

1	BAKGRUNN .....	4
2	PLANOMRÅDET .....	6
3	PLANLAGTE TILTAK/ENDRING .....	7
3.1	Massehåndtering .....	7
4	PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR .....	8
4.1	Samla belastning av ny E6 Gaula .....	8
5	VIRKNINGER AV TILTAKET .....	9
6	VURDERING AV KU-KRAVENE.....	9
7	RISIKO OG SÅRBARHET .....	11
8	SAMARBEID OG MEDVIRKNING .....	12
8.1	Samhandling med Midtre Gauldal og Melhus kommuner .....	12
8.2	Samhandling med eksterne fagmyndigheter .....	12
8.3	Grunneiere, festere, naboer og andre berørte .....	13
9	INTERESSENER OG KOMMUNIKASJON.....	13
10	VEDLEGG .....	13

## 1 BAKGRUNN

Nye Veier har ca. 160 km ny E6 i sin portefølje i Trøndelag. Målet til Nye Veier er at utbyggingen bedrer trafiksikkerheten, forkorter reisetiden og styrker vekst og utvikling i landsdelen. E6 Korporalsbrua – Gyllan inngår som en del av den store oppgraderingen av E6 gjennom Trøndelag fra Ulsberg i sør til Steinkjer i nord. Parsellen grenser i nord til pågående planarbeid E6 Gyllan – Kvål.

Dagens trafikk på denne delen av E6 er en blanding av fjern- og lokaltrafikk, med en rekke kryss og avkjørsler, og den er sterkt ulykkesbelastet. Nye Veier legger i hovedsak opp til firefelts motorvei med midtdele og fartsgrense 110 km/t med planskilte kryss. Det planlegges med nordvendt av-/påkjøring sør for Støren og sørvendt av-/påkjøring nord for tunnelen. Tidspunkt for byggestart er usikkert, men sannsynligvis etter 2025.



Figur 1 - Oversiktskart over Nye Veiers prosjektportefølje i Trøndelag

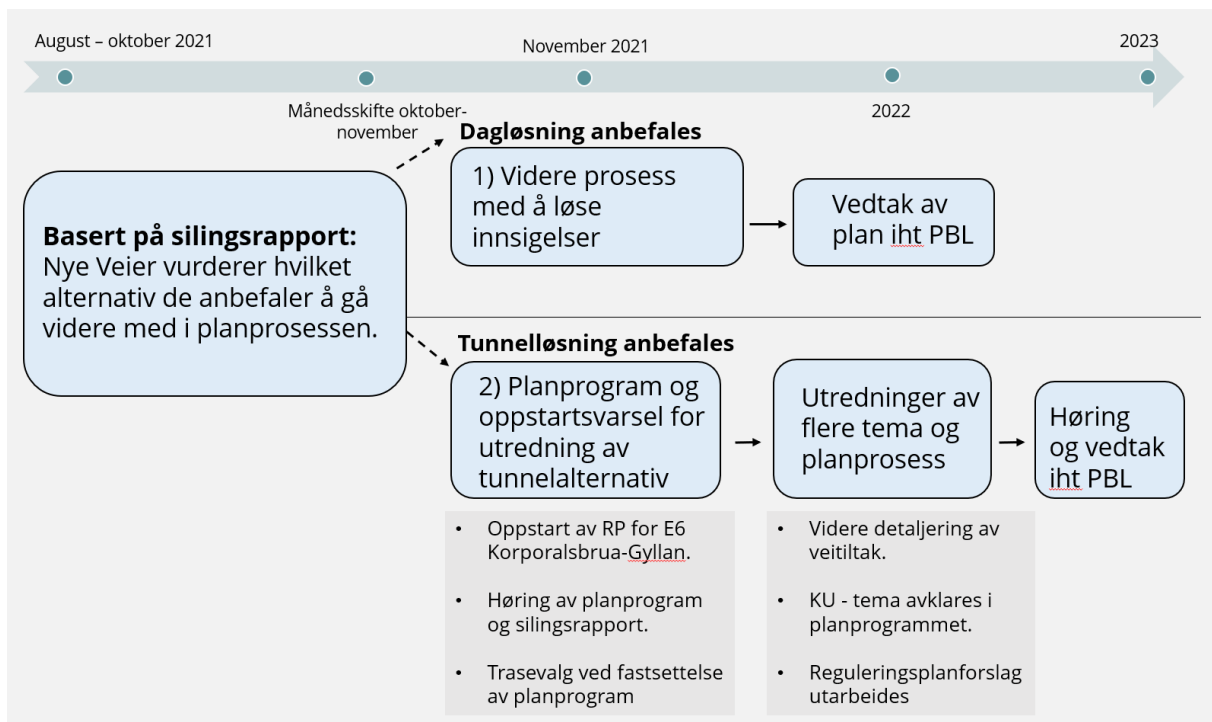
Hensikten med planarbeidet er å skaffe formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 fra Soknedalstunnelen i sør til Gyllan i nord. Strekningen er ca. 13 km og ligger i Midtre Gauldal og Melhus kommuner.

Detaljregulering for E6 Prestteigen – Gyllan ble lagt ut til offentlig ettersyn i juli 2020 av Nye Veier. Det kom inn mange høringsuttalelser og flere innsigelser, spesielt om miljøforhold ved Støren, inngrep i Gaula og Sokna, beslag av dyrka mark samt krav om rømningsveier for ny tunnel. Alternativ trasé for E6 er en to-løps tunnel gjennom Mannfjellet, vest for Støren. Det er gjennomført en teknisk mulighetsstudie for traséen gjennom Mannfjellet, samt grunnundersøkelser for å sjekke byggbarheten. I tillegg er det gjennomført en utredning knyttet til lokale virkninger for å vurdere hvordan næringslivet vil kunne påvirkes av de ulike

alternativene for ny E6 forbi/gjennom Støren, se vedlegg 1. Basert på dialog med kommunen og eksterne myndigheter valgte man høsten 2021 å gå videre med en silingsprosess der de to alternativene for ny E6 er vurdert i forhold til forenklet metodikk i Håndbok V17, se vedlegg 2. Verdier og konfliktpotensialet er belyst. I tillegg er alternativene vurdert etter hvor stor grad de bidrar til Nye Veiers prosjektmål.

Veg gjennom Støren (alternativ 1) kommer dårligere ut enn tunnel vest for Støren (alternativ 2) både for prissatte og ikke-prissatte tema. For lokale virkninger er det ikke anbefalt alternativ. Begge løsninger vil gi ulemper og muligheter for næringsutvikling og stedsutvikling.

Siden alternativ 2 er anbefalt fra Nye Veiers side ønsker de som tiltakshaver å starte opp reguleringsplanprosessen for E6 Korporalsbrua – Gyllan, der silingsrapport og trasevalg vil være en del av planprogrammet som legges ut på høring. Videre arbeid og planprosess er avklart med Midtre Gauldal kommune og vist i figur under.



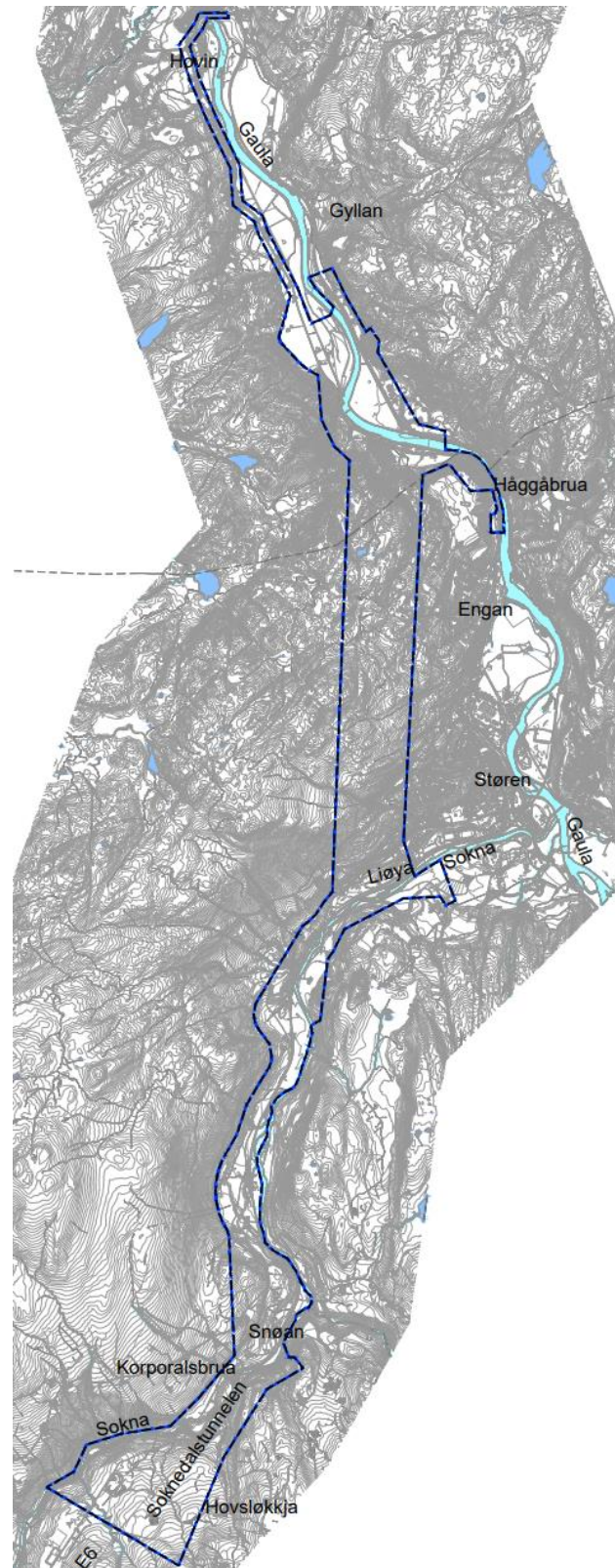
Figur 2 – Prosessen for planarbeid E6 Korporalsbrua – Gyllan er planlagt å følge løp 2 siden tunnelløsning er anbefalt.

Med dette som utgangspunkt er det behov for å gjennomgå de vedtatte reguleringsplanene og foreslå aktuelle endringer og justeringer av veigeometrien.

## 2 PLANOMRÅDET

Reguleringsplanen vil inkludere nødvendig veiareal med rekkverk, skjæringer og fyllinger, kollektivløsninger, tunnel, bru, areal for plassering av skjermingstiltak, lokalveier, tilførselsveier, samt anleggsområder/-veier, og areal for massedisponering og rigg. Foreløpig planområde er ca. 9850 daa.

Planområdet omfatter et belte med varierende bredde fra nordlig tunneløp på Soknedalstunnelen og fram til planavgrensning for neste parsell på Gyllan. I tillegg er det tatt med et smalere areal for å sikre anleggsadkomst fra Størentunnelens nordlige tunnelpåhugg. Dette omfatter dagens lokalvegssystem både sørover forbi Håggåbrua og nordover til Hovin over Gaulfossbrua.



Figur 3 - Forslag til planavgrensning

### 3 PLANLAGTE TILTAK/ENDRING

Planlegging og bygging av nye veiparseller for E6 tilpasses utviklingsstrategien for den totale veistrekningen Ulsberg – Melhus. Dimensjoneringsklasse H3 legges til grunn i planarbeidet. Det forutsettes firefeltsvei med veibredde 20,5 meter og fartsgrense 110 km/t. I gjeldende RP inngår 2-3-feltsvei med bredde på 12,5-14,75 meter og med fartsgrense 90 km/t. Veibredde og kurvatur tilsier økt arealbehov sammenlignet med veilinjer i gjeldende reguleringsplaner.

Det skal i planarbeidet søkes etter løsninger som i størst mulig grad ivaretar hensyn til omgivelsene, deriblant dyrka mark og Sokna/Gaula med sidevassdrag.

#### 3.1 Massehåndtering

Det legges til grunn en bærekraftig utnyttelse av stein fra tunnel- og anleggsprosjekter som tar utgangspunkt i at kortreist stein nyttiggjøres. Prinsippet til Nye Veier er at egnede masser vil bli anvendt for øvrige strekninger i prosjektet E6 Ulsberg – Melhus der det er masseunderskudd. I tillegg kan det vurderes om det skal etableres en ressursbank for masser som kan anvendes enten til fremtidig E6-bygging eller andre samfunnsnyttige formål.

På strekningen Korporalsbrua – Liøya viser foreløpige beregninger at det vil være et masseoverskudd. I tillegg er det beregnet et stort masseoverskudd på strekningen Liøya – Gyllan. Massehåndtering kan vurderes å sees i sammenheng med tilgrensende veiparsell Gyllan – Kvål. Der kan det (avhengig av hvilket alternativ som velges) bli et masseunderskudd i sør der det kan benyttes masser fra parsellen som inngår i dette planinitiativet.

For masser som skal benyttes i veilinja er det ønskelig med flere massehåndteringsområder for å redusere omfang av massetransport. Dette gir mulighet for redusert klimagassutslipp og effektiv anleggsgjennomføring I gjeldende reguleringsplan er det avsatt et område ved Øverøyan for deponering av masser. Det bør også avsettes et rigg- og massehåndteringsområde sør for Skjærlitunnelen og et område med mulighet for knusing av masser nord for tunnelen. I tillegg bør det være areal avsatt til formålet på strekningen mellom Skjærlitunnelen og Liøya. Behov for masseshåndteringsområder som følge av nytt løp i Soknedalstunnelen, nord for tunnelen, vil vurderes nærmere. På strekningen Liøya – Gyllan bør det avsettes et rigg- og massehåndteringsområde sør for tunnelen med mulighet for knusing av masser. I tillegg bør man ha et tilsvarende areal nord for tunnelen.

## 4 PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR

Dette planarbeidet vil blant annet forholde seg til følgende arealplaner og retningslinjer:

- Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal kommune 2010-2020, vedtatt 26.04.2010.
- Kommuneplanens arealdel for Melhus kommune 2013-2025, vedtatt 16.12.2014.
- Kommunedelplan Gaula, vedtatt 05.12.2006.
- Kommunedelplan Støren, vedtatt 24.09.2015.

Gjeldende reguleringsplaner som endres helt eller delvis:

- E6 – Soknedal – Korporalsbru, planident 5027201500912, vedtatt 25.01.2016
- E6 Korporals bru – Prestteigen, planident 50272015012, vedtatt 28.09.2017.
- E6 Rostad – Håggån, planident 50282013013, vedtatt 17.06.2014.
- E6 Hage – Gylland, planident 50282011004, vedtatt 12.06.2012.
- E6 Hagen – Gyllskjerdinga, planident 50282008017, vedtatt 21.09.2010.

Nasjonale planer og føringer:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging.
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar.
- Nasjonale mål om jordvern.
- Kravene i kapittel II i Naturmangfoldloven.
- Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023).

Øvrige regionale planer og føringer:

- Fylkesplan for Trøndelag 2019 – 2030
- Samferdselsstrategi og –organisering mot 2030, Trøndelag fylkeskommune
- Trøndelags strategi for klimaomstilling, vedtatt 2020.
- Regional strategi for arealbruk i Sør-Trøndelag 2014-2024, ny plan forventes vedtatt mars 2022.
- Regional plan for vannforvaltning for Trøndelag vannregion 2022-2027 – forventes vedtatt i 2022.

### 4.1 Samla belastning av ny E6 Gaula

Parallelt med reguleringsplanarbeidet vil «Samla belastning av ny E6 Gaula» videreutvikles og også omfatte strekningen Soknedalen – Gyllan. Dette arbeidet utføres i samarbeid med Statsforvalter, vannområdekoordinator og NVE.



## 5 VIRKNINGER AV TILTAKET

For strekningen Korporalsbrua – Liøya planlegges E6 med en høyere veistandard enn i vedtatt reguleringsplan fra 2017. Planområdet består av en trang dal og deler av veien er forventet å gå i tunnel. Konsekvenser for dagens bruk av området, og spesielt dyrkamark og nærføring til Sokna avklares gjennom planarbeidet. For strekningen Liøya–Gyllan vil store deler av veien gå i tunnel før den krysser Gaula og følger dagens E6 nord til Gyllan. Konsekvenser for arealbruk vil utredes. Utfordringene er knyttet til dyrka mark og ivaretagelse av det nasjonale laksevassdraget Gaula.

Deler av utvidet planområde ligger innenfor aktsomhetsområder for steinsprang og skred. Hele planområdet ligger under marin grense og med kjente kvikkleireforekomster. Dette betyr omfattende vurderinger av grunnforhold, hydrologi, m.m. og nødvendige tiltak for å ivareta dette.

I anleggsfasen vil ferdsel på eksisterende veinett bli påvirket ved økt anleggstrafikk og midlertidige trafikkomlegginger. Dette fremkommer gjennom egne utredninger og analyser.

## 6 VURDERING AV KU-KRAVENE

Tiltakshaver vurderer at utarbeidelse av detaljreguleringsplan for E6 Korporalsbrua – Gyllan vil gi krav om konsekvensutredning inkl. planprogram etter *Forskrift om konsekvensutredninger, Kap. 2 §6*. Hjemmel for å kreve konsekvensutredning ved oppstart av planarbeidet fremkommer av *Forskrift om konsekvensutredning, Vedlegg I, punkt 7 b) (Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk) og 7 c) (Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km)*

Endelig avgjørelse tas av Midtre Gauldal og Melhus kommuner.

Tiltakshaver vurderer at krav om konsekvensutredning ivaretas ved at det utarbeides konsekvensutredning for utvalgte tema. Andre tema inngår i fagrapporter eller omtales i planbeskrivelsen, ref. tabell på neste side.

<b>Tema</b>	<b>Planbeskrivelse</b>	<b>Konsekvensutredning iht. V712</b>	<b>Andre fagrapporter</b>
Overordnede planer	x		
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	x		
Eier- og eiendomsforhold	x		
Landskapsbilde		x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		x	
Naturmangfold inkl. vurdering iht. naturmangfoldloven		x	
Kulturarv		x	
Naturressurser		x	
Trafikale forhold, fremkommelighet og trafiksikkerhet	x		
Trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse			x
Universell tilgjengelighet	x		
Energibehov	x		
ROS-analyse			x
Tunnelsikkerhet			x
Luftforurensing		x	
Støyforurensing		x	
Forurensing i grunnen	x		
Teknisk infrastruktur	x		
Grunnforhold, geologi og geoteknikk			x
Hydrologiske vurderinger			x
Massehåndtering, deponi og anleggsgjennomføring	x		
Økonomiske konsekvenser for kommunen	x		
Konsekvenser for næringsinteresser	x		
Interessemotsetninger	x		
Samla belastning av ny E6 Gaula			x

## 7 RISIKO OG SÅRBARHET

Det vil bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) til arealplanen. ROS-analysen er kvalitativ, baseres på tilgjengelig informasjon og gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veiledning Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og hovedprinsippene i NS5814:2008 Krav til risikovurderinger.

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 skal analysen vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Forhold til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

ROS-analysen skal identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det areal som planen omfatter.

Arbeidsmetodikk og analyse tilpasses planområdet og tiltakets kompleksitet. Analysen er i hovedsak avgrenset til vurdering av ferdig løsning. Dersom det evt. er spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som avdekkes i fareidentifikasjonen og som vurderes å ha betydning for samfunnssikkerhet (samfunnet/ tredje part), håndteres også disse i analysen. Resultatene blir presentert i en egen rapport hvor det også formuleres risikoreduserende tiltak. Risikoreduserende tiltak kan ha betydning både for planens bestemmelser og prosjekterte løsninger.

### **Særskilt om tunnelrisiko**

Tunnelsikkerhetsforskriftene har bestemmelser for gjennomføring av risikoanalyser for tunneler over 500 meter. Analysenes formål er å avdekke forhold som bidrar til økt risiko for uønskede hendelser i tunnelen, samt å identifisere, presisere og begrunne tiltak for å redusere sannsynligheten for ulykker og deres konsekvenser. Analysen danner underlag til sikkerhetsgodkjenningen av tunnelen. Analysemetodikken som benyttes tar utgangspunkt i Veileder for risikoanalyse av vegtunneler og Veileder for risikovurderinger i vegtrafikken. Det bemerkes at dette er en tilleggsanalyse som må utføres med bakgrunn av krav i tunnelsikkerhetsforskriften og er ikke en del av analysen som utføres i henhold til plan- og bygningsloven slik den er beskrevet over.

## 8 SAMARBEID OG MEDVIRKNING

Gjennom planprosessen vil det samhandles med interessenter, grunneiere og myndigheter. Det er et mål å avklare så mange forhold knyttet til veianlegget i planprosessen som mulig, og slik redusere risiko for innsigelser til reguleringsplanen. Figuren til venstre skisserer hvordan arbeidsprosessen legges opp for å oppnå dette.

Det vil bli lagt opp til medvirkning i løpet av planprosessen i henhold til krav i plan- og bygningslovens kapittel 5.

Prosjektets medvirkningsportal vil være hovedkanal for ekstern kommunikasjon overfor allmenheten. Medvirkningsportalen inneholder et fortellerkart der publikum kan gi innspill direkte.

Prosjektet skal CEEQUAL-sertifiseres. CEEQUAL er en sertifiseringsordning på bærekraft i anleggsprosjekter. Ordningen har som hensikt å øke bærekraftsfokus i planlegging, prosjektering og bygging av anlegget, og berører fagfelt som ledelse, ytre miljø, interessenter og nærmiljø, materialvalg m.m.



### 8.1 Samhandling med Midtre Gauldal og Melhus kommuner

Midtre Gauldal og Melhus kommuner er en kunnskapsressurs som tiltakshaver ønsker tett samarbeid med gjennom planprosessen. Kommunen sitter med mye kunnskap fra tidligere prosesser, og prosesser på tilliggende strekninger. Kommunens administrasjon vil være en viktig samarbeidspart i planbehandlingen. I tillegg har kommunen lokalkunnskap innenfor mange fagområder, som det er ønskelig blir delt med tiltakshaver og rådgiverne som jobber i oppdraget.

Ved behov kan tiltakshaver delta på møter med formannskap/kommunestyre for å sikre at de som skal politisk behandle planen har tilstrekkelig informasjon og forståelse for de valg som gjøres underveis i planprosessen. På denne måten kan det tilrettelegges for at plandokumentene som legges frem for vedtak, ikke vil inneholde løsninger som politikerne ikke har blitt orientert om tidligere.

### 8.2 Samhandling med eksterne fagmyndigheter

Det er etablert en samarbeidsgruppe med eksterne fagmyndigheter for løsningsutvikling, synspunkter og krav for E6 Gyllan – Kvål, som søkes videreført i optimaliseringsarbeidet for E6-strekningen Korporalsbrua – Gyllan. Ulike interessenter vil kunne ha motstridende interesser og vi ser det som nyttig gjennom samhandling å legge frem alternativer slik at fagmyndigheten selv kan uttale seg om prioriteringer. Målet er å jobbe frem en omforent plan uten lange forhandlingsrunder i etterkant. I møter vises modell av veianlegget, det legges

frem informasjon om hvordan sårbare områder påvirkes, samt diskuteres mulighet for eventuelle skadereduserende tiltak.

### **8.3 Grunneiere, festere, naboer og andre berørte**

Møter og befaringer med grunneiere, næringsinteresser og andre sikrer god medvirkning i planarbeidet underveis og i høringsperioder. I tillegg vil disse møtene/befaringene gi mulighet for å sikre at viktig kunnskap tilflyter prosjektet, som f.eks. tips om massedisponering, løsninger knyttet til optimalisering av dyrkamark m.m.

## **9 INTERESSETER OG KOMMUNIKASJON**

Det vil arbeides målrettet for å samspille, involvere og informere på en tilpasset måte. For en rekke aktører er vi avhengig av et samarbeid. Innledningsvis utarbeides derfor en interessentanalyse som grunnlag for en kommunikasjonsplan.

## **10 VEDLEGG**

Vedlegg 1 - NV50E6KG-PLA-RAP-0001\_Lokale virkninger av ny E6 for Støren, Norconsult 2021

Vedlegg 2 - NV50E6KG-PLA-RAP-0011\_Silingsrapport for E6 Støren, Norconsult 2021