



# E6 Gyllan- Kvål

Reguleringsplan med konsekvensutredning

15.11 | 21

---

Merknadshefte planoppstart

Nye Veier AS | Tangen 76  
4608 Kristiansand  
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5207617
Oppdragsnavn:	E6 Gyllan - Kvål
Dokumentnummer:	NV50E6GK-PLA-RAP-0030
Dokumentnavn:	Merknadshefte planoppstart

#### Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	09.03.2021	Utkast til NV, foreløpig oppsummering	JHSVE	SIKSU	JILOV
02	21.04.2021	Forslag til NV	JHSVE	SIKSU	JILOV
03	26.04.2021	Utkast til Melhus kommune	JHSVE	SIKSU	JILOV
04	11.05.2021	Endelig utgave	JHSVE	SIKSU	JILOV
05	15.11.2021	Oppdatert ifm. utvidelse av planområdet	SIKSU	JHSVE	JILOV




## INNLEDNING

I dette dokumentet er innspillene som har kommet inn i forbindelse med oppstartsvarsel og høring av planprogram for E6 Gyllan – Kvål samt utvidelser av planområdet referert og kommentert. Innspill er kommet via Altinn, medvirkningsportalen og e-poster/brev til Melhus kommune eller Nye Veier. Kopi av innspillene legges ved sammenstillingen. Det vil ikke bli gitt egne skriftlige tilbakemeldinger på innspill/merknader, selv om det spesifikt bes om det fra noen.

Det er en egen tabell for innspill fra statlige og fylkeskommunale innspill, en tabell for innspill fra kommunale myndigheter og tre tabeller fra organisasjoner og private parter, der det er vist til hvilke kanaler som er benyttet.

Planprogrammet revideres etter at innspill er gjennomgått før oversendelse til Melhus kommune for sluttbehandling. Merknader/innspill vurderes i den videre prosjektering av E6.

For å lette oversikten, er det gitt en egen fargekode på merknadene ift. hvordan prosjektet forholder seg til dem på det tidspunktet planprogrammet sendes over til Melhus kommune;

	Tas til følge, eller til orientering
	Tas delvis til følge
	Tas ikke til følge

Innspill som tas til følge eller som oppfattes som informasjon er markert med grønt. Innspill som tas delvis til følge eller som vurderes nærmere i videre planarbeid er gitt gul farge. Når et innspill er markert med rødt foreslås det løsninger som Nye Veier ikke vurderer som hensiktsmessig å gå videre med.

## Innhold

INNLEDNING .....	3
1 INNSPILL VED OPPSTARTSVARSEL .....	5
1.1 Statlige og fylkeskommunale myndigheter .....	5
1.2 Kommunale myndigheter .....	20
1.3 Organisasjoner og private parter .....	22
1.3.1 Innspill mottatt i Altinn .....	22
1.3.2 Innspill mottatt i medvirkningsportalen .....	26
1.3.3 Innspill mottatt på e-post eller brev .....	33
2 VEDLEGG .....	75

## 1 INNSPILL VED OPPSTARTSVARSEL

### 1.1 Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Det er oppsummert ti innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter.

Avsender	Innspill	Merknad
1. Kystverket 21.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Reguleringsplanens nedslagsfelt berører ikke Kystverkets forvaltningsansvar og kommenterer derfor ikke forslag til plan eller planprogram.	Prosjektet tar innspill til etterretning, og vil ikke sende planmateriale til Kystverket i neste høringsrunde.
2. Statens vegvesen 08.02.21	<b>Merknader:</b>	
	1. SVV viser til tidligere innspill i tilsvarende saker fra Nye Veier og forventer at disse ivaretas.	Prosjektet tar innspill til etterretning, og tar en utsjekk av tidligere innspill gitt til E6 Prestteigen - Gyllan knyttet til kombinerte formål og fraviksbehandling.
	2. Avklaring av fravik må være på plass før offentlig ettersyn, samt en oversikt over alle fravik	Avklaring av fravik tas underveis i planleggingen og før offentlig ettersyn.
3. Bane NOR 19.02.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Når plandokumentene sendes til offentlig ettersyn, må jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen. Dette vil lette arbeidet med å vurdere hvordan de planlagte tiltakene kan påvirke jernbaneinteressene.	Ivaretas i videre planlegging og i kartframstilling.
	2. Eventuell omlegging av jernbanespor må ikke føre til forverret jernbanetrase mht. drift, vedlikehold, toghastighet og utviklingsmuligheter.	Ivaretas i videre planlegging. Bane NOR vil bli involvert og inviteres til egne særmøter der vi har kryssing/nærføring til jernbane.
	3. Det må dokumenteres om det planlagte tiltaket kan utsette jernbanen for økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og skredfare. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives. Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent.	Ivaretas i videre planlegging. I fagrapporter vurderes forhold for jernbane etter tiltak.
	4. Det er viktig at det utredes hvordan en realisering av planen kan påvirke viltets trekkveier og konsekvensene dette kan ha for jernbanen. Det må også gis en beskrivelse av eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak for å unngå økt risiko for hendelser mellom tog og vilt/bufe.	I videre planlegging vurderes økt risiko for hendelser på jernbane ved planlegging av ny E6.
	5. Det må unngås at det planlagte veiprojektet fører til økt ferdsel over planoverganger. I planarbeidet må dette utredes, og det må gis en beskrivelse av eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak. Mulighetene for å erstatte eksisterende planoverganger med planskilte kryssing, bør vurderes.	Dette er ikke vurdert som aktuell problematikk på denne strekningen, og vil derfor ikke bli utredet nærmere.
	6. Vi ber om at det i planarbeidet utredes og legges vekt på å unngå at de planlagte tiltakene øker støybelastningen mot jernbanen og fra jernbanen mot omgivelsene.	Støyforhold vurderes i forbindelse med den videre planleggingen. Sumstøy vil vurderes der det er aktuelt.
	7. Det planlagte prosjektet må utføres og driftes på en slik måte at det ikke fører til togstans eller redusert kjørehastighet på jernbanen. Dersom det skulle vise seg at arbeidene likevel betinger perioder med stopp i togtrafikken, må arbeidet legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Det er uaktuelt for Bane NOR å stenge en strekning utelukkende pga. eksterne behov. Det er videre viktig at prosjektet følger Bane NORs prosesser for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken.	Ivaretas i videre planlegging og anleggsgjennomføring. Bane NOR vil bli involvert og inviteres til egne særmøter der vi har kryssing/nærføring til jernbane.
	8. Når vi mottar reguleringsplanforslaget til offentlig ettersyn må det framgå at før anleggsstart skal det være gjennomført detaljprosjektering og risikovurdering som dokumenterer at veibyggingen ikke medfører skader og ulemper på jernbanen.	Ivaretas i videre planlegging. Dette blir et eget tema i forbindelse med ROS-analyse og SHA-gjennomganger.
	9. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og vårt tekniske regelverk. Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.	Tas til orientering.
10. Vi anbefaler at det utarbeides et eget notat med beskrivelse av hvordan veitiltaket vil påvirke jernbanen. Her bør det også framgå hvordan kryssing, nærføring og eventuell sporomlegging og interimsplaner planlegges håndtert. Vi mener at et slikt notat vil kunne være et nyttig verktøy både for Nye Veier og Bane NOR.	I forbindelse med videre planarbeid vil dette avklares og beskrives ved behov enten i notat eller i planbeskrivelsen.	

	11	Da det planlagte tiltaket ser ut til å komme i sterk berøring med nasjonale jernbaneinteresser, oppfordrer vi Nye Veier om å kontakte oss så tidlig som mulig for dialog og informasjonsutveksling. Planmyndigheten, Melhus kommune, bør inviteres med på slike møter		Bane NOR vil bli involvert og inviteres til egne særmøter der vi har kryssing/nærføring til jernbane.
4. Mattilsynet 23.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vi ser av forslag til fremdriftsplan at vi blir sikret medvirkning i den videre prosessen. Positiv til en overordnet VA-plan for å avdekke konfliktpunkter, samt redegjørelse for eventuelle konsekvenser for drikkevannskilden Benna og private vannverk og drikkevannskilder, inkl. overvannsproblematikk og klimaprognoser. Informasjon fra grunneiere om private brønner, drikkevann mm. er en viktig del av kartleggingsarbeidet da det ikke eksisterer god nok oversikt over disse fra før.		I forbindelse med gårdsregistrering vil dette bli et av flere tema som blir belyst. Kunnskap innhentes i medvirkningsportal og ved kvalitetssikring av tidligere registrering. Detaljerte tiltak vil bli utredet i forbindelse med byggefasen.
	2.	Informasjon fra grunneiere om private brønner, drikkevann mm. er en viktig del av kartleggingsarbeidet da det ikke eksisterer god nok oversikt over disse fra før.		Kunnskap innhentes i medvirkningsportal og ved kvalitetssikring av tidligere registrering. Detaljerte tiltak vil bli utredet i forbindelse med byggefasen.
	3.	Viltkryssinger. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekkruter for vilt for å unngå unødvendige belastninger. Annen nødvendig sikring må i tillegg vurderes, for eksempel gjerde.		Endringen vil bli beskrevet og ev. skadereduserende tiltak vil bli innarbeidet.
	4.	Drikkevann/ vannforsyningssystemer.		
	a)	Et moment som har dukket opp når det gjelder drikkevannsforsyning er ivaretagelse av leveringssikkerheten. Ved borebrønner på egen eiendom vil en bli avhengige av strøm for å kunne produsere drikkevann. En stor del av de kildene som skal erstattes har vært basert på selvføllsprinsippet, og er ikke avhengig av strømforsyning. Ifølge Nasjonale mål for vann og helse bør ikke-planlagte avbrudd i vannforsyningen være mindre enn 0.5 time i snitt per innbygger per år, og forsyningssikkerheten skal være bedre enn 99.95 prosent. Disse målene bør legges til grunn for arbeidet.		Dette vil ikke bli detaljert ut i reguleringsplanen. Krav til byggefasen vurderes innarbeidet i planbestemmelser.
	b)	Det er viktig at drikkevannshensyn er med i vurderingen ved planlegging av deponier og andre aktiviteter som følger med tiltaket.		Dette vil være en del av vurderingene i forbindelse med mulige deponi i reguleringsplanen.
	5.	I tillegg til å følge kommunens krav viser vi også til Statens vegvesens rapport nr. 506 Vann i tidlig planfase. Kartlegging og en samlet og helhetlig håndtering av drikkevann, avløp, overvann, vannmiljø mm. tidlig i planfasen er viktig for å sikre best mulig løsninger.		Overordnet VA-plan med kart og beskrivelse utarbeides. Konsekvenser for eksisterende rør- og ledningsnett vil bli vurdert og hensyntatt i videre planlegging. Det utarbeides miljøoppfølgingsplan som beskriver hvordan spørsmål knyttet til vannmiljø skal ivaretas i planfase og påfølgende byggefase.
	6.	Nye Vannforsyningssystemer		
	a)	Mattilsynet minner om registreringsplikten som påligger vannforsyningssystemer som er tenkt å forsyne minst 2 abonnenter. Registreringen skal skje før byggestart, jf. drikkevannsforskriften § 17. Hvis den maksimale drikkevannproduksjonen pr. døgn vil overstige 10 m <sup>3</sup> , skal planen for etableringen godkjennes før bygging tar til. Samme kravet gjelder hvis vannforsyningssystemet skal forsyne sårbare abonnenter. Da er mengden drikkevann som skal produseres ikke avgjørende, jf. drikkevannsforskriften § 18.		Dette vil ikke bli belyst i reguleringsplanfasen, men ivaretas i byggefasen.
	b)	Et viktig prinsipp er at man benytter drikkevannskilder som er godt beskyttet mot forurensninger slik at behovet for vannbehandling reduseres mest mulig. Eventuelt behov for vannbehandling må vurderes ut fra vannkvalitet og grenseverdier / tiltaksgrenser i drikkevannsforskriften.		Dette vil ikke bli belyst i reguleringsplanfasen, men ivaretas i byggefasen.
	c)	Det er et nasjonalt mål om å få etablert fellesanlegg der det er mulig, eller tilkobling til eksisterende vannforsyning med tilfredsstillende kvalitet og kapasitet.		Det er ikke planlagt kommunalt VA-nett på vestsiden av Gaula. Ev. behov for fellesanlegg vil bli vurdert i byggefasen.
	d)	Vannverkseier / eier av enkeltvannforsyning må ha tilstrekkelig tilgang til infrastrukturen etter utbygging / omlegging.		Adkomstmulighet til eksisterende/nye brønner vurderes i reguleringsplanfasen.
7.	Vannmiljø: Forurensende avrenning til vannmiljøet i området vil også kunne få direkte eller indirekte konsekvenser for drikkevannskvaliteten, enten som akutt eller akkumulert forurensning. Det er derfor viktig å unngå forurensende utslipp til vassdrag. Vi viser til vannforskriften § 17. Det er i den forbindelse også viktig å tenke på type masser man bruker i og i nærheten av vassdrag slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster.		Det utarbeides miljøoppfølgingsplan som beskriver hvordan spørsmål knyttet til vannmiljø skal ivaretas i planfase og påfølgende byggefase. Krav til byggefasen vurderes innarbeidet i planbestemmelser. Prosjektet vil utarbeide egne søknader i forbindelse med utslippssøknader, der forurensning inngår.	
8.	Planteskadegjørere			

	a)	Vi anmoder om at også Statens vegvesen rapport nr. 387 legges til grunn i forbindelse med konsekvensutredningen, da den er treffende for planteskadegjørere og floghavre.		Planteskadegjørere og floghavre ivaretas gjennom matjordplanen. Krav til håndtering i byggefasen vil dessuten inngå i miljøoppfølgingsplan og vurderes i planbestemmelser.
	b)	I Melhus kommune er det nær 90 eiendommer som er registrert med floghavre. Det kan finnes flere som ikke er registrert. I tillegg er det 3 såkornprodusenter og en settepotetprodusent i kommunen. Det er viktig med ekstra aktsomhet i forhold til disse eiendommene.		Tas til orientering.
	c)	Det er viktig å kartlegge om tiltaket kan berøre arealer / eiendommer som kan medføre fare for spredning av planteskadegjørere (f.eks. PCN og ringråte) eller floghavre. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer.		Dette vil ivaretas i byggefasen. Miljøoppfølgingsplan og/eller planbestemmelser vil stille krav til håndtering av masser eller transport i området.
	d)	Vi kan opplyse om at det er forbudt å flytte jord fra eiendom med floghavre til annen eiendom, dette er forskriftsfestet. Tilsvarende gjelder egne regler for eiendommer med potetcystenematode (PCN) og lys ringråte.  Det er viktig å etablere rutiner og sikre en praksis som i størst mulig grad reduserer faren for spredning av planteskadegjørere og floghavre. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Vi ser at dette i tidligere planer har blitt ivaretatt gjennom matjordplanen.		Dette ivaretas gjennom matjordplan. Krav til håndtering av masser i byggefasen inngår i miljøoppfølgingsplan og vil vurderes i planbestemmelser.
	e)	Ved eventuell bruk av plantevernmidler har Mattilsynet en forventning om at dette utføres i samsvar med gjeldende krav og utføres med nødvendig aktsomhet.		Ikke aktuelt i reguleringsplan, men tas til orientering og innarbeides i miljøoppfølgingsplan
	9.	Helse hos akvatiske dyr og mulig overføring av smitte - Mattilsynet viser til at det er særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr. Vi forventer derfor at der det er relevant lages bestemmelser som vil forebygge overføring av kjent og ukjent smitte. Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag. Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.		Det utarbeides miljøoppfølgingsplan som beskriver hvordan dette skal ivaretas i byggefase.
	10.	Vi kan ikke se at Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser omtaler helse hos akvatiske dyr og ber om at dette temaet blir håndtert i det videre arbeidet.		Ivaretas i forbindelse med videre planarbeidet. Krav til byggefase inngår i miljøoppfølgingsplan og vurderes i planbestemmelser.
	11.	Fullverdig ROS-analyse: ROS-analysen skal blant annet vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk i forhold til dagens forutsetninger. For drikkevannsinteresser og grunnvann er det også viktig å vurdere hvordan fremtidige varslede klimaendringer kan innvirke.		Vi vil utarbeide en fullverdig ROS-analyse i tråd med deres tilbakemelding.
	12.	Vi regner med at en overføring av planforberedelsene til Nye Veier ikke endrer de bestemmelsene som gjelder for saksbehandling, innhold og virkninger for denne planen. Vi antar også at Melhus kommune med sin kunnskap vil bli tilstrekkelig involvert i planprosessen. Ut fra disse antakelsene har vi ingen anmerkninger til en eventuell overføring av planforberedelsen.		Dette innspillet er ikke lenger aktuelt. Det er avklart at Nye Veier ikke skal ha overført myndighet. Melhus kommune vil ivareta planmyndigheten i tråd med PBL §3-3.
5. Direktoratet for mineralforvaltning 26.02.2021	<b>Merknader:</b>			
	1.	Planområdet berører flere sand- og grusressurser som ligger langs Gaula ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) sin grus- og pukkdatabas1. Disse er elveavsetninger av lokal betydning eller forekomst der NGU ikke har foretatt noen vurdering. Det bør gjøres en vurdering om ny reguleringsplan endrer eventuelle konsekvenser for de registrerte forekomstene. Videre bør planens konsekvenser for puk- og grusforekomstene framkomme i planens konsekvensutredning.		Dette ivaretas i KU-rapport for Naturressurser
	2.	Det opplyses om at planforslaget berører reguleringsplan for Valdum steinbrudd, men at denne planen skal inngå i sin helhet i den nye E6 planen. DMF registrerer at det i dag ikke er noe aktivitet i Valdum steinbrudd. DMF ønsker likevel at planen ikke legger begrensninger for eventuell videre uttak i den allerede godkjente reguleringsplanen og at eventuelle konsekvenser for steinbruddet kommer fram i konsekvensutredningen.		Dette ivaretas i KU-rapport for Naturressurs.

	3.	Planforslaget tar også opp problematikken rundt massedeponering, og ønsker å deponere masser i veglinjen for å unngå unødvendig transportavstander. Det vises til at massene som ikke kan brukes til vegbygging skal benyttes til arrondering av terreng, tilbakeføring av jordbruksareal eller andre samfunnsnyttige formål. DMF er positive til at det legges opp til gjenbruk av massene som skal tas ut i forbindelse med E6 byggingen.		Tas til orientering.
<b>6. Trøndelag fylkeskommune</b> 26.02.2021	<b>Merknader:</b>			
	1.	Fylkeskommunen mener forslag til planprogram er dekkende for det som bør utredes i saken.		Tas til orientering.
	2.	Planprogrammet peker på områder av traseen hvor Nye Veier spesielt ønsker å se på muligheter for endrede løsninger i forhold til vedtatt plan. Allerede nå vil vi peke på at de antydde løsningene kan bli problematiske når det gjelder blant annet forholdet til kulturminner, Gaula med sidevassdrag, jordvern, vilt og støy.		Tas til orientering og vurderes nærmere i forbindelse med KU-arbeid.
	3.	Løsninger som viser seg svært utfordrende i forhold til vannmiljø, innlandsfisk, kulturmiljø/landskap, vilt, fylkesveg-løsninger, kollektivtransport eller jordvern kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.		Tas til orientering og vurderes nærmere i forbindelse med KU-arbeid.
	4.	Tidlig involvering og dialog i prosjektet med ekstern samarbeidsgruppe er positivt. Imidlertid ser vi en utfordring i å trekke for mange slutninger og konklusjoner før planprogram med tilhørende konsekvensutredninger foreligger. I uttalelsen forholder vi oss til det materialet som er lagt ut på offentlig høring 14.01.2021, og da uten å konkludere om konkrete løsninger. Som vi peker på over, er vi ut fra planprogrammet åpne for en videre og mer detaljert dialog rundt de ulike løsningene for prosjektet.		Tas til orientering. Vi vil invitere til flere særmøter i forbindelse med planprosjektet.
	5.	Kulturminnevern		
	a)	Plangrensen til delstrekningen E6 Gyllan-Kvål er vesentlig utvidet i øst og vest, sammenlignet med vedtatt plan. Potensialet for negative konsekvenser for kulturarven og det historiske landskapet økt. Vi må derfor gjøre en vurdering av behovet for eventuelle nye registreringer.		Tas til orientering. Når forslag til veglinje med sideareal foreligger tas det kontakt med Trøndelag fylkeskommune for å avklare registreringsbehov.
	b)	Det vil være lite hensiktsmessig å varsle arkeologiske registreringer på nåværende tidspunkt, ettersom plangrensen utgjør et såpass stort areal. Vi ønsker derfor å avvente dette til endelig trasé er valgt.		Tas til orientering. Når forslag til veglinje med sideareal foreligger tas det kontakt med Trøndelag fylkeskommune for å avklare registreringsbehov.
	c)	Askeladden id 18200 - Middelalderkirkegården på Foss. - Denne lokaliteten er ikke gravd ut og skal jf. godkjent plan bevares. - For #km3 skal asfalt og masser ned til forsterkningslag fjernes på gammel E6, og arealene opparbeides til grasbakke. Over middelalderkirkegården for øvrig skal det ikke foretas inngrep. Med unntak av #km3 (id 18200) er de andre kulturminnene nevnt i planen, utgravd av NTNU Vitenskapsmuseet.		Middelalderkirkegården på Foss vil ivaretas i planarbeidet. Planbestemmelser vil imidlertid justeres og tilpasses til ny kryssutforming. Dette gjøres i dialog med Trøndelag fylkeskommune.
	d)	Askeladden id 180286 - Sandbrauta. - Lokaliteten ble utgravd gjennom to feltsoner av NTNU Vitenskapsmuseet (2017 og 2018). Utgravningen resulterte i funnet av et godt bevart aktivitetsområde fra bronsealder med spor etter graver og tilhørende rituell aktivitet. Skredmassene varierer i tykkelse, men er på det meste 3 meter tykk. I forbindelse med registreringene i 2014 var det ikke praktisk mulig å grave seg under disse massene. - Undersøkelsene viser videre at lokaliteten med stor sannsynlighet ikke er avgrenset, men fortsetter nordover forseglet av skredmasser. Dette området inngår i den nye plangrensen. - Det må også påpekes at det innenfor dette området ligger to uavklarte gravminner, med Askeladden id 55803 og 26099.		Trasé vil påvirke kulturminnet i stor grad. Når trase foreligger vil vi ta kontakt med Trøndelag fylkeskommune for å avklare konfliktnivå, krav til nye registreringer og ev. krav til plandokumenter.
e)	Askeladden id 46100 - Grinni middelalderkirkested. - Kirkesteder er påvist gjennom tradisjon og har ikke vært gjenstand for en arkeologisk registrering. Dette må man påregne.		Løsningen samsvarer med gjeldende reguleringsplan. Når trase foreligger, vil vi ta kontakt med Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med utformingen av E6 og kryss i dette området.	



f)	Askeladden id 247040 – Gaulfossen 1 Hellerlokalitet med bergkunst. Lokaliteten er svært spesiell og unik, og vi ønsker en god bevaring av denne sammen med viktige landskapselement slik at man får en forståelse av dens beliggenhet.		Når trase foreligger, vil vi ta kontakt med Trøndelag fylkeskommune for å avklare krav til utforming av området ved Hellerlokalitet.
6.	Nyere tids kulturminne		
a)	Innenfor planområdet er det et historisk bosetningsområde med stor tidsdybde, og ellers et mangfold av kulturminner som stammer tilbake fra en lang tidsperiode. Innenfor planområdet er det også kulturlandskap som regnes å være særlig verdifulle. Disse vil berøres direkte eller indirekte av tiltak knyttet til planen.		Tas til orientering. KU for Kulturarv vil belyse verdi og konsekvens av tiltak. KU for Landskapsbildet vil også belyse kulturlandskap.
b)	Riksantikvarens registrering av kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA) er igangsatt i Trøndelag fylke. Inngrep som berører interesser knyttet til kulturmiljø og kulturlandskap bør settes i direkte sammenheng med punkt 7.2.1 Landskapsbilde i planprogrammet.		Tas til orientering. KU for Kulturarv og KU for Landskapsbildet vil belyse kulturlandskap.
c)	Vi støtter at det skal utarbeides en estetisk oppfølgingsplan med særskilt fokus på de mest sårbare og verdifulle kulturmiljøene.		Vurdering av kulturmiljø og krav til byggefase inngår i KU for Kulturarv og planbestemmelser.
d)	I forbindelse med valg av vegtraséer i det videre planarbeidet, bør negative konsekvenser for kulturmiljøer med høy verneverdi veie tungt i konsekvensutredningen. Herunder bør områdene knyttet til de registrerte middelalderstedene veie tungt. Det samme gjelder for områder hvor kulturlandskapet har stor grad av samlede miljøkvaliteter.		Tas til orientering. KU for Kulturarv og KU for Landskapsbildet vil belyse kulturlandskap.
7.	Støy - Retningslinjene for støy (T-1442:2016) og støv (T-1520) i arealplanlegging legges som føringer for tiltaket. Tiltak mot støy og støv må sikres i planen gjennom bestemmelser og plankartet. Det må også gjennomføres fagutredninger på temaene.		Tas til orientering.
8.	Støy: Fylkesvegnettet vil videre belastes under anleggsfasen. Fagutredningen på støy og støv må også ta inn konsekvensene dette vil ha på fylkesvegen. Videre må planen sikre avbøtende tiltak slik at beboerne langs fylkesveg ikke blir plaget med støy og særlig støv fra tungtrafikken		Det utføres ikke støyberegninger for byggefase som en del av reguleringsplanarbeidet. Miljøoppfølgingsplanen vil sikre at dette følges opp i byggefase. Behovet for skadereduserende tiltak vurderes nærmere da. Eventuelle overskridelser av støynivåer fra anleggsarbeidene skal behandles i henhold til retningslinje T-1442.
9.	Vannforvaltning		
a)	I tråd med vannforskriften § 29 skal godkjente vannforvaltningsplaner legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i vannregionen, jf. plan- og bygningslovens § 8-2. Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand.		Tas til orientering. Konsekvenser for vannforekomster vil komme frem i videre planarbeid.
b)	Stortinget har vedtatt at Gaulavassdraget er nasjonalt laksevassdrag, og det er ikke tillatt med nye tiltak og aktiviteter som kan skade villaksen. VRM vil følge opp at vannforskriften § 1, 4 og 29 legges til grunn og ev. om § 12 er svart ut.		Tas til orientering. Konsekvenser for laksevassdraget vil komme frem i videre planarbeid.
c)	VRM er opptatt av avgrensningen av det geografiske virkeområdet, og hva som vil kunne bli berørt med planlagt aktivitet. Denne avgrensningen er viktig i arbeidet med kunnskapsgrunnlaget ovenfor, i og nedenfor planområdet, samt i vurdering og utredning av kompensierende tiltak.		Tas til orientering og følges opp i videre planarbeid.
d)	Vi vil her understreke at en endret plassering av brua vil kunne være svært problematisk med hensyn til vannmiljøet i Gaula og sidevassdrag.		Tas til orientering. Egne særmøter vil bli avholdt. De to alternative bruplasseringene konsekvensutredes i det videre arbeidet
e)	I planprogrammet kommer det også frem at Nye Veier ønsker at deler av den regulerte Homyrkamtunnelen erstattes med veg i dagen. Vi ser at dette vil innebære økt nærføring til Gaula. Med hensyn til vannmiljøet anser vi dette som uheldig.		Tas til orientering. Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Konsekvenser for naturmangfold, inkludert eventuell påvirkning av nærføring til Gaula, vil vurderes. Innkorting av tunnel og

				tunnellengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning
f)	Fylkeskommunen er svært kritiske til løsninger som kan forringe tilstanden til vannmiljøet eller medføre at miljømålene ikke nås. Dersom det likevel går videre med slike løsninger, må vannforskriften § 12 svares ut. Vi varsler innsigelse dersom denne forskriften ikke svares ut.			Tas til orientering og forskriften svares ut under temaet naturmangfold. Ved behov vil egne særmøter bli avholdt.
10.	Vilt			
a)	Positivt at det blir gjennomført supplerende feltarbeid for blant annet fagtema naturmangfold. Her er det viktig at viltkartlegging er en del av dette, og da særlig trekkveier (både døgntrekk og sesongtrekk) for hjortevilt.			Tas delvis til følge. Kartlegging av vegetasjon og naturtype gjennomføres. Når det gjelder vilttrekk baseres informasjon på kunnskap innhentet hos Melhus kommune, som har oppdatert kunnskap vedrørende vilttrekk. For å vurdere behov for ev. viltoverganger gjennomføres en modellering av trekkkorridorer for elg. En egen kartlegging av døgntrekk for hjortevilt inngår ikke.
b)	Artskartleggingen som Melhus kommune har gjennomført de siste årene kan gi mye nyttig informasjon til fagtema naturmangfold. I tillegg vil lokal kunnskap kunne gi mye viktig informasjon om områdebruk for vilt.			Tas til følge.
c)	Av vilthensyn mener fylkeskommunen at det er uheldig at Homyrkamtunnelen deles opp i to parseller.			Innkorting av tunnel og tunnellengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning. Konsekvenser for vilt vil komme frem under temaet naturmangfold. Ev. skadereduserende tiltak vurderes i videre planarbeid.
11.	Innlandsfisk			
a)	Trøndelag fylkeskommune har forvaltningsansvar for høstbare arter av innlandsfisk og skal blant annet vurdere hensynet til fisk og andre ferskvannsorganismer ved tiltak i vassdrag.			Tas til orientering.
b)	Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag, med hjemmel i lakse- og innlandsfiskekloven. Vi viser her til § 1. Forbud mot iverksettelse av tiltak i vassdrag uten tillatelse fra statsforvalteren eller fylkeskommune.			Tas til orientering.
c)	Statsforvalteren har ansvar for tiltak på strekninger som fører anadrome laksefisk eller kreps.			Tas til orientering.
d)	Dersom planen medfører tiltak i vassdrag som ikke er anadrom strekning, skal planene forelegges Trøndelag fylkeskommune. Vi vil da foreta en vurdering av tiltaket opp mot lovverket og hensynet til vassdrag, fisk og dyreliv.			Tas til orientering. Alle de antatt fiskeførende sidebekker som krysses er beskrevet som anadrome/potensielt anadrome på krysningsstedet.
12.	Tilknyttede fylkesveger: - Det må gjøres rede for eventuelle konsekvenser ny E6 vil ha for trafikken på eksisterende og fremtidige fylkesveger. - Ønsker så tidlig som mulig å få seg forelagt planer for kryss hvor sekundærveinettet skal tilkobles ny E6. Vi forventer en dialog omkring aktuelle løsninger for vegnettet og alle trafikanter. - Fylkeskommunen som vegeier vil stille til møter underveis i planarbeidet der det er et naturlig grensesnitt i vegløsningene.			Tas til følge. Ved behov vil egne særmøter bli avholdt.
13.	Fravik: Dersom fylkeskommunalt vegnett inngår i planene og det legges opp til fravik på løsninger, må fravik omsøkes til Trøndelag fylkeskommunes vegavdeling, seksjon for vegforvaltning og trafiksikkerhet. Fravik må være behandlet og godkjent innen planen legges ut til offentlig ettersyn.			Tas til følge.
14.	Omklassifisering av veg: Det må gis en oversikt over hvilke og hvor lange strekninger som skal omklassifiseres til fylkesveg.			Tas til følge. Det er en egen parallell prosess ang. omklassifisering av E6 i Trøndelag. Omfang og prosess omklassifisering omtales i planbeskrivelse.
15.	Kollektiv: Kollektivknutepunkt må sikres i planen. Herunder må det settes av areal til innfartsparkering. Planen må også planlegge for gode gang- og sykkelforbindelser i tilknytning til kollektivknutepunktene.			Tas til følge.

	16.	Anleggsfasen: - Det må gjøres rede for hvorvidt og i hvilket omfang det forventes at massetransport til deponi vil foregå på fylkesvegnettet. Det må også belyses hvorvidt og i hvilket omfang det tenkes å bruke fylkesvegnettet til omkjøring. - Nødvendige avbøtende tiltak i forbindelse med anleggsfasen må sikres med bestemmelser i planen.		Konsekvenser for vegger i byggefasen vil belyses. Nødvendige skadereduserende tiltak ivaretas i planbestemmelser.
7. NVE, Norges vassdrags- og energi-direktorat 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	NVE ønsker ikke kryssning over Gaulfossen		Kryssingspunkt vil bli vurdert i videre arbeid. Mellom Hovin og Grinni vil to alternativ bli konsekvensutredet. Det er for tidlig å konkludere med at kryssing ved Gaulfossen har større negative konsekvenser enn kryssing ved Røskaft. Egne særmøter vil bli avholdt.
	2.	NVE ønsker at trasé sør for Hovinkrysset legges lengre vekk fra Gaula enn eksisterende E6, og at eksisterende veg fjernes ifm. anlegging av ny E6 og at det etableres en funksjonell kantsone mellom Gaula og ny E6		Innspill vil bli vurdert ved utarbeidelse av ny geometri. Eksisterende kantsone forsøkes ivarettatt og reetablering av nye kantsoner vurderes. Egne særmøter vil bli avholdt.
	3.	NVE ønsker fortrinnsvis at den lange tunnelen fra gjeldende reguleringsplan beholdes		Tas til orientering. Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Innkorting av tunnel og tunnellengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning
	4.	NVE ønsker tunnel gjennom Klevahåmmåren		Tas til følge.
	5.	Grunnlag for offentlige beslutninger skal være etterprøvbare, transparente og robuste. Det er prinsipielt viktig at valg av metode baseres på anerkjente og velutprøvde metoder.		Tas til orientering.
	6.	NVE er usikker på om metoden som er valgt som grunnlag for trasévalg imøtekommer et godt offentlig beslutningsgrunnlag. Metoden som er valgt gir inntrykk av å være en blanding av kvalitativ (diskusjonsbasert mellom parter) og kvantitativ (vekting og poenggivning) metode med manglende referanse til anerkjent metodikk. NVE oppfordrer NV til å legge frem referanse for metodevalg, utgreiing av metodestyrke og svakhet, og i hvilken grad den er subjektiv/objektiv.		Tas til orientering. I forbindelse med optimalisering og siling er metode for «Samtidig plan og prosjektering» benyttet. Denne norske metoden er utviklet for å effektivisere samferdselsprosjekter, sikre tværfaglighet, mindre omkamper, bedre samarbeid og riktige løsninger. Link: <a href="#">Samtidigprosjektering</a> Metoden omfatter punktene som Håndbok V712, kap. 3.7 lister opp som tema som bør vurderes i denne fasen. Planprogrammet er supplert med en beskrivelse av prosess og metode for optimalisering og siling, samt beskrivelse av vurderte alternativer.
	7.	På nåværende tidspunkt er det for NVE uklart hvordan det tenkes at kunnskap og beslutningsgrunnlag fra arbeidet i «Samla belastningsprosjektet» skal legges til grunn i utarbeidelsen av reguleringsplanen for E6 Gyllan-Kvål.		Rapport for «Samla belastning Gaula» som følge av siste års E6-utbygginger skal foreligge før høring av reguleringsplan.
	8.	Vi vil anbefale at all planlegging i forbindelse med tiltak som kan komme i berøring med vannressurslovens virkefelt i denne saken, gjennomføres i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser. Forutsetningene i vannressursloven for å kunne gjøre dette er imidlertid at planleggingen etter plan- og bygningsloven skjer i form av en reguleringsplan og at konsekvenser og avbøtende tiltak beskrives på en like grundig og omfattende måte som om planlegginga ble gjennomført i henhold til vannressurslovens bestemmelser om konsesjonsbehandling.		Merknaden tas til følge og planprogrammet justeres for å imøtekomme merknaden
	9.	Vi mener kartalternativene som har vært vist på møtene med ekstern samarbeidsgruppe med fordel kunne vært presentert mer entydige og lettfattelige, og vi oppfordrer NV til å tenke over dette i det videre planarbeidet.		Tas til orientering
	10.	NVE kom med innspill til trasevalg i e-post til NV 22.01 hvor vi anser traséalternativ 1.4 og tunnelalternativet som ligger inne i gjeldende reguleringsplan («lang tunnel») som minst konfliktfylt for våre interesser/saksområder, og vi viser til våre standpunkter for de ulike alternativene i nevnte epost. Generelt mener vi at det er uheldig med nærføring av vegtrasé til Gaula m.t.p. allmenne interesser i og langs vassdraget og likedan å vurdere valg av kortere tunnelalternativ enn tunnelen som ligger inne i gjeldende reguleringsplan fra 2016.		Tas til orientering. Se svar på spørsmål 3, vedtak i Melhus kommune i 2017.
11.	For området nord for Hovinkrysset vil det for vår del være svært vanskelig å kunne akseptere løsning med kryssing av Gaulfossen. Gaulfossen er kategorisert som en viktig naturtype med		Tas til orientering. Se svar på spørsmål 1, konsekvensutredning av begge kryssinger utføres som grunnlag for endelig beslutning av alternativ.	

	verdi som «Viktig»- Fossesprøytzone. Videre er Gaulfossen, og da særskilt kulpen ved utløp av fossen et viktig oppholdssted for anadrom fisk før vandring opp fossen. Kulpen er da også et internasjonalt attraktivt sted for fiske etter laks.		
12.	Kryssing av vassdraget i umiddelbar nærhet til dette området med tilhørende ny veg på vestsiden av elva i områder som tidligere ikke har vært avsatt (regulert) til vegformål, er svært krevende å kunne akseptere ikke minst grunnet de store verneverdiene knyttet til området på vestsiden av Hovinkrysset med elva Gaua og Gauasumpen og et område som i dag framstår forholdsvis intakt som natur/kulturlandskap.		Tas til orientering. Særmøter avholdes og løsning vurderes i videre planarbeid.
13.	NVE anbefaler derfor i første omgang at en forholder seg til regulert trasé fra Hovinkrysset og frem til Røskaft, og at vegen unngår konflikt med vassdragssonen og ikke legges lenger ut mot elva enn dagens veg.		Tas til orientering. Særmøter avholdes og løsning vurderes i videre planarbeid.
14.	Klevahåmmåren utgjør et viktig landskapselement og landemerke med umiddelbar nærhet til vassdraget. Inngrep her i form av høye skjæringer vil utgjøre et stort inngrep i elvelandskapet og bør unngås. Både alternativ 3.1 og 3.2 er krevende for elvelandskapet med til dels svært høye skjæringer. Alternativer uten tunnel gjennom hammeren vil være svært vanskelig å akseptere.		Tas til orientering. Særmøter avholdes og løsning vurderes i videre planarbeid. Se svar på spørsmål 3, vedtak i Melhus kommune i 2017.
15.	NVE kan på nåværende tidspunkt ikke helt se grunnlaget til NVs foretrukne traséalternativ 1.2 og kortere tunnelalternativ 3.1. Vi er usikre på om kunnskapsgrunnlaget for nevnte foretrukne alternativer er tilstrekkelig utredet, og spesielt for ikke-prissatte konsekvenser. Vi kan ikke se at virkningene av de andre fremlagte alternativene i tillegg til foretrukne traséalternativ 1.2 og tunnelalternativ 3.1 «kort tunnel» er tilstrekkelig utredet hver for seg og likedan sammenlikning av alternativer satt opp mot hverandre.		Det skal gjennomføres en konsekvensutredning iht. fastsatt planprogram. Det utføres siling av ulike løsninger i tidlig prosess for å finne ut hvilken trasé som skal inngå i reguleringsplan og utredes i KU. Planprogrammet er supplert med en beskrivelse av prosess og metode for optimalisering og siling, samt beskrivelse av vurderte alternativer.
16.	Vi forventer en reell kost/nytte-utredning for hver av traséalternativene og tunnelalternativene fra NV i det videre arbeidet (inkl. vurdering av «lang tunnel»-alternativet som ligger inne i gjeldende reguleringsplan), og at alternative stilles opp mot hverandre før beslutning om foretrukne alternativer tas. I denne sammenheng viser vi også til innledende avsnitt om metode.		Tiltaket konsekvensutredes iht. fastsatt planprogram.
17.	Allmenne interesser i og langs vassdrag Nye Veier er jo etter hvert blitt godt kjent med de store verneverdiene tilknyttet Gaula som varig verna vassdrag (jfr. RPR Verna Vassdrag). Sentrale verneverdier er elveløpsformer med aktive prosesser, isavsmeltingsformer, botanikk, vannfauna og landfauna, i tillegg til store kulturminneverdier og viktig for friluftsliv. Særskilt i området Hovin/Horg og Melhus er verneverdier synlige. I tillegg er Gaula et nasjonalt laksevassdrag med tilhørende beskyttelsesregime og lovverk. Gaulfossen er som nevnt kategorisert som en viktig naturtype med verdi som «Viktig»- Fossesprøytzone.		Tas til orientering.
18.	Overskuddsmasser/behov for deponier Det er sentralt at Nye Veier har kontroll på massebalansen. Dersom det er masseoverskudd i prosjektet som helhet forutsetter vi at Nye Veier tar kontroll over masseproblematikken og selv regulerer områder til (midlertidige) deponier i arealer som ikke er særlig konflikthylte (raviner/bekkedaler etc., jfr. vår uttalelse til detaljregulering for parsellen Prestteigen-Gyllan).		Dette er noe som vil bli behandlet i den videre planleggingen.
19.	Geoteknikk Vi forutsetter at geoteknikken er avklart når planforslaget ligger ute til offentlig ettersyn. Dersom det er nødvendig med nye grunnboringer og geotekniske notater i tillegg til de vurderinger som er gjort av NV og SVV forutsetter vi også at det er gjennomført uavhengig kvalitetssikring av geoteknikken når planforslaget er komplett og sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.		Tas til følge.
20.	Flomfare Tilstrekkelig sikkerhet mot flom (200-års flom + klima/sikkerhetsmargin) må være ivaretatt, evt. vha. risikoreducerende/avbøtende tiltak når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og forholdet til evt. økt flomfare for tredjepart må avklares og evt. avbøtende tiltak må innreguleres. Som kjent skal naturbaserte løsninger vurderes og benyttes i størst mulig grad der dette er mulig (jfr. SPR for Klimatilpasning).		Tas til følge. Løsning vurderes i videre planarbeid.

<b>8. Trøndelag fylkeskommune</b> 05.03.21	1. Trøndelag fylkeskommune har levert vår uttalelse til planprogram og planoppstart, i brev datert 26.02.2021. Vi kan ikke gi noen ytterligere uttalelser før vi har mottatt en formell henvendelse, mer detaljert planmateriale, samt nødvendige utredninger.		Tas til orientering.
<b>9. AtB</b> 25.02.2021	<b>Merknader:</b> 1. Busstilbudet langs E6 består av både regionale linjer til/fra Røros og Oppdal og et pendlertilbud til/fra Midtre Gauldal via Melhus mot (i hovedsak) Trondheim. Dette busstilbudet sammen med tog gjennom dalen er et viktig bidrag til mobiliteten i området. I tillegg er det flere skolebusser som både kjører dalen på langs, men også noe på tvers. Vi minner om det i anleggsperioden vises særlig aktsomhet når det gjelder skoleelever og deres skoleveg. 2. I planprogrammets punkt 8.5. er det skrevet at «virkninger for kollektivtrafikk som følge av ny situasjon skal vurderes». AtB ber om å bli en del av denne vurderingen. 3. Vi registrerer at det er planlagt med holdeplasser på rampene i Hovinkrysset og at det reguleres et område for innfartsparkering. Vi mener at denne også må bygges, da den erstatter innfartsparkeringen ved Fosskrysset. 4. I det videre arbeidet må det oppnås så gode og trygge gangforbindelser som mulig mellom parkering og bussholdeplassene. AtB vil mest trolig kjøre både ny E6 og gamle etter åpningen av vegen. På den måten vil de med lang reiseveg få en raskere veg ved at man velger ny E6, og de mindre stedene langs gamle E6 få et tilpasset tilbud etter nye forutsetninger. Vi ber om at AtB involveres i detaljplanleggingen av kollektivtiltakene i Hovinkrysset. 5. Når det gjelder et mulig kryss sør for Kvål ser vi på det som en fordel da busstilbudet gjennom dalen kan tilpasses behov og reisetid i begge retninger. Her ser det ut til at krysset blir tett opp til Kvål og at det trolig ikke vil være behov for holdeplasser på rampene. Det må vi ev komme tilbake til under detaljreguleringen av traseen. 6. For begge kryssene gjelder at vi ikke kjenner godt nok til utforming og detaljering og at vi, som nevnt ønsker å være en del av prosessen videre.		Tas til orientering. Dette følges opp videre i planleggingen. Virkninger for kollektivtrafikk vil bli belyst og AtB vil involveres. I byggefasen vil også transportselskap bli involvert. Tas til orientering. Løsning for innfartsparkering innarbeides i Hovinkrysset. Tas til orientering. Trøndelag fylkeskommune vil bli involvert i planleggingen av krysset og AtB vil også involveres. Tas til orientering. Trøndelag fylkeskommune vil bli involvert i planleggingen av krysset og AtB vil også involveres.
<b>10. Statsforvalteren i Trøndelag</b> 23.02.2021	<b>Merknader:</b> 1. Statsforvalteren har vurdert hvorvidt saken bør behandles etter PBL § 3.7. Etter vårt syn er det riktig at kommunen gjennomfører høringen av planen, dette for å sikre en åpen og demokratisk planprosess. 2. Statsforvalteren forventer at det i videre prosess redegjøres for ulike alternativer for vegtraseer innenfor planområdet, og hvilke vurderinger og avveininger som gjøres mht. disse. Hva som ligger til grunn for avveiningene er i så måte viktig å belyse. 3. Vi ønsker å bli involvert videre planprosessen. Når saken sendes på høring blir det viktig å få frem alternativvurderingene som er gjort på en best mulig måte, samt synliggjøre hvilke hensyn som er langt til grunn for de valgene som er tatt. Løsningen på denne strekningen vil vel også kunne påvirkes av endelig løsning for Prestteigen-Gyllan, så det vil være en fordel å få fram sammenhengen mellom disse strekningene. 4. Landbruk a) Statsforvalteren forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. Selv om regjeringen har kommet med nye føringer om at vegprosjekter skal fokusere på mer veg for pengene, må man samtidig huske at Stortinget har vedtatt en nasjonal jordvernstrategi. Senest i brev av 08.01.2021 fra landbruks- og matministeren og kommunal- og moderniseringsministeren er jordvernet fremhevet som en viktig faktor i arbeidet med å nå FN's bærekraftsmål.		Tas til følge. Det er avklart at Nye Veier ikke skal ha overført myndighet. Melhus kommune vil ivareta planmyndigheten i tråd med PBL §3-3. Tas til orientering. Planprogrammet er supplert med en beskrivelse av prosess og metode for optimalisering og siling, samt beskrivelse av vurderte alternativer. Tas til orientering. Alternativene for strekningen Prestteigen - Gyllan ender i samme punkt sør for Gyllan og valg av alternativ vil derfor ikke påvirke løsning for Gyllan - Kvål. Tas til følge. Dette er et viktig prestasjonsmål i prosjektet å redusere beslag av dyrka mark både midlertidig og permanent. Dette vil ivaretas og synliggjøres i videre planlegging.

b)	<p>Når vi ser totalt på E6 gjennom Trøndelag, er det svært mye god dyrkajord som går med. Da må målet være å redusere omfanget av omdisponeringen av dyrkajord, samt å redusere ulempene for landbruksdrifta i den grad det er mulig, selv om det koster mer. Derfor vil vi allerede nå varsle om at det å erstatte deler av Homyrkamtunnelen med en dagsone på bekostning av dyrka jord er svært utfordrende for jordvernet. Vi viser i den sammenhengen til tidligere historikk. I høringsuttalelse datert 12.5.2012 til kommunedelplanen for ny E6 mellom Håggåtunnelen og Skjerdingstad skrev Fylkesmannen følgende: «Fylkesmannen anser en vegtrase uten tunnel T3 som uaktuell, jf. konsekvensutredningen der fordelene med å etablere tunnel på denne strekningen synes åpenbare.» Den lange tunnelen T3 var med andre ord avgjørende for at kommunedelplanen ble godkjent, og den er tatt inn i vedtatt reguleringsplan.</p>		<p>Det planlegges fortsatt en lang tunnel gjennom Homyrkammen (ca. 3950 m) og en kortere tunnel gjennom Klevahåmmåren (ca. 400 meter) I gjeldende plan er tunnallengden 5,5 km. I videre planarbeid vil konsekvenser av tiltaket bli utredet iht. fastsatt planprogram. Innkorting av tunnel og tunnallengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning</p> <p>Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Møter avholdes for å få innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.</p>
c)	<p>Når det gjelder optimaliseringsprosessen for øvrig, viser vi til tilbakemelding fra oss i etterkant av møtet i ekstern samarbeidsgruppe den 15.1.2021.</p>		<p>Tas til orientering.</p>
d)	<p>Utredninger skal ifølge planprogrammet beskrive omfang av varig og midlertidig beslag av fulldyrka mark, dyrkbar mark, innmarksbeite og skog. Jordbruksarealkategorien overflatedyrka mark må også tas med i utredningen. Det skal legges fram et arealregnskap for dyrket mark og for skog, som omfatter permanent og midlertidig beslag. Arealregnskapet skal også sammenlignes med arealbeslaget i reguleringsplanene fra 2016. En egen matjordplan skal utarbeides. Det skal legges vekt på å finne fram til tiltak som begrenser tapet av dyrket mark, og det skal vurderes muligheter for å etablere erstatningsareal for dyrka mark som går tapt.</p>		<p>Tas til følge. Planprogram justeres i tråd med innspill knyttet til overflatedyrka mark.</p>
5.	<p>Planprogrammet ser i stor grad ut til å være dekkende når det gjelder utredninger på landbruksområdet. Det er positivt og nødvendig at det skal utarbeides en matjordplan slik at jordressursen ivaretas på best mulig måte. Der omdisponering av dyrka jord ikke er til å unngå, må matjordlaget fjernes og overskytende matjord primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. Disse avbøtende tiltakene må stilles som krav i bestemmelsene. Dersom matjordplanen sendes på høring, går det som et alternativ an at bestemmelsene viser til den. Det er videre viktig at jordbruksareal som blir midlertidig berørt tilbakeføres og istandsettes til samme kvalitet som før tiltaket. Dette er forhold som må ivaretas i reguleringsbestemmelsene, igjen eventuelt via matjordplan.</p>		<p>Tas til følge. Planbestemmelser vil ivareta skadereduserende tiltak. Høring og bruk av matjordplanen vil vurderes i den videre planleggingen.</p>
6.	<p>I arealbeslaget bør kvaliteten på landbruksarealene gå fram i tillegg til omfang. Vegprosjekter av denne størrelsesorden kan også føre til relativt store indirekte arealbeslag. Arealregnskapet bør derfor også vise areal som blir gjort utilgjengelig og lite drivverdig. I tillegg bør det vurderes om tiltaket kan medføre press mot tilgrensende landbruksområder.</p>		<p>Tas til følge. Planprogram justeres i tråd med innspill knyttet til kvalitet og press mot tilgrensende områder.</p>
7.	<p>Det blir viktig å ivareta muligheten for gunstige drifts- og arronderingsmessige forhold. Dette gjelder både veglinjen, sideterreng, avkjørsler og lokalveger, kryssområder og pendlerparkering. Pendlerparkering i flere etasjer/under bakken kan være aktuelt for å få et minst mulig fotavtrykk på dyrkamarka.</p>		<p>Tas til orientering. Ivaretagelse av dyrka mark og minimering av inngrep er viktige prestasjonsmål i prosjektet og vil være en viktig del av den videre planleggingen. Pendlerparkering legges fortrinnsvis på arealer som ikke kan benyttes som dyrka mark. Det må vurderes nærmere om det er behov for pendlerparkering i flere etasjer.</p>
8.	<p>Driftsmessige konsekvenser, herunder adkomstforhold, er det ofte gårdbrukerne selv som best kan vurdere. Vi anmoder om at det i størst mulig grad blir tatt hensyn til synspunkter gårdbrukerne har for å minimere uheldige driftsmessige konsekvenser. Tilgang til landbruksarealene må sikres på en hensiktsmessig måte både i anleggsfase og driftsfase. Konsekvensene for eventuelle MiS-figurer i skog og beiteinteresser i utmark må også gå fram av planforslaget som sendes på høring.</p>		<p>Tas til følge. Vi vil vurdere innspill fra gårdbrukere for å ivareta adkomst både i byggefase og driftsfase.</p>
9.	<p>Av planprogrammet går det også frem at det skal utarbeides et klimagassbudsjett som beregner klimagasspåvirkning på regulert strekning. Fokus vil være å minimere klimagassutslipp gjennom planleggingen. Statsforvalteren mener at tiltakets konsekvenser</p>		<p>Tas til følge. Planprogram presiserer at tapt karbonfangst som følge av avskoging og permanent omdisponering av skogsmark inngår. Skadereduserende tiltak vil vurderes i den videre planleggingen.</p>

	<p>med hensyn til tapt karbonfangst som følge av avskoging og permanent omdisponering av skogsmark bør utredes. Tiltakets negative konsekvenser for skogbrukets verdiskaping og karbonfangst i skog kan reduseres ved å iverksette avbøtende tiltak slik at tapt karbonopptak kan kompenseres med økt opptak på andre skogareal. Statsforvalteren mener at dette må tas i inn i planleggingen og viser til de Statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, som påpeker at slike avbøtende tiltak skal vurderes.</p>		
10.	<p>Midlertidige anlegg-, rigg- og deponiområder</p> <p>I gjeldende reguleringsplaner fra 2016 er det ikke avsatt egne områder for rigg- og deponiområder, og der er dette i hovedsak tenkt løst langs linja. Det vil i videre planarbeid legges opp til at masser som ikke kan brukes til vegbygging benyttes til arrondering av terreng, tilbakeføring av jordbruksareal eller andre samfunnsnyttige formål. Det vil også være behov for midlertidige områder for riggområde, knusing, masselagring, m.m.</p> <p>Ved behov for midlertidige anlegg-, rigg- og deponiområder er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka jord, og alternativvurderingene i den forbindelse må synliggjøres. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år.</p> <p>Dyrkbar jord, produktiv skog med middels og høy bonitet, samt nøkkelbiotoper bør også unngås for slike formål. For øvrig slutter vi oss til det som står i referatet fra oppstartsmøtet om at massedeponering må sees i sammenheng med de øvrige parsellene, med hensyn til masseoverskudd og masseunderskudd. For midlertidige rigg-, anleggs- og deponiområder bør det tas inn bestemmelse om tidsfrist for tilbakeføring etter endt anleggsperiode.</p>		<p>Areal for midlertidige anlegg-, rigg- og deponiområder og konsekvenser av dette vil komme frem av plandokumentene. Som for alle tiltak vil det tilstrebes å minimalisere ulempene. Alternativer som vurderes vil fremkomme.</p> <p>En bestemmelse om tidsfrist for tilbakeføring etter endt anleggsperiode vurderes for midlertidige rigg-, anleggs- og deponiområder.</p>
11.	<p>Tilbakeføring av overflødig vegareal</p> <p>Ifølge planprogrammet vil det etableres parallell lokalveg på hele strekningen som i hovedsak vil være dagens E6. I planen bør det fremgå om det er muligheter for tilbakeføring av gammel E6 der ny E6 avviker fra denne. Det samme gjelder eventuell annen overflødig infrastruktur. I så fall må tilbakeføringen til landbruksformål gå fram av bestemmelsene.</p>		<p>Tas til følge. Dette avklares i det videre planarbeidet.</p>
12.	<p>Klima og miljø</p>		
a)	<p>Planprogrammet gir en grei beskrivelse av utredningsbehovet i det videre planarbeidet. De fleste temaer er listet opp. Vi minner om at det er kommet en ny veileder for konsekvensutredninger på miljøområdet. Denne finnes på miljodirektoratet.no. Klima- og miljøavdelingen vil i videre planprosess blant annet være opptatt av det vernede vassdraget Gaula, naturmangfold, klima, landskap og friluftsinnteresser.</p>		<p>Ev. manglende tema beskrevet i ny veileder inkluderes i KU-arbeidet.</p>
b)	<p>Forurensning</p> <p>Støy, støv og forurenset grunn er også tema for statsforvalteren som klima og miljømyndighet.</p> <p>Eventuell sumstøy må også vurderes iht. T-1442/216, samt om det kan oppstå samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, jf. T- 1520.</p>		<p>Tas til følge. Planprogrammet presiserer at sumstøy og samspillseffekter mellom støy og luftforurensning inngår.</p>
c)	<p>Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset skal vurderes i planprosessen. Overskuddsmasser skal til godkjent deponi. I tillegg til planavklaring skal det foreligge en utslippstillatelse til deponi etter forurensningslovens bestemmelser. Statsforvalteren som forurensningsmyndighet gir eventuelle utslippstillatelser etter egen søknad.</p>		<p>Tas til følge.</p>
d)	<p>Gåing, sykling og kollektivtransport</p> <p>Planleggingen skal bidra til å styrke sykling og gåing som transportformer jf. Statlige</p>		<p>Tas til følge.</p>

	planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging. Sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter må ivaretas i planen, også på lokalveger. Løsninger vises i plankart og bestemmelser. Kollektivtransport må beskrives og eventuelle nye løsninger for planområdet må utredes og vises.		
e)	Gaula med sidevassdrag Det er viktig at det unngås nærføring til Gaula, eller nye fysiske inngrep i elva med sidevassdrag. Brupilarer og fyllinger eller skjæringer i elv og kantsoner må i størst mulig grad unngås. Kompenserende tiltak må etableres dersom det ikke finnes alternativ.		Det tilstrebes å minimalisere ulempene og konsekvensene av tiltak vurderes. Skadereduserende tiltak beskrives i plandokumentene. Ev. kompenserende tiltak innenfor planområdet innarbeides i planen og ev. kompenserende tiltak ut over planområdet sikres gjennom planbestemmelser. Rapport for «Samla belastning Gaula» som følge av siste års E6-utbygginger skal foreligge før høring av reguleringsplan. Gjennom en mulighetsstudie vil ulike skadereduserende tiltak identifiseres og aktuelle tiltak innarbeides i planmaterialet.
f)	I oversendelsen bes om tilbakemelding på at deler av Homyrkamtunnelen kan bli erstattet med dagsone/kort tunell. Det er viktig at hele Homyrkamtunnelen blir videreført som alternativ. Nærføring til Gaula og forringelse av landskapsbildet og viktig natur rundt Gaula vil være svært utfordrende, og vil vanskelig kunne aksepteres av statsforvalteren som klima- og miljømyndighet. Klevåhåmmåren har en viktig naturtype og arter av særlig stor forvaltningsinteresse, stor forvaltningsinteresse og truede arter. Homyrkamtunnelen har minst arealkonflikter.		Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Innkorting av tunnel og tunnallengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning. Tiltaket sees i sammenheng med andre grep som gjøres for å redusere jordbruksbeslaget og konsekvenser for naturmangfold. Møter avholdes for å få innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.
g)	Nye Veier optimaliserer løsninger for å redusere kostnader, tilrettelegge for involvering av entreprenør og redusere belastning på ytre miljø. Alternativsvurderinger og hvilke hensyn som legges til grunn må synliggjøres på best mulig måte, senest når saken sendes på høring.		Tas til følge. Planprogrammet er oppdatert med en beskrivelse av prosess for optimalisering og siling, samt hvilke alternativer som er vurdert. Beskrivelse av alternativ som fremkommer i det videre planarbeidet vil inngå i plandokumentene.
h)	For optimaliseringsprosessen så langt viser vi til dialog og våre innspill i møter i eksternt samarbeidsgruppe. Vi har pekt på forhold som vil være svært utfordrende for Klima- og miljøavdelingen å akseptere, og vi forventer nærmere dialog.		Tas til følge. Det vil bli avholdt flere møter for å få innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid. Det gjennomføres særmøter i forbindelse med den videre planleggingen.
i)	Friluftsliv og naturmangfold Naturtyper og biologisk mangfold knyttet til vassdrag må hensyntas, og vurderinger knyttet til samlet belastning av Gaula med sidebekker må gjennomføres. Vi forventer at naturmangfold synliggjøres i plankart med bestemmelser.		Tas til følge. Ev. hensynssoner innarbeides med tilhørende bestemmelser. Det utarbeides en egen miljøoppfølgingsplan, og planbestemmelser vil vise til denne. Planprogrammet er oppdatert med en beskrivelse av miljøoppfølgingsplan. Rapport for «Samla belastning Gaula» som følge av siste års E6-utbygginger skal foreligge før høring av reguleringsplan. Gjennom en mulighetsstudie vil ulike skadereduserende tiltak identifiseres og aktuelle tiltak innarbeides i planmaterialet.
j)	Økt belastning på truede arter, viktige naturtyper og viktige økologiske funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsorganismer vil vanskelig aksepteres av statsforvalteren som klima- og miljømyndighet, og dette må hensyntas i arbeidet.		Tas til orientering. Løsning vil optimaliseres og der en søker løsninger som unngår/minimerer negative konsekvenser. Kartlegging av arter og utfigurering av økologiske funksjonsområder gjennomføres, der områder med truede arter etc. kan bli berørt. Tiltak vil bli konsekvensutredet og ev. skadereduserende tiltak innarbeides i planen. Møter avholdes for å få innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.
k)	Likeledes påvirkning på sammenhengende naturområder og forflytnings og spredningskorridorer for arter.		Tas til orientering. Tiltak vil bli konsekvensutredet og ev. skadereduserende tiltak innarbeides i planen.
l)	Svært viktige eller viktige friluftsområder skal også ivaretas og hensyntas i planen med bestemmelser.		Tas til orientering. Tiltak vil bli konsekvensutredet og ev. skadereduserende tiltak innarbeides i planen. Møter avholdes ved behov for innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.
m)	Vi viser til rundskriv T-2/16 for utfyllende beskrivelser av hva som vil kunne gi grunnlag for innsigelser fra klima og miljømyndigheten.		Tas til orientering.



	n)	Spesielt samlet belastning for friluftsliv eller naturmangfold, eller forhold som reiser viktige prinsipielle spørsmål rundt konsekvenser for miljøverdier vil være viktig å vurdere i planarbeidet. Det skal også gjennomføres faglige vurderinger etter naturmangfoldlovens prinsipper §§ 8-12.		Tas til følge. Møter avholdes ved behov for innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.
	o)	Ny kartlegging Naturtyper på land skal kartlegges etter NiN-metoden. Kartlegger skal ha kunnskap om og erfaring fra naturtypekartlegging etter denne metoden. NiN-kartlegging bestilles hos ninkartlegging@miljodir.no. Kartlegging av gyte- og oppvekst og leveområder for sjørørret og villaks må også gjennomføres.		Tas til følge. Planprogrammet presiserer at det utføres NiN-kartlegging av naturtyper på land, for hele tiltaket. Kunnskapsgrunnlag for gyte- og oppvekstområder for sjørørret og villaks gjennomgås og suppleres. Vannovervåkningsprogrammet ivaretar dessuten supplerende undersøkelser for oppvekst- og leveområder i tilknytning til inngrep i elv og sidevassdrag Kartlegging av sterkt berørte sidevassdrag, samt konkrete strandnære arealer i Gaula som vil påvirkes av sikring/fylling, utover planlagt kartlegging i overvåkningsprogram vil vurderes. «Samla belastning Gaula» med oversikt over elvas tilstand før siste års E6-utbygging vil bli ferdigstilt før planen legges ut til offentlig ettersyn.
	p)	Klima og klimatilpasning Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og ivareta klimatilpasning som hensyn jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Håndtering av overvann må vurderes i planarbeidet. God ivaretagelse av natur er gjerne også god klimatilpasning.		Tas til følge.
	q)	Fremmede arter Det finnes noen registreringer av fremmede arter innen planområdet. Eventuelle tilleggskartlegginger bør gjennomføres. Det bør innarbeides bestemmelser om at fremmede arter fjernes før anleggsarbeid settes i gang. Videre må det settes bestemmelser som sikrer at det ikke blir fraktet fremmede, skadelige arter inn i området via masser eller utstyr, samt bestemmelser som sikrer at området ikke blir beplantet med fremmede, skadelige arter.		En grov kartlegging av fremmede arter gjennomføres samtidig med NiN-kartlegging. Planprogrammet er oppdatert med en beskrivelse av miljøoppfølgingsplan. Miljøoppfølgingsplan og planbestemmelser sikrer at en detaljert kartlegging av fremmede arter utføres før anleggsstart. Det utarbeides en egen massehåndteringsplan for å unngå spredning av fremmede arter.
	13.	Helse og omsorg		
	a)	Strekningen er ulykkesbelastet, spesielt i tilknytning til tettstedene. En hovedmålsetting er derfor å bedre trafiksikkerheten, noe som er et særlig viktig tema innen folkehelseområdet. Vurderinger knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet for de myke trafikantene blir sentralt i det videre planarbeidet, samt løsninger som bidrar til økt trafiksikkerhet for de kjørende.  I tilknytning til bussholdeplasser/kollektivknutepunkt bør det legges vekt på gode, trafiksikre løsninger og god framkommelighet for de myke trafikantene. Universell utforming må hensyntas og sikres i bestemmelsene.		Tas til følge. Dette ivaretas i videre planlegging og universell utforming ivaretas i planbestemmelser.
	b)	Det er spredt boligbebyggelse innenfor planområdet, og bebyggelsen er i noen tilfeller plassert tett ved vegen. Anleggsfasen vil kunne medføre ulemper i form av støy og støv og konsekvenser for sikkerheten for beboere, skolebarn, trafikanter og anleggsarbeidere, og dette må derfor utredes nærmere. Bestemmelsene må sikre at det utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen.		Tas til følge.
	c)	Endringer av landskapsbildet og prosjektets innvirkning på bygdeliv, opplevelseskvaliteter og tilgang til turområder, idrettsanlegg m.m. vil ha betydning for trivsel og helse for de som bor i nærområdet. Konsekvenser for friluftsliv og by- og bygdeliv er derfor også relevante og viktige tema i et folkehelseperspektiv.		Tas til følge. Vurderinger av folkehelse vil inngår under KU-tema friluftsliv, by og bygdeliv.
	d)	Det er positivt at det legges opp til en bred medvirkningsprosess slik at alle berørte blir ivaretatt på en best mulig måte.		Tas til orientering.
	14.	Samfunnsikkerhet		

	a)	Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).		Tas til orientering.
	b)	Kommunens oppgave er blant annet å <ul style="list-style-type: none"> <li>- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke</li> <li>- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarsel, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)</li> <li>- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).</li> <li>- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter</li> </ul>		Tas til orientering.
	c)	Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker <ul style="list-style-type: none"> <li>- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra 2017 (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)</li> <li>- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei»</li> <li>- inneholde en kildeliste til analysen</li> <li>- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere</li> <li>- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken</li> </ul>		Tas til orientering. Det vil bli utarbeidet ROS-analyser, og det vil bli vurdert risiko for flom og ras mm.
	d)	Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når: <ul style="list-style-type: none"> <li>- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.</li> <li>- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde</li> <li>- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert</li> <li>- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres gjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser</li> <li>- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering</li> </ul>		Tas til orientering. Det vil bli utarbeidet ROS-analyser, og det vil bli vurdert risiko for flom og ras mm. Dette innarbeides i plandokumenter (plankart, planbeskrivelse og bestemmelser)
	15.	Videre arbeid		
	a)	Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som kommer frem av oppstartsvarsel. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.		Tas til orientering
	b)	Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på <a href="mailto:postmottak@trondelagfylke.no">postmottak@trondelagfylke.no</a> .		Tas til orientering. Møter avholdes for å få innspill til løsninger, skadereduserende tiltak og konsekvenser i videre planarbeid.

		<ul style="list-style-type: none"><li>- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.</li><li>- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på epost: <a href="mailto:plantrondelag@kartverket.no">plantrondelag@kartverket.no</a></li></ul>	
--	--	---	--

## 1.2 Kommunale myndigheter

Det er oppsummert to innspill fra kommunale myndigheter.

Avsender	Innspill	Merknad
<b>1. Melhus kommune</b> 25.02.21	<b>Merknader:</b> 1. Teknisk drift forutsetter: - at de lokale vegene som defineres som beredskapsveg ikke vil være kommunale vegger. - kartlegging av eventuelle konsekvenser til Benna i forbindelse med tunnelarbeid.	Tas til orientering. Det er ikke avklart om man kan unngå at kommunale vegger benyttes som beredskapsveger. Dette er noe som vil bli avklart i videre arbeid med omklassifisering og i byggefasen.  Ev. konsekvenser for Benna vil bli vurdert i forbindelse med planarbeidet, og vil inngå i temaet grunnforhold, geologi, geoteknikk og hydrogeologi.
	2. Geodataavd.: - Mange av eiendomsgrensene er usikre unøyaktige grenser. Det er tidsnok å avholde oppmålingsforretning over disse grensene før arbeidet med veganlegget settes i gang. - Ved å gå inn i Kommunekart og legge grensene oppå planverket ser man ut fra fargen på grenselinjene hvilke linjer som bør måles opp før anleggsstart. Grønne linjer er oppmålte sikre grenser, øvrige grenser bør måles. Det kan være utfordrende å måle opp grenser når alt er ødelagt av anleggsmaskiner.	Tas til orientering. Behovet for oppmåling av uklare eiendomsgrenser vil bli vurdert i god tid før anleggsstart.
	3. Landbruk- vilt og friluftsliv:	
	a) I konsekvensutredning av planforslag må det komme fram hvilken kvalitet og egnethet dyrkajorda som går med permanent og midlertidig har, og ikke bare et arealregnskap for antall daa medgått matjord sammenlignet mot godkjent reguleringsplan for ny E6 (0-alternativet). Minner om at det også kan være overflatedyrka jord som vil gå med, som må inn i arealregnskapet (uteglemt?).	Planprogram er justert slik at det presiserer at også kvalitet og overflatedyrka areal skal vurderes.
	b) Det er svært viktig å lage en kvalitativt god matjordplan, hvor jordas framtidige produksjonsegenskaper er i fokus etter endt anleggsperiode, uansett om den blir liggende der den er, eller om den må flyttes til et annet egnet sted. Tiltakene som anbefales i en matjordplan bør sikres i bestemmelsene til reguleringsplanen. Der hvor anleggsarbeidene berører dyrkajord, må det benyttes kun beltegående lette maskiner, og legges duk og pukk under midlertidige deponier og anleggsveger m.m., og dette må sikres i planbestemmelsene.	Ivaretas i videre arbeid matjordplan, miljøoppfølgingsprogram og/eller planbestemmelser.
	c) I tillegg til å beskrive tapsbegrensende tiltak for matjorda, skal matjordplanen beskrive muligheter for å etablere erstatningsarealer for medgått matjord. Dette vil i hovedsak dreie seg om tapt matkornarealer, og erstatningsmulighetene i denne klimasonen er sterkt begrenset, bl.a. av andre natur- og miljøhensyn som ofte gjør seg gjeldende. Vi mener det derfor bør tilføres midler fra Nye veier til kommunens nyopprettede nydyrkingsfond, hvor det kan ytes tilskudd til nydyrkingsaker i ettertid, og hvor man kan få nydyrket på arealer som ikke nødvendigvis utfordrer andre naturinteresser. Vi ser det som naturlig at Nye veier bidrar sterkt til et slikt nydyrkingsfond som et avbøtende tiltak for tap av matjord i Melhus.	Dette er noe som Nye Veier må vurdere nærmere i forbindelse med planprosessen.
	d) Videre er det svært viktig at behovet for adkomst til jordbruksarealene som blir skilt fra driftssenteret, såkalte "restarealer" for øvrig sikres for videre matproduksjon, slik at det reelle arealtapet minskes mest mulig. Gode arronderingsmessige løsninger bør vektlegges sterkt. Dette bør sikres i planbestemmelsene til reguleringsplanen.	Tas til følge. Arronderingsmessige løsninger vurderes for å sikre at omfang av «restareal» minimeres. Dette sikres i plankart/-bestemmelser.
	e) Ny motorveg vil også avskjære og ødelegge anlagte grøftesystem i dyrkajorda, som hovedsakelig går øst-vestlig retning, og disse konsekvensene må også beskrives i konsekvensutredningen, og nytt drensssystem skal være på plass og være fungerende etter endt anleggsperiode.	Dette er noe som følges opp i byggefasen. Dersom tiltak påvirker eksisterende drensssystem, skal dette erstattes.
f) Den skisserte åpne dagsonen i Homyrkamtunnelen på ca. 1,5 km vil gå utover landbruksinteressene og de som bor i denne delen av kommunen. Vi fraråder sterkt dette forslaget på "optimalisering", da den samfunnsnyttene av en slik optimalisering i all hovedsak veltes utover folket som bor her og naturressursene i området. Disse konsekvensene	Tas til orientering. Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Innkorting av tunnel og tunnallengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning	

		betegnes som "Ikke-prissatte", men i realiteten er denne mulige innsparingen et tall som bør relateres til konsekvensene av en forlenget bompengefinansiering fra storsamfunnet.		
	4.	Skogbruk- og viltinteressene:		
	a)	Skogarealer binder store mengder CO <sub>2</sub> , og en åpen dagsone vil beslaglegge ytterligere skogarealer. Det er viktig å bemerke at skog som står urørt, slutter å ta opp CO <sub>2</sub> (netto regnskap). Det bør derfor foretas en konsekvensutredning av effekten ved å omdisponere eksisterende skogsarealer i tillegg til skog som blir utilgjengelig.		Tas til følge. Planprogram presiserer at tapt karbonfangst som følge av avskoging og permanent omdisponering av skogsmark inngår. Skadereduserende tiltak vil vurderes i den videre planleggingen.
	b)	En bør videre vurdere mulighetene for å kompensere tapt skog (og binding av CO <sub>2</sub> ) gjennom etablering av skogreisingsfond. Det bør som minimum avsettes midler til å etablere skog tilsvarende det skogsareal som tas ut av produksjon.		Dette er noe som Nye Veier må vurdere nærmere i forbindelse med planprosessen.
	c)	Tap av produksjonsskog kan videre begrenses ved å sikre tilgang til skogen gjennom over/underganger som er dimensjonert for tømmertransport. Etablering av skogsveier bør vurderes gjennomført før eller samtidig som E6 etableres, slik at en oppnår helhetlige løsninger, og tap av produksjonsskog minimeres.		Dimensjonering og plassering av skogsveier og opprettholdelse av produksjonsskog blir vurdert i forbindelse med planarbeidet.
	d)	I området er det få viltpassasjer, og de passasjene som finnes er desto viktigere for viltet. Viltet benytter samme traseer gjennom århundrer, uaktet om det i områder etableres infrastruktur som f.eks. veier. En bør følgelig legge til rette for at viltet kan benytte trekk som før, dette gjennom dedikerte over- eller underganger for vilt.		Vurdering av viltpassasjer vil være en del av planarbeidet, inkl. ev. skadereduserende tiltak.
	e)	Når det etableres veier med fartsgrense på 110km/t soner, er det et krav om etablering av viltgjerd. Dette betyr imidlertid at viltet vil trekke langs gjerdet, og problemet skyves følgelig over på grunneiere og andre trafikanter i området. Dette er videre med til å understreke viktigheten av etablering av dedikerte viltpassasjer.		Vurdering av viltpassasjer vil være en del av planarbeidet, inkl. ev. skadereduserende tiltak.
	5.	Friluftinteressene		
	a)	I planprogrammet er det beskrevet at det skal utarbeides KU der friluftsliv og by- og bygdeliv blir eget tema. Kommunens friluftslivskartlegging brukes aktivt i arbeidet. Supplerende feltarbeid for fagtemaene landskapsbilde, friluftsliv/bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser gjennomføres. Det er dermed lagt opp til en grundig gjennomgang av temaet i planprogrammet.		Planarbeidet utføres i tråd med fastsatt planprogram.
<b>2. Gauldal Brann og redning</b> ALT 25.02.2021	<b>Merknader:</b>			
	1.	Det beskrives en «smal» firefelts veg med hastighet 110 km/t. Denne hastigheten medfører at ulykker lett kan føre til høyenergiskader og det vil være ekstra høy risiko for innsatspersonell.		Tas til orientering. Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse vil belyse ev. utfordringer knyttet til dimensjoneringsklasse.
	2.	Valg av løsninger på den nye veien vil ha stor betydning for at vi skal greie å opprettholde nødvendig beredskap og for å kunne ivareta sikkerheten til personellet ved innsats.		Tas til følge. Løsningene som velges skal ivareta sikkerhet for alle trafikanter også i beredskapssituasjoner.
	3.	Det er derfor svært viktig for oss å få være involvert i utredningsarbeidet og vi ser fram til å delta i de ROS- og konsekvensanalysene som skal gjøres i prosessen.		I forbindelse med planarbeidet vil Gauldal Brann og redning bli invitert med i ROS-analyssemøter slik at de kan få mulighet til å bidra inn i løsningsvalg.

### 1.3 Organisasjoner og private parter

#### 1.3.1 Innspill mottatt i Altinn

Det er oppsummert 27 innspill fra organisasjoner og private parter via Altinn.

Avsender	Innspill	Merknad
1. Magnus Stavsøien ALT 13.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Vil bare forsikre meg om at «nye veger» er klar over at det på min adresse Valdbakkan 174 er etablert privat borehull for drikkevann. Som har fungert uproblematisk siden det ble etablert. Da med tanke på tunnelen som skal etableres i fjellet under eiendommen.	Tas til orientering
2. Melhus Idrettsråd ALT 14.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. All dokumentasjon sendt videre til alle lag organisert i NIF til info	Tas til orientering
3. Svein og Asbjørn Betongservice ALT 17.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Ingen informasjon vedlagt.	
4. Jørgen Evjen ALT 18.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Området av eiendommen 256/9 som er berørt av reguleringsplanen består av produktiv skog. Ved framtidig hogst av skogen vil det være naturlig med samdrift med flere naboer, og lunningsplass for tømmer nedunder bakkene ved Grinnisvegen. Ber om at dette behovet hensyntas i reguleringsarbeidet.	Adkomstforhold og ev. lunneplass er ikke avklart, men vil bli vurdert i videre planlegging.
5. Eimund Økdal ALT 20.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Forutsetter at lokalveien forblir åpen både under og etter anleggsarbeidet. Og håper samtidig at den samme veien får en oppgradering.	Tas til orientering. I forbindelse med videre planarbeid vil anleggsgjennomføring og behov for stenging og/eller ev forsterkningstiltak bli belyst.
	2. Videre har jeg privat vanntilførsel, som ligger ca. 300 m vest for bolighus. Håper også at denne forblir uskadet	Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vanntilførselen, vil denne bli erstattet.
6. Kazlauskas Gintautas L ALT 20.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Rokkmakarvegen 24, gnr. 225, bnr. 13. Jeg ønsker å få en plan over hvor en lokal vei skal gå ved siden av tomten min.	Lokalveg ligger øst for ny E6 i området. Endelig utforming av lokalvegssystemet avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.
7. Bjørn Engan ALT 20.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Ingen informasjon vedlagt.	
8. Nordre Hovin vassverk ALT 24.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Vi har en strekning med vannledning som kommer i konflikt med utbyggingen av ny veitrase. Håper dere ta hensyn til det.	Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vanntilførselen, vil denne bli erstattet.
9. Anders Gyllan ALT 25.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Under anleggsperioden vil det kunne oppstå problemer med adkomst til jordbruksarealer mv (med følgelig avlingstap) samt at fiskerne trekker seg bort fra elva som følge av støy og andre ulemper i forbindelse med anleggsarbeidet. På bakgrunn av overnevnte forbeholder undertegnende, eier av gnr. 222, bnr. 4 i Melhus, seg retten til å fremme erstatning for tapte inntekter fra jordbruk og fiske i anleggsperioden.	I forbindelse med anleggsarbeid vil enkelte eiendommer kunne bli berørt. Endelig omfang vil bli avklart før anleggsstart. Ev. krav om erstatning vil bli vurdert i forbindelse med grunnervvervsprosessen.
10. Ingvar Ree ALT 28.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Bygdatunet på Fosbakken må ikke bli skadelidende ved anlegg av ny E6. Det beste ville være å gå under med ei tunnelloøsning.	I området vil ikke tunnel bli vurdert, Løsningen vil imidlertid optimaliseres for å minimalisere inngrep i bygdatunet.
	2. Den gamle toglinja gjennom Gaulfossgjelet ble tilrettelagt som kultursti for 30-40 år siden. Det arbeides nå for gjenåpning etter å ha vært stengt grunnet rasfare. Der er nødvendig med adkomst ned til elva på nordsida samt plass til parkering for turister og stivandrere.	I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil friluftsliv bli utredet og ev. tiltak for å minimere negative konsekvenser vil bli innarbeidet i planen. Adkomst vil kunne vurderes som et skadereduserende tiltak.

	3.	Ved å redusere fartsgrensa til 90 km/t forbi Hage, vil den nye kryssende brua kunne benyttes.		Utgangspunktet for oppstart av reguleringsplan er å ivareta 110 km/t. Hage bru ligger utenfor planområdet.
	4.	Uheldige sider ved å velge vestsidealalternativet: Belastning av Gaula ved brubygging og fare i forbindelse med mulig kvikkleireforekomster i terrassene. Det er svært viktige gyteområder for laksen ved Sandbrauta/Røskaft søndre. Kfr. uttalelse fra Horg JFL før valg av trase ble gjort.		Tas til orientering. Endelig utforming av veglinje avgjøres i det videre planarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
<b>11. Sigmund Gråbak</b> ALT 02.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Grenser og dermed rettigheter i elva (medeier i Borten / Losen fiskesameie) i området ved Klevahammeren er noe uklare. Jeg vil derfor at Jordskifteverket blir engasjert til å avklare grenser og rettigheter i dette området.		Tas til orientering. Behovet for oppmåling av uklare eiendomsgrenser vil bli vurdert i god tid før anleggsstart.
<b>12. Håvard Kalvå</b> ALT 02.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vannledning til eiendom (221/10) og naboen går under E6. Kummen for avstenging av vann ligger mellom undergang og innkjørsel fra fylkesvei. Vi får vann fra Gyllråa vannverk. For å unngå eventuelle problemer med vanntilførsel til våre eiendommer under bygging av ny E6 eller senere, så bør det legges ny vannledning fra øst til vest side av E6.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vanntilførselen, vil denne bli erstattet.
<b>13. Odd Inge Fremo</b> ALT 03.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ønsker ev. info om eiendom 210/4 berøres av ny E6?		Eiendommen vil i utgangspunktet ikke bli berørt av ny E6, men endelig utforming av veglinje avgjøres i det videre planarbeidet.
<b>14. SJ Norge</b> ALT 08.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ingen kommentarer, forutsatt at Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (2018-2029) følges opp som forutsatt med styrket innsats for kollektivtransport. Veksten i persontransporten skal iht. byvekstavtalen i byområdene tas med kollektivtransport.		I forbindelse med prosjekteringen skal vi ivareta og tilrettelegge for kollektivtransport. I forbindelse med firefeltsutbygging forventes en økning i trafikk. 4-feltsvei er vedtatt løsning og avklart i tidligere planer (NTP, KVVU og KDP).
<b>15. Ingrid Barlaup</b> ALT 11.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ingen informasjon vedlagt.		
<b>16. Per Atle Løberg</b> ALT 12.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Betydelige ulemper med valgt trase forbi Evjen - Grinde grenda knyttet til: - Støy, forurensing, ødeleggelse av biologisk mangfold. - Planlagt betongmur i en høyde 5 - 6 m, 50 - 60 m fra eiendommene ved Grinde, ikke bra! - Støy i åsen over vegtraseen hvor det er et mye benyttet fritidsområde. - Ødeleggelse av dyr, elg, hjort og rådyr, sine vante trekk. - Ødeleggelse av gytebekk, Grinnisbekken. I et område hvor sjørørretten har 80 - 90 % av sitt gyteområde i bekkene. Her det også markert på kart, " biologisk mangfold". Dette ødelegger en grend som har eksistert i 1000 år.		Innspill tas til orientering. I videre planarbeid vil løsning for E6 bearbeides og avbøtende tiltak vurderes.
	2.	Det bør vurderes en trase forbi grenda ut mot Gaula, ca. 50 m fra strandlinjen. En trase som skråer fra tunnelutløp mot Gaula utenfor 259/1. Følger elva helt opp til planlagt bru ved Sandbrauta. Ser ikke at dette skulle bli mer bruk av matjord og heller ikke noen større ulempe for utøvelse av laksefisket.		Innspill tas til orientering. I utgangspunktet skal prosjektet minimere inngrep i dyrka jord og i vegetasjonsbelte langs Gaula.
<b>17. Per Magne Myrvold</b> Gnr/Bnr. 254/1 ALT 15.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Deler av dyrkamarka på Hovin er flomutsatt. Når Gaula er stor nok, blir utløpet fra Gaua vesentlig redusert, med påfølgende oversvømmelse av vår dyrkamark. En innsnevring med ny bru ved Røskaft vil føre til at dyrkamarka blir mer flomutsatt. Tiltak som foreslås er heving av dyrkamarka med ev. overskuddsmasser fra veganlegget		Tas til orientering. Tiltak vurderes i videre planlegging.
	2.	På 70-tallet ble leirmelene vest for Gaua planert og dyrket, samtidig ble det etablert elveforbygning mot Gaua. Dyrkingsplanen som vi har, angir at det skulle planeres og dyrkes helt ned til Gaua. I vedlegg har vi angitt dette som aktuelt massedeponi om det skulle bli overskuddsmasser på veganlegget. Se eget vedlegg med skisse.		Tas til orientering. Dette er noe som vil bli vurdert i forbindelse med detaljering av veglinje og videre planlegging av deponiområder.
<b>18. Geir Ivar Rønning og Kristin Nordvik</b> Gnr/Bnr. 221/32	<b>Merknader:</b>			
	1.	Veg til eiendom vil bli berørt av vegprosjektet. Dette er en veg som ikke er godkjent som helårsveg pga. for stor stigning. Eiendommen har derfor tinglyst rett til parkering på		Tas til orientering. Endelig utforming av veglinje og lokale veger tas i den videre planleggingen. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas.

ALT 16.02.21		eiendommen 221/4 ved avkjøring fra Fossvegen. Forslag: Ny helårs adkomstveg eller opparbeide parkeringsplasser ved Fossvegen.		
	2.	Infiltrasjonsanlegg for kloakk fra eiendommen ligger i utkanten av vegprosjektet, og vil måtte hensyntas i videre planarbeid. Forslag: Etablering av ny infiltrasjon eller annen kloakkløsning (tilknytting til kommunal kloakk)		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader kloakksystemet, vil denne bli erstattet.
	3.	Lokal bekk lagt i rør i grensen mellom vår eiendom og eiendommen gnr. 221, bnr. 15 vil bli berørt av vegtiltaket. Dagens løsning er laget med ising i vinterhalvåret. Forslag: Etablering av nytt bekkeløp i åpen grøft ned mot E6. Løsning berører også eiendom 221/31 som har felles veg og kloakksystem.		Tas til orientering. Endelig utforming av bekkeløp tas i den videre planlegging, se også svar på spørsmål 1 angående alternativ som vurderes.
	4.	Nordre Hovinåsen vannverk har vannrør som kan komme i konflikt med anlegget.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vannrør, vil dette bli erstattet.
<b>19. Asbjørn Sundet</b> ALT 11.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ingen informasjon vedlagt.		
<b>20. Ronny Ekenes</b> <b>Tiller</b> Kåsavegen 48 ALT 19.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Jeg bor i Kåsavegen på Kvål og er interessert i hva som kommer til å skje med beboerne i Kåsen under bygging av ny vei. Blir nok ikke direkte berørt av veien annet enn støy. Det er dårlige grunnforhold i området, og dette må hensyntas når byggingen starter i området.		Det kan være aktuelt å benytte Kåsavegen for adkomst til anleggsområdet. Dette er noe som ikke avklares før senere i planprosessen. Området og tiltak vil gjennomgå geotekniske vurderinger og beregninger for å ivareta sikkerhet og unngår utrasing både i byggefase og endelig situasjon. Ev. tiltak vil iverksettes dersom dette er nødvendig.
<b>21. Walter Wettermann</b> ALT 19.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ved Kåsen og videre til Losen ligger ett av de største ras- og kvikkleireområdene. For meg høres det helt vilt ut å legge en firefelts vei rett inn i område, når vi vet hva som skjedde på Gjerdrum. Disse problemstillingene bør dere ta opp. Det har jo vært ras i grenda i 2020, og det var i samme tida når dere banket ned de store rørene ved Kvålsbrua.		Det vil bli gjennomført grunnundersøkelser, geotekniske vurderinger og beregninger for å avklare sikkerheten i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Nødvendige tiltak vil iverksettes for å ivareta sikkerheten.
<b>22. Håvard Ler</b> ALT 20.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Det er vilttrekk over Gaula mellom de to tunnelene som er planlagt på denne strekningen. Dette problemet vil man unngå ved å ha bare en sammenhengende tunnel, som opprinnelig planlagt.		Tas til orientering. Konsekvenser ved innkorting av tunnel vil bli utredet i det videre planarbeidet og vurderes opp mot lang tunnel. Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak, vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
<b>23. Ellinor Gynnild og Cato Sannes</b> ALT 22.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vi er meget bekymret i forhold til anleggsarbeid i Kåsen på grunn av kvikkleire i område. Vi hadde et kvikkleiras bak huset i samme periode som spuntingen i kvålsdalen foregikk. Ekspertene utelukket ikke helt at spuntingen kunne ha vært en medvirkende årsak til raset. Sett i lys av skredet i Gjerdrum, er vi meget urolige og skeptiske til at det skal foregå større anleggsarbeider i dette området. NGI og NVE hadde godkjent utbyggingen i Gjerdrum selv om enkelte hydrologer var sterkt imot dette. Spørsmålet blir: hvem i Melhus kommune vil stå til ansvar hvis et større kvikkleireskred skjer i Kåsen grunnet anleggsarbeid. Vi stoler ikke på NVE og NGI, er redd økonomi går foran sikkerhet.		Det vil bli gjennomført grunnundersøkelser, geotekniske vurderinger og beregninger for å avklare sikkerheten i forbindelse med reguleringsarbeidet. Nødvendige tiltak vil iverksettes for å ivareta sikkerheten. Det vil ikke bli utført tiltak dersom det stilles tvil til om løsningen er gjennomførbare.
<b>24. Inger Johanne Hovin Selven</b> ALT 22.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vi vil gjøre oppmerksom på at vannledning til våre hus (samt dreneringsgrøfter) vil ligge i anleggsområdet. Infiltrasjonsgrøft fra kloakktank kan også bli berørt av anleggsarbeid. Når det gjelder støydemping av uteområde og våre hus, regner vi med at Nye veier har gode rutiner for dette.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet. Det gjennomføres støyberegning for tiltaket og ev. krav om støydempende tiltak innarbeides i plandokumenter.
<b>25. Asle Horghagen</b> Gnr/Bnr. 219/2 ALT 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	I opprinnelig reguleringsplan var det lagt opp til en ca. 600 meter lang bru og flytting av jernbane ved gården. I ny plan legges det nå opp til en kortere bru og at jernbane ikke flyttes. Hvordan dette slår ut i forhold til gårdstunet er veldig usikkert. Dette gjør det vanskelig å komme med konkrete innspill på planen.		Tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas. Det vil komme flere muligheter til å komme med konkrete innspill i den videre planprosessen.
	2.	Vi er svært bekymret for hvordan dette vil påvirke bomiljøet. Brua kommer på sør-vestlig side av tunet, altså på solsiden av tunet. Vind fra sør vil på vinterstid føre mye snøfokk fra bru inn		Tas til orientering. Se svar på spørsmål 1. Eventuell innløsning er noe som blir avklart gjennom planprosessen.



		på tunet. Denne snøen inneholder salt som vil legge seg over alle bygningene, maskiner og annet utstyr. Vi ser på det som vanskelig å fortsette å ha dette som bolig. Vi ser heller ikke for oss at senere generasjoner ønsker å bo her. I så fall er det ønskelig å få innløst bygningene på gården.		
	3.	Bru over Gaula ved Røskaft. Forslag til avbøtende tiltak ved erosjonssikring som eks. utlegging av større steiner for hvile.		Tas til orientering.
	4.	Ønsker dialog rundt avlingsveg og kryssing av jernbane.		Tas til orientering. Behov for dialog avklares i den videre planleggingen.
	5.	Jeg og min nabo Lars Røskaft eier et utmarksområde nord-øst for gårdstunet, det vil si nord for Røskafteveet. Dette området består delvis av myr og delvis skog. Dette området ønsker vi å få omdisponert til dyrkajord. Se vedlagte skriv fra både Lars Røskaft og meg. Har også lagt ved kart som viser aktuelt område på 100 daa som ønskes omdisponert til dyrkajord.		Tas til orientering. Dette er noe som vil bli vurdert i forbindelse med detaljering av veglinje og videre planlegging av deponiområder.
	6.	I likhet med våre naboer i sør har vi vann fra privat vannverk. Vannledningen går både gjennom reguleringsplanområde og veilinje. Det er viktig at vannforsyning sikres under anleggsperioden og at vannledningene til privat vannverk opparbeides på nytt etter avsluttet anleggsperiode.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
	7.	Ved høringsrunde til første reguleringsplan kom jeg med en rekke innspill. Disse står fortsatt ved lag. Se vedlegg.		Tas til orientering.
<b>26. Wenche Gåsbygg Blomhaug</b> ALT 02.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Har knapt bodd to år på Mølleråsen/Postbakken etter at vi flyttet fordi ny veg skulle gå der vi bodde på Fossbakken. Dette er umenneskelig. Synes dere har gjort nok skade på folk.		Tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
<b>27. Jon Aursand</b> ALT 27.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Jeg har ikke mottatt noe informasjon om den nye planen. Det er likevel et forhold som må tas opp. Det er adkomst til arealene på vestsida både jord og fiskevaldet. Det er ønskelig å bruke nåværende jordbruksvei med kulvert gjennom ny E6. Hvis ny jordbruksvei blir lagt på vestsida av ny E6 må vi igjennom to rundkjøringer og det kan se ut som om det blir vanskelig med avkjørsel fra Tømmesdalsvegen. Trafikken her kan også bli til hinder for trafikk på nevnte vei. Det skal også nevnes at brukere av turstien som går fra Gaulfossebrua langs Gaula også bruker jordbruksveien gjennom kulverten i nåværende E6. Denne muligheten blir stengt uten kulvert.		Tas til orientering. Adkomstveger vil bli vurdert i videre planlegging av E6.

## 1.3.2 Innspill mottatt i medvirkningsportalen

Det er oppsummert 26 innspill fra organisasjoner og private parter via medvirkningsportalen.

Avsender	Innspill		Merknad
<b>1. Sverre Nordhammer</b> MP 25.01.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Lagt inn brønn og oppkomme vannåre		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
<b>2. Knut Ivar Bordal</b> MP 02.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Vannbrønn til gården. Dybde på 120 meter.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
<b>3. Grethe Bones</b> MP 09.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Tenker Nye Veier og bruke fv. 6578 til anleggstrafikk?		Det kan være aktuelt å benytte vegen for adkomst til anleggsområdet. Dette er noe som ikke avklares før senere i planprosessen.
	2. Vil beboernes interesser på strekningen Moagjerdet/Sandbrauta bli ivaretatt, dette i forhold til trafiksikkerhet, støy, støv og rystelser?		Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	3. I forhold til støy og rystelser av tung anleggstrafikk, vil trafikken bli regulert til bestemte tider på døgnet?		Det vil bli satt krav til anleggsstøy og trafikkstøy fra E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.
	4. Hva med myke-trafikanter, vil de bli ivaretatt, da veien ikke har fortau og er smal?		Konsekvenser og tiltak i anleggsfase avklares i reguleringsplanen med krav om oppfølging videre i anleggsgjennomføringen. Ev. tiltak vil iverksettes dersom dette er nødvendig.
5. Veien blir i dag brukt mye til turgåing og hestesport. Fv6578 er en grusvei som er lite rustet for tung anleggstrafikk. Flere hus i grenda ligger kloss opptil Fv6578 og vil i den sammenheng bli rammet av rystelser fra tungtrafikk. Dette i forhold til at Fv6578 er en grusvei som ligger på en leirsåle som er lite egnet for tung anleggstrafikk i nåværende standard.		Informasjon er mottatt og vil vurderes videre i prosjekteringen.	
<b>4. Per Inge Løberg</b> MP 10.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Registrert vannkilde i kartet.		Innspill mottatt.
<b>5. Bjarte Tvedt Øydvin</b> MP 10.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Hvordan ivaretas støyskjerming, og er det aktuelt å forlenge støyskjermer ved Fossvegen 44 og 46.		På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas. Det vil bli satt krav til anleggsstøy og trafikkstøy fra E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.
<b>6. Roald Evjen</b> MP 10.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Lagt inn vannkilde for 259/9 og 258/13		Innspill mottatt.
<b>7. Jostein Flå</b> MP 13.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Ønsker ei enkel gangbru over Røskaft ved E6-brua. En tverrforbindelse midt mellom Hovin og Lundamo vil gi et nytt turalternativ for begge tettstedene. Det er for langt mellom Gaulfossbrua og Valdum bru i dag. Ei bru midt mellom ville gitt helt nye muligheter for enkle turstier langs Gaula/ Gaua osv.		Det er et mål for prosjektet å redusere inngrep i Gaula og det vil ikke bli etablert egen gangbru ved Røskaft. Vi vil imidlertid søke å tilrettelegge for friluftsliv i forbindelse med etablering av ny E6.
	2. Ønsker en enkel gangbru ved Gylland. Det er for langt mellom Gaulfossbrua og Hage bru. Enkel gangbru for gående, syklende, fiskere og turister. Turstier langs elva i gammel oreskog.		Det er et mål for prosjektet å redusere inngrep i Gaula og det vil ikke bli etablert egen gangbru ved Gylland. Vi vil imidlertid søke å tilrettelegge for friluftsliv i forbindelse med etablering av ny E6.
	3. Ønsker at en benytter Fosskrysset ikke «Hovin-krysset» ved benevnelse.		Vi forholder oss til Statens kartverk som er myndighet ved navnetting. Navn fra tidligere planprosesser vil bli benyttet der det ikke er vesentlige endringer.
4. Det må settes av/reguleres areal til fremtidig næring/ sentrumsformål og boligformål inntil dette nye krysset. Det må gis plass for enkel etablering av servicetilbud en finner langs vegen som bensinstasjon/ lademuligheter/ cafe/ restaurant/ butikk/ annen næring og boliger! Det ligger mange godbiter og venter på å bli oppdaget på Hovin. F.eks. rafting og glamping i Gulfossen, klatring, vi har Horg bygdatun, kultursti og mye mer. Vi må få folk til å stoppe her -		Innspill tas til orientering. I forbindelse med planarbeidet skal det vurderes areal også til framtidig næring.	

		det nye krysset er nøkkelen til fantastiske muligheter. Da må det allerede nå settes av riktig arealformål slik at dette lar seg utnytte. Vi må ha noe mer enn bare et stort kryss med pendlerparkering. Arealer i tilknytning til nytt kryss og mellom ny vegtrase og ny lokalveg nordover til Horg bygdatun kan tas inn planene nå. Det er også muligheter sørover, spesielt øst for Fossvegen ved Vollan.		
	5.	På reguleringsplankartet på Melhus kommune sine sider så ser man at gangveger er markert rosa og at dette blir godt ivaretatt fra nytt kryss og nordover, samt til Hovin sentrum. Men hva med gangveger sørover til Støren? Håper inderlig at dette blir like godt ivaretatt sørover.		Løsning for gangveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.
<b>8. Oddny Trotland</b> MP 15.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Er det tenkt på noe felles pendlerparkering for tog og buss på Hovin. Bru over Gaula? Mulig det er tilstrekkelig med gangbru? Dette vil gi større fleksibilitet for kollektivtransport.		I forbindelse med kryss på Hovin skal pendlerparkering vurderes, men i hvor stor grad denne vil ivareta togpendlingen er noe som må vurderes i planprosessen.
<b>9. Jørgen Evjen</b> MP 17.02.21 MP 21.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Grinnisbekken er en viktig gytebekk for Gaula. Utforming av bro/rør må utformes slik at fisk kan gå videre opp i bekken, også under byggeperioden.		Innspill vil ivaretas i videre planlegging av tiltak.
	2.	Hyppig brukt vilttrekk. Ønsker at muligheten for forlengelse av tunnelen vurderes, slik at vilttrekket består!		Innspill tas til orientering. Vilttrekk og ev. skadereduserende tiltak vil bli vurdert i den videre planleggingen. Innkorting av tunnel vurderes opp mot lang tunnel
	3.	Registrert vilttrekk		Innspill tas til orientering og er en del av grunnlaget for videre planlegging.
<b>10. Eva Irene Solberg</b> MP 19.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Har et areal på ca. 50 dekar som kan brukes til nydyrking, deponi/oppfylling. Dette gjelder gnr. 193/1.		Innspill tas til orientering. Avklaring om dyrka mark vil tas i forbindelse med videre planlegging.
<b>11. Solveig M. Kornstad</b> MP/ ALT 21.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Observasjon fugler og dyr. - Observert gaupespor 19.12.19 og i år. - Ørner observeres jevnlig i området mellom åsen i vest og Gaula, sist tirsdag 16. februar i år. Ta gjerne kontakt for bilder. - Dyretrekk mellom åsen i vest og Gaula. - Trekkruiter for hjortedyr (spesielt rådyr, men også elg og hjort) krysser også dalen i området (flere steder, men spesielt sør for Gangstulykkja) - I dette området, og på begge sider av Gaula, «mellomlander" flokker med traner hver vår. Størrelsen på flokkene som lander på jordet vest for Gaula varierer fra år til år. Maksimalt observert ca. 60 dyr samtidig. Tranene oppholder seg da på hele dette jordet. - Både Grinnisbekken og Floksa er viktige gytebekker for bl.a. sjørørret, og disse må ivaretas.		Informasjon i medvirkningsportalen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	2.	Turområder og stier - Mye brukt tursti med trimpost for lokalbefolkningen på begge sider av elva. - Tursti for lokalbefolkningen i Horg, langs elva fra Valdum bro til Evjengrenda. - Badeplass, turvei, treningsløype og akebakke for oss som bor i grenda.		Informasjon i medvirkningsportalen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	3.	Vannkilde i området for Grinnisvegen 225, eiendom 259/10. Vannledning krysser foreslått veitrase		I forbindelse med planlegging vil en avklare nødvendige tiltak for å ivareta vannforsyning.
	4.	Livskvalitet og helse vil som følge av veiutbyggingen bli sterkt berørt. Svevestøv gir økt risiko for tidlig død og det er viktig å få lagt veien lengst mulig vekk fra boligene langs veien for å ivareta innbyggernes helse.		Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	5.	Støy er en annen vesentlig ulempe ved veianlegget. Kommunen bør unngå å lokalisere nye støykilder slik at verdifulle rekreasjonsområder og stille områder forsvinner eller reduseres i omfang. For lokalbefolkningen i Evjens- og Grinnisgrenda er Valdumsåsen et meget verdifullt og mye brukt friluftsområde. Idrettslaget har trimpost her, vi går tur og trimmer her flere ganger i uka, ungene aker her, og området er mye brukt til jakt og fiske. Med et veianlegg plassert tett oppunder åsen, vil støybelastningen gjøre området lite brukbart. Vi ber derfor om		Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.

		at veien legges så langt unna åsen som mulig, slik at dyrehelse og folkehelse får bærekraftige livsvilkår.		
	6.	Vi merker oss i tillegg at ett av to deponi på strekningen Gyllan-Kvål er vist lagt rett nord for vår eiendom. Dette protesterer vi mot, da dette er forventet å medføre svært mye støy og støv ifm. tungtrafikk og dumping av masser i anleggsfasen. Vi ber om at deponi plasseres vekk fra boligområder.		Innspill tas til orientering. Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	7.	Kulturmiljø og kulturminner. Grenda har stor verdi. Vi ber om at kulturmiljøet ivaretas ved å legge veien lengst mulig vekk fra og øst for grendas særegne og verdifulle bygningsmiljø.		Innspill tas til orientering. Løsning for E6 skal optimaliseres, og det vil bli vurdert avbøtende tiltak på strekningen.
	8.	Estetikk og materialbruk. Løsningene: Vi ber om at det utarbeides en formingsveileder for prosjektet, slik at vi er sikret kvalitet og estetikk i utforming av veianleggets elementer (støyskjerming, murer, belysning, autovern, bruer mm.). Dette vil være av stor betydning for beboerne og eiendommene i grenda.		Det utarbeides en estetisk oppfølgingsplan i forbindelse med planarbeidet.
	9.	Drikkevann. Som de andre eiendommene i området har vi i dag drikkevannskilde i åsen, med vannledning som krysser tidligere detaljregulert veitrase.		I forbindelse med planlegging vil en avklare nødvendige tiltak for å ivareta vannforsyning.
	10.	Utsikt: Vår eiendom har flott utsikt i en retning nord- og nedover dalen. Her ble det i forrige reguleringsplan og mot våre uttrykkelige innspill lagt en jordvoll som sperret utsikten helt. På denne måten ble vi innesperret på to kanter av støyskjermingen. Vi ber intenst om planleggingen i denne runden bedres, slik at utsikten ivaretas.		Innspill tas til orientering. Informasjonen benyttes ved vurdering av støytillat i det videre planarbeidet.
<b>12. Siri Stav og Finn Roger Buan</b> Gnr/Bnr. 221/32 MP 21.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Veldig viktig område med en regulert campingplass, eget servicebygg og hytter. Laksefisketurisme er vår aller viktigste inntektskilde på gården og genererer store inntekter. Horgøien gnr. 209, bnr.1 er et av de aller beste laksevald i Gaula. Kommer det tiltak i dette område vil hele næringen vår bli ødelagt.		Informasjonen benyttes i videre planarbeid. Alle forhold knyttet til erstatning vil bli ivaretatt i forbindelse med grunnervvervsprosessen knyttet til planen.
	2.	Ved etablering av anleggsvei inntil husveggen blir huset ubeboelig.		Informasjonen benyttes i videre planarbeid. Alle forhold knyttet til erstatning også forhold i anleggsperioden vil bli ivaretatt i forbindelse med grunnervvervsprosessen knyttet til planen.
	3.	Viktig og ettertraktet fiskeplass samt at det er en viltovergang til østsida.		Informasjonen benyttes i videre planarbeid.
	4.	Lagt til viktige fiskeplasser i området		Informasjonen benyttes i videre planarbeid.
<b>13. Sverre Nordhammer</b> Gnr/Bnr. 260/2 og 260/22 MP 24.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Mye trafikk i anleggsperioden vil gi betydelige økt støy og støv nivå. Vi ber om at det blir nå sett på hva som kan gjøres med veien og eventuelt støy og støv demping/skjerming. Vi driver en overnatting- og turisme virksomhet nær veien som er knyttet til laksefiske i Gaula. De som søker oss som feriested er opptatt av naturen og stillheten så håper at det lar seg gjøre å komme til en løsning slik at det blir fortsatt levelig å drive vår virksomhet.		Bruk av Grinnisvegen vil vurderes i forbindelse med anleggstrafikk. Ev. skadereduserende tiltak i forhold til støy og støv vil bli vurdert spesielt videre i planleggingen.
	2.	Når det gjelder sprenging i tunnel som går inni i fjellet bak oss lurer vi også på hvilken betydning det kan ha bygningsmessig for vår eiendom? Kan det oppstå sprekke-dannelser i mur osv.		Før sprengningsarbeid startes opp vil bygninger i nærheten befares og tilstand registreres. Det stilles krav til sprengningsarbeid for å unngå rystelser som skader bygninger.
	3.	Viser til tidligere innspill knyttet til brønner.		Tas til orientering.
<b>14. Hans Rolf Ler</b> MP 24.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Det er en vannkilde for sju husstander i Kåsen. Vi er bekymret for vanntilførselen i Kåsen under/etter bygging av ny E6.		I forbindelse med planlegging vil en avklare nødvendige tiltak for å ivareta vannforsyning.
	2.	Ønsker skjermvegg for fiskere		I forbindelse med den videre planleggingen vil en avklare løsning og behov for avbøtende tiltak.
	3.	Ønsker trekkør for ev. framtidig drift.		Tas til orientering.
<b>15. Olav Svegård og Bjørg Solveig Isbrekken</b> Gnr/Bnr. 262/11 MP 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Jeg lurer på om ny E6 har innvirkning på min eiendom? Eiendommen ligger rett ovenfor der er tiltenkt tunellpåkugg (Homyrkamtunnelen nord). Det kan være seg støy og støvplager som følge av en tunell har.		I forbindelse med etablering av tunnel vil eiendommen sannsynligvis bli berørt av tiltaket. Det vil bli satt krav til anleggsstøy og trafikkstøy fra E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planarbeid.

<b>16. Rolf Evjen</b> MP 26.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Lagt inn vannkum og oppkomme for vann i portalen.	Tas til orientering. Registreringer i medvirkningsportal er en del av grunnlaget for videre planarbeid.
<b>17. Geir Belsvik</b> MP 02.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Hele denne nye planen er flott. Uten tvil den beste løsningen.	Tas til orientering.
<b>18. Anders Foldvik</b> MP 03.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Gaulfossen er mye brukt til elvepadling, Trondhjems Kajakklubb samt NTNUI padling, bør inkluderes i planprosessen.	Tas til følge. Vi vil sette disse inn i vår kontaktliste, slik at de blir en del av videre planarbeid.
<b>19. Oddgeir Gyløien</b> MP 03.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Ønsker innløsning av eiendommen på Gylløyvegen 56, da vi syns konsekvensene og verdiforringelsen blir for stor til at vi kan akseptere det.	Tas til orientering. Eventuell innløsning av eiendommen er noe som avklares i den videre planleggingen av tiltak.
<b>20. Julie Slørdahl</b> MP 09.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Gårdsbruk med femte generasjons drift og kjøttproduksjon. Livsgrunnlag for familien.	Tas til orientering. Enkelte vil bli sterkt berørt av tiltak, og dette vil være med i vurderingene av konsekvensene ved tiltaket. Ev. erstatninger avklares gjennom grunnervsprosessen.
	2.	XL Bygg Midttømme ligger her. Bedriften har 18 ansatte og er en hjørnestensbedrift (bedrift av vesentlig betydning for stedet den ligger) på Hovin.	Innspill tas til orientering. I reguleringsplanen vurderes konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	3.	Stort boligfelt som kan bli liggende svært nær motorveien. Boligfeltet er Hovins største, det vil si at mange vil bli påvirket av støy og støv fra veien under byggeprosessen og når veien er ferdigstilt.	I forbindelse med etablering av ny E6 vil flere eiendommer bli berørt av tiltaket. Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.
<b>21. Ingrid</b> MP 14.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Hovin, en perle i Gauldal! La det bestå! Om man vil ha folk til å flytte til bygden kan man ikke bygge bort bygden	Innspill tas til orientering. Det vil bli utarbeidet konsekvensutredning for E6 vest og øst for Gaula. Dette er grunnlaget for valg av endelig løsning mellom Hovin og Grinni.
<b>22. Glenn Morten Konstad</b> MP 19.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Hvordan vil ny lokalveg og hastighet bli her? Hus med små barn tett på dagens lokalveg. Kan dere oversende skisse med aktuell løsning/trase for både ny lokalveg og ny E6 i dette området?	Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Informasjon i medvirkningsportal vil bli benyttet i videre planarbeidet.
<b>23. Olaug Volden</b> MP 20-21.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Kvikkleiresoner ved Midttømme og Grinni. Faregrad middels(løsneområde).	Tas til orientering. Grunnforhold blir vurdert i forbindelse med videre planlegging.
	2.	Kvikkleiresoner ved Midttømme og Grinni. Middels faregrad (løsneområde).	Tas til orientering. Grunnforhold blir vurdert i forbindelse med videre planlegging.
	3.	Hovinterrassene. Viktig naturområde, verneverdig?	Tas til orientering. Dette er noe som vil bli vurdert i forbindelse med videre planlegging.
	4.	Gaulfossen: NVE ønsker ikke kryssing over Gaulfossen. Se brev fra NVE til Nye Veier, datert 26.02.2021 med "vår referanse: 202101359-3".	Tas til orientering. Innspill fra NVE er vist i tabellen i kap. 2.1.
	5.	På vedtatt trase forbi Hovin er hus revet, og man er innforstått med at ny E6 kommer her.	Tas til orientering.
	6.	Jordbruksområder ved Åsaringen 131 (gård i full drift).	Informasjon i medvirkningsportal vil bli benyttet i videre planarbeidet.
7.	Erstatningstomt til XL-bygg på Hovin: Man vil måtte ta av jordbruksområder i området for å skaffe erstatningstomt til firmaet på Hovin. Er dette kalkulert inn i regnestykket til NV på forbruk av jordbruksområder?	Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Evt. erstatningstomt er ikke avklart, og inngår dermed ikke i jordbruksregnskapet.	

	8.	Fylkesveg forbi Hovin: Hvilke eiendommer i Fossvegen berøres (hvilke hjem må saneres) av denne? Er grunneiere orientert?		Innspill tas til orientering. Endelig løsning må avklares nærmere gjennom prosessen med utarbeidelse av reguleringsplanen
	9.	Hus må saneres hvis denne traseen realiseres. Erstatningstomter til grunneiere- må det tas av dyrkajord? Er dette i så fall medregnet i regnestykket for besparelse av jordbruksarealer?		Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommer vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Evt. erstatningstomt er ikke avklart, og inngår dermed ikke i jordbruksregnskapet.
	10	Hovins største boligfelt. I nytt forslag flyttes ny 4-felts motorveg nærmere bolig og sentrumsområde ved Hovin. Dette ønsker vi ikke!		Tas til orientering.
	11	Hovin skole og barnehage. Hvor tenkes anleggstrafikken lagt i anleggsperioden? Skolen har ca. 160 elever, mange går til og fra skolen.		Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Løsning for gangveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.
	12	Teialia Kvikkleiresone faregrad lav. Løsneområde.		Tas til orientering. Grunnforhold blir vurdert i forbindelse med videre planlegging.
	13	Gla`toppen: Leke/friluftsområde som benyttes av skole/barnehage/familier. Ligger på toppen av Mølleråsen. Støyproblemer ved ny E6? Adkomst i anleggsperioden?		Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Løsning for adkomst er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.
	14	Gaulfossen. Se brev fra NVE datert 26/2-21.		Tas til orientering. Innspill fra NVE er vist i tabellen i kap. 2.1.
	15	Gauasumpen. Se brev fra NVE datert 26/2-21		Tas til orientering. Innspill fra NVE er vist i tabellen i kap. 2.1.
	16	Hus er allerede revet etter vedtatt trase. Er dette kostnader som er tatt med i NV sitt regnestykke med en besparelse på 700 mill-1 mrd kr?		Kostnader vil bli mer detaljert i forbindelse med utarbeiding av konsekvensutredning på strekningen.
	17	Bilde av uttalelse fra Ingvar og Signe Ree		Tas til orientering, men legges ikke ved merknadsbehandlingen. Det er sendt en egen uttalelse av Ingvar Ree.
	18	Avisartikkel: <a href="https://www.tronderbladet.no/meninger/article23703358.ece">https://www.tronderbladet.no/meninger/article23703358.ece</a>		Tas til orientering, men legges ikke ved merknadsbehandlingen. Det er sendt en egen uttalelse av Hovinsåsen velforening.
	19	Gaulasumpen		Tas til orientering.
	20	Jordras i slutten på 1980-tallet ca. ved Åsaringen 131. Et hus ble revet vekk.		Informasjon i medvirkningsportalen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	21	Jf. detaljregulering med konsekvensutredning s. 6 pkt 1.2 prosjektets mål og formål, kulepkt 5, setning 2: "flytte trafikk fra bolig- og sentrumsområder." Ny trase vil påvirke et helt lokalsamfunn negativt både i anleggsperioden og når vegen er ferdigstilt.		Tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas.
	22	Hvor skal anleggstrafikken gå i byggeperioden?		Konsekvenser og tiltak i anleggsfase avklares i reguleringsplanen og følges opp videre i anleggsgjennomføringen. Ev. tiltak vil iverksettes dersom dette er nødvendig.
	23	Med ny trase vil ytterligere 6-7 boliger og en gård i full drift måtte saneres. Hus/gård i drift er allerede revet på vedtatt trase. Hovin er en liten bygd, erstatningstomter til de som får sine hjem sanert er utfordrende. Hvordan tenkes dette løst?		Tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas. Prosess med grunnverv vil først skje når vedtatt løsning foreligger.
	24	Gauasumpen. Se e-post fra K.D.Stæhli hos Statsforvalteren sendt ansatte i NV 22/1-21 kl 09:05.		Tas til orientering.
	25	Gaulfossen. Se e-post fra K.D Stæhli hos Statsforvalteren sendt ansatte i NV 22/1-21 kl 09:05.		Tas til orientering.
	26	Hovinåsen boligfelt: Hvem har kartlagt støysoner? Objektivt?		I den videre planleggingen utføres egne beregninger for støy, samt vurdering av skjermingstiltak eller andre avbøtende tiltak. Dette utføres i tråd med gjeldende krav til metodikk og vil være etterprøvbart.
<b>24. Håvard Kalvå</b> MP 25.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vi har vann og strømtilførsel som kommer fra andre siden av E6, dvs. øst til vest. Meget bekymret for at vannrør blir skadet/forskyves under arbeid med ny E6. Vanntilførsel kommer		Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.

		fra Gyllråa vannverk. Støy og støv problematikk vil også være høyt over det som er anbefalt under bygging og når veien er ferdig. Hvis huset vårt blir stående så må det gjennomføres tiltak for bolig og uteareal pga. støy.		Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning.. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.
<b>25. Eli Karin Krogstad</b> MP 12.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<b>Høringsuttalelse grunneier GBNR 239/11</b> I planforslag er det skrevet at enkelte strekninger har behov for optimalisering. At optimalisering kan medføre at trasé flyttes bort fra vedtatt trasé, til og med ut av korridor for E6 i gjeldende kommunedelplan er uforståelig. Det er presentert store endringer ved Hovin, og dette gir inntrykk av at planarbeid tidligere utført i kommunen ikke blir tatt hensyn til.		Tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas
	2.	Nye Veier skriver følgende i sine etiske retningslinjer for grunnerverv: «Det er viktig for Nye Veier at grunnervervet gjennomføres på en slik måte at belastningen for dem som er en del av grunnervervet begrenses.» Et erverv starter i praksis i arbeidet med en reguleringsplan. For at belastningen med et erverv skal begrenses må hele prosessen være forutsigbar. Endringer som nå er presentert, kun året før planlagt oppstart, oppleves langt fra forutsigbart. I punkt 5 i retningslinjene står det spesielt om boliginnløsning, der Nye Veier selv skriver følgende «Å måtte avstå bolig er en modningsprosess og grunneier kan ha behov for et lengre tidsaspekt.»		Tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas. Målet videre er å ivareta en god prosess i det videre arbeidet og synliggjøre konsekvenser av tiltaket, og bli et godt grunnlag for å ta en beslutning for hvilket alternativ som skal reguleres.
	3.	I området fra Nordtømmesterrassene til Gaulfossen er det nå foreslått en enorm veifylling som vil endre landskapet til det ugjenkjennelige. Kommunedelplan Gaula vedtatt 22.04.2008 har spesielle retningslinjer for strekningen Utløpet Gaua – Jernbanebrua. Området er beskrevet som svært verdifullt kulturlandskap. Tiltak i kommunedelplanen for å redusere negative konsekvenser er: «Ingen motorisert ferdsel, unntatt i driftssammenheng/næring»		Innspillet vil være en del av grunnlaget for videre arbeid. Konsekvens av tiltakene vil skje i henhold til beskrivelsene av metodikk og en nærmere beskrivelse av de ulike tema (kulturarv og landskapsbilde), se kap. 6 og kap. 7 i planprogrammet for E6 Gyllan-Kvål.
	4.	Området ved Gaulfossen er beskrevet som geologisk/kulturelt og biologisk svært høyverdig. Dette er områder som er verdifulle turområder både for oss som bor her og ellers på Hovin. Gaulfosshølen er viktig for hele distriktet, som et av landets beste laksevald med besøk fra laksefiskere fra inn- og utland. Jeg tviler på at den reduserte verdien av laksevaldet er inkludert i Nye veiers vurdering av den totale samfunnsøkonomiske lønnsomhet til prosjektet.		Se svar på spørsmål 3. Laksefiske vurderes som en del av konsekvensutredningen for naturressurs.
	5.	Hvis kryssing av disse områdene som er beskrevet i kommunedelplan Gaula godkjennes, vil det meget sannsynlig bli med spesielle krav. Dersom det for eksempel kreves bru over både Gaua og Gammelelva, kan jeg ikke forstå at denne løsningen med tre bruer skal bli rimeligere enn én bru over Gaula ved Røskaft. Det jeg mener er at foreslått trasé er valgt basert på meget tynt grunnlag, med større usikkerheter enn det som er tatt med i Nye Veiers evaluering av alternativene.		Kostnader ved tiltaket er noe som vil bli utredet nærmere, når tiltaket og avbøtende tiltak er avklart. Dette vil være en del av grunnlaget for å få fram de prissatte konsekvensene av tiltaket.
	6.	I Norsk rødliste for naturtyper er kroksjøer, meandere og flomløp listet opp som en sterkt trua naturtype. Foreslått trasé ved Hovin vil ødelegge Gammelelva, det er vanskelig å forstå at dette prosjektet ikke vil stride med naturmangfoldloven.		Se svar på spørsmål 3. Tiltaket og forhold til naturmangfoldloven vurderes som en del av konsekvensutredningen for naturmangfold.
	7.	Jernbaneverket uttalte følgende til varsel om oppstart av planarbeid for Reguleringsplan E6 Gyllan – Røskaft (vedtatt 12.12.2016) i brev datert 09.03.2015: «Det bør vurderes hvorvidt tiltaket kommer i konflikt med eller bør ivareta vernehensyn tilknyttet Størenbanen, Gammellina, Gaulfossen og Hovin stasjon.» Statens Vegvesens kommentar til dette var som følger: «Gammellina blir berørt, denne er hensyntatt gjennom bestemmelser og nærmere beskrevet i planbeskrivelsen.» Foreslått endring vil gjøre at både Gammellina og Gaulfossen blir berørt i mye større grad enn ved vedtatt trasé.		Videre detaljering av ny E6 vil avklare hvilken påvirkning og konsekvenser løsningen gir, og hvilke tiltak som må gjennomføres.
	8.	Endringen av trasé begrunnes delvis av at det skal bygges vei med fartsgrense 110 km/t. Dette er ikke et absolutt krav fra myndighetene. Med de svært omfattende inngrep foreslåtte trase ved Hovin vil ha på landskapet, mener jeg at det må vurderes lavere hastighet på denne strekningen hvis det må til for å kunne beholde vedtatt trasé.		Innspill tas til orientering.
9.	Gårdsbruket som nå står i fare for å bli nedlagt drives av min sønn, som overtok drifta etter min mann i 1997. Det er ingen reelle alternative plasseringer for driftsbygningene. Jeg mener at gårdsbruk i drift bør vektles høyere enn det er gjort her. Det er store samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til dette.		Innspill tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas.	

	10	Nye Veiers vektning av de alternativene som har blitt vurdert i det som blir kalt optimalisering av kryssing av Gaula, er det skrevet at denne traséen beslaglegger mindre landbruksareal enn de andre løsningene. Dersom det skal finnes alternativ plassering av driftsbygningene er det landbruksareal som er det realistiske alternativet. Det samme gjelder ny plassering for XL bygg. Det virker som dette er et regnestykke som gagnar Nye Veiers prosjektregnskap og ikke den totale belastningen for hele samfunnet.		Innspill tas til orientering og vurderes videre i planarbeidet. Evt. erstatningstomt er ikke avklart, og inngår dermed ikke i jordbruksregnskapet.
	11	Basert på denne høringsuttalelsen ber jeg om at Nye Veier går tilbake til tegnebrettet og optimaliserer kryssingen av Gaula der det er bestemt at den skal være i tidligere vedtatt kommunedelplan og reguleringsplan.		Innspill tas til orientering. På strekningen vil alternativ vest og øst for Gaula bli konsekvensutredet før valg av endelig løsning tas
<b>26. Fam. Valvatne</b> MP 16.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Se merknad nr. 48 i tabellen i 2.3.3.		Se svar i tabellen for merknad nr. 48 i 2.3.3.



**1.3.3 Innspill mottatt på e-post eller brev**

Det er oppsummert 57 innspill fra organisasjoner og private parter via e-post eller brev.

Avsender	Innspill	Merknad
<b>1. Arvid Hammeren</b> 10.01.2021	<b>Merknader:</b>	
	1. Dagens løsning tar i bruk dyrkajord til anlegg, midlertidig omdisponering samt at det åpner for ny parasittær næringsvirksomhet på dyrkajord. Gis det noen garanti for at anlegget utløser ny omdisponering av dyrkajord, og blir deponi og midlertidig deponi like god jord som tidligere?	Planen vil i utgangspunktet ikke tilrettelegge for ny næringsvirksomhet. Planprogrammet er justert slik at vurdering av vegtiltakets eventuelle press mot tilgrensende landbruksområder inngår. For deponi og midlertidig omdisponering av dyrkajord vil matjordplan, miljøoppfølgingsplan og/eller bestemmelser være med på å sikre fremtidig jordkvalitet.
	2. Deponiet på Gravråk har en ensartet jordart og jordkultur. Så vidt jeg har erfart ønskes ikke dyrking av myr, pga. karbondioksidutskilling, mens myr i deponi ikke er nevnt. Så vidt jeg vet er opphavet og sluttproduktet det samme, men målet heller midlet.	Tas til orientering.
	3. All dyrkajord i Gauldalen er havbunn. I disse leirområdene kan vi påvirke prosessen ved å avdekke leira (ta bort jord og plantedekke som armerer overflata), fjerne skog som forbraker vann og hindrer avsaling, foreta inngrep i leira (her kan belastning og vibrasjon gjøre den flytende.), fjerne foten som holder igjen leira (her har ifølge avisen veiarbeidet ordnet med motvekt). Er denne sikker, hvis området bakenfor bygges ut med tunge konstruksjoner?	Tas til orientering. Det vil bli utført grunnundersøkelser og geotekniske beregninger i forbindelse med videre planarbeid for å sikre at løsninger bygges med så liten risiko som mulig.
<b>2. Gaula fiskeforvaltning</b> 18.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Verdifulle områder for fiskeproduksjon ødelegges til tross for at et solid kunnskapsgrunnlag kan forutsi effekten av dette både på kort og lang sikt. Gaula fiskeforvaltning har et godt kunnskapsgrunnlag, og ønsker å være samarbeidspartner for å begrense inngrepene i Gaula. I tillegg må de gis medvirkning i prosessen.	I forbindelse med utarbeidelse av «Samla belastning Gaula» vil prosjektet kontakte Gaula fiskeforvaltning for et samarbeid om ev. skadereduserende og kompenserende tiltak.
<b>3. Ingrid Barlaup</b> 19.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Ønsker å få informasjon om i hvilken grad min hyttetomt 260/17 blir berørt i henhold til nåværende plantegninger.	Besvart av NV på e-post 21.01.2021. Berøres ikke av selve E6-utbyggingen. Ny E6 vil gå i tunnel ca. 500 m vest for din eiendom. Lebergsvegen kan bli benyttet til anleggsvei i byggeperioden. Du kan derfor oppleve at det blir økt trafikk langs denne veien mens E6 er under bygging.
<b>4. Eva Ferret Mehlum</b> 20.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Jeg har fått e-post om at min eiendom kan være berørt av denne planen. Kan jeg spørre om hva det innebærer for min del?	Besvart av NV på e-post 21.01.2021. Berøres ikke av selve E6-utbyggingen. Ny E6 vil gå i tunnel ca. 500 m vest for din eiendom. Lebergsvegen kan bli benyttet til anleggsvei i byggeperioden. Du kan derfor oppleve at det blir økt trafikk langs denne veien mens E6 er under bygging.
<b>5. Olaug Gråbak Stephani og Andreas Gråbak Stephani</b> 24.01.21	<b>Merknader:</b>	
	1. E-posten sendes på vegne av/i samarbeid med Olaug Gråbak Stephani som er hjemmelshaver på 67/2. Område på ca. 3,7 daa vil kunne benyttes som massedeponi. Ønsket er å kunne nydyrke området. Anslår at det er plass til ca. 5500 m <sup>3</sup> masse. Fram til slutten av 80-tallet ble det tatt ut masser i det aktuelle området. Det aktuelle området vil kunne utvides. Se kart av forslag: <a href="https://kommunekart.com/klient/melhus/publikum?urlid=b69f7991-3117-403f-ab4a-8f3ddf3fbd7d">https://kommunekart.com/klient/melhus/publikum?urlid=b69f7991-3117-403f-ab4a-8f3ddf3fbd7d</a>	Tas til orientering. Området blir tatt med som et av alternativene som vurderes til massedeponering. Endelig avklaring av deponier er en del av planprosessen.
<b>6. Per Christian Skibnes</b> 14.02.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Bruer over Gaula. Hvordan gjør dere dette med hensyn til laksen	Besvart av NV på e-post 15.02.2021 (justert besvarelse iht. nye opplysninger). To bruer er lagt inn ved Røskaft og Kvål. Disse er planlagt med søyler i elva.
	2. Når på året bygger dere bruene?	Arbeidsperioden vil bli avklart gjennom planprosessen.
	3. Får man fisket (1juni til 31 august) i området mens dette pågår?	Fisking vil kunne ivaretas selv om det bygges bruer. Tidligst mulig byggestart på prosjektet vil være 2023.

<b>7. Jorid Lindtner og Jostein Gylland</b> 15.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Lindtner viser til tidligere kontakt med både Statens vegvesen og Nye Veier i forbindelse med reguleringsplanen. Det har vært flere møter med grunneierne og informasjon om innløsning. De har avklart med Nye Veier at de ønsker å bli innløst, og at det anses som umulig å selge eiendommen slik situasjonen er i dag.	Tas til orientering. Dersom eiendommen ikke berøres direkte av vegtiltaket kan forhold i anleggsperioden og/eller støyutfordringer medføre at Nye Veier ønsker å innløse eiendommen. Eiendommen vurderes innløst i forbindelse med planarbeidet, men endelig avklaring vil ikke foreligge før planarbeidet har kommet noe lenger.
	2.	I dag er de sterkt plaget av støy og støv (svevestøv) fra E6. Gylløyvegen forventes benyttet som omkjøringsveg ved bygging av ny E6. Ny situasjon med firefeltsvei og 110 km/t forventes å bidra til økt trafikk og større utfordringer med støy og støv. Lokalvegen vil komme nærmere hus og beslaglegge eiendom.	Informasjon tas til etterretning og vil være en del av vurderingene videre i planarbeidet.
	3.	Foreslår at ev. ervervet eiendom tilbakeføres til landbruk og dyrka jord.	Forslaget vil vurderes i forbindelse med videre planarbeid.
<b>8. Elsa Evjen</b> 15.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Eiendommen ligger ved fv. 6578 på Lundamo og har brønn med kildevann ovenfor hus. Frykter for at vannkilde kan bli ødelagt ved sprenging og forventer at denne blir erstattet dersom dette skjer.	Besvart av NV på e-post 19.02.2021. Ved ev. hendelser som skader vannkilden i anleggsgjennomføringen, vil denne bli erstattet.
	2.	Vil det bli gjort oppgradering av Grinnisvegen før anleggsstart?	Behov for oppgradering av Grinnisvegen er noe som vil bli vurdert i forbindelse med planarbeidet.
	3.	Vil vegen støyskjermes i anleggsperioden	Dette er noe som avklares i byggeplanfasen.
	4.	Frykter at anleggsperioden vil medføre mye støv (astma) og støy ved deponering/transport av tunnelmasser.	I forbindelse med anleggsgjennomføring vil det stilles krav til støy og støv ved gjennomføring, og at støyproblem skal ivaretas med krav til tiltak som eksempelvis salting og vanning av veg. Dersom ikke støykrav kan ivaretas vil skadereduserende tiltak vurderes.
<b>9. x</b>	<b>Merknader:</b>		
	1.	Merknad trukket	.
<b>10. Vegard Årnes</b> 21.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Hvilke rettigheter har vi iht. eventuelle ulemper med utgraving av tunnelene dette kan medføre oss. Da tenker jeg på setningsskader på huset ved sprenging i tunnelen og eventuelt anleggstrafikk rett utenfor huset vårt. Vi er også bekymret for tilsiget med vann til brønnen. Vil tunnelarbeidet medføre at tilsiget blir dårligere? Hvis ja, hva gjør vi?	Besvart av NV på e-post 23.02.2021. Generelt er det slik at alle evt. påførte skader på eiendom som følge av anleggsarbeidene vil bli erstattet. Dette gjelder da både evt. setningsskader og vanntilførsel. Dersom vannkilden blir ødelagt forplikter vi å erstatte den med ny vannkilde med minst like god kvalitet.  Dessverre er det slik at i en anleggsperiode vil det bli noen ulemper for naboer, men vi vil sammen med entreprenør prøve å minimere disse mest mulig. Det er ennå uavklart i hvor stor grad Grinnisvegen vil bli brukt i anleggsperioden.
<b>11. Jon Olav Lenvik</b> 22.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Min eiendom er 188/5. Kommer veien der vi eier på vestsida av Gaula? Blir lokalveien lagt om hvis E6 blir i dagsone der?	Besvart av NV på e-post 23.02.2021. Din eiendom ligger innenfor annonsert planområde, men vil ikke bli berørt av utbygging av ny E6 eller evt. omlegging av lokalvei. E6 planlegges på vestsiden av Gaula. Endelig løsning for E6 og lokalveg er en del av videre planprosess.
<b>12. Mari Løberg</b> 25.02.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Privat brønn med utrolig godt drikkevann. Omtrent plassering av denne brønnen og oppkommet har jeg lagt ved som vedlegg i denne e-posten. Vil tunnelen som kommer under oss påvirke dette vannet ved at det blir delvis dårligere, eller eventuelt helt borte. Om dette skjer vil jeg forsikre meg om at vi er garantert å få vann, men jeg må bare få si at jeg da ikke	I forbindelse med planlegging vil en avklare nødvendige tiltak for å ivareta vannforsyning. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet i byggefasen. Ev. skriftlige tilbakemeldinger vil komme i forbindelse med ev. erstatning som håndteres i grunnervvervsprosessen

		har noe ønske om at jeg da må betale for dette da vi har gratis vann nå. Ønsker skriftlig tilbakemelding på dette.		
	2.	Har et steinbrudd nedenfor gården ved Gaula, med veldig fin skiferstein. Valdum steinbrudd heter dette. Det er per dags dato ingen aktivitet der nå, men det er på sikt et ønske om å få dette opp å gå igjen. Ramlo er på denne saken med Melhus kommune. Og ut fra papirene angående denne saken, ser jeg at steinbruddet inngår i planområdet i sin helhet. Jeg ønsker ikke at steinbruddet blir berørt som følger av denne saken, da det kan bli en inntektskilde på gården etter hvert. Denne utrolige fine skifersteinen har blant annet blitt brukt som en del av veibygging tidligere. (Eksempel her er Osloveien i Trondheim). Kan ut fra kart angående tunnelen ikke skjønne at steinbruddet vil bli berørt av dette da den ligger nært elven Gaula. Ønsker tilbakemelding på dette også.		Innspill tas til orientering. Steinbruddet vil ikke bli berørt av tiltaket, men det kan vurderes om stein fra bruddet kan benyttes i veganlegget. Stein vil da ev. kjøpes på vanlig måte.
	3.	Fisking i Gaula. Det er mange grunneiere som har dette som en veldig viktig inntekt på gården sin. Dette må tas hensyn til i anleggsfase og ved anleggstrafikk. Tiltak må ikke gi betydelige endringer for fisken fremover.		Innspill tas til orientering. I forbindelse med planleggingen vil en avklare nødvendige tiltak for å ivareta Gaula.
<b>13. Vestsida velforening</b> 25.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Vestsida velforening har sine beboere på vestsida av Gaula fra og med Løberg i nord til og med Sandbrøta i Sør. Vi kan ikke se å ha mottatt en forespørsel om høringsuttalelse.		Dere vil bli lagt inn i vår adresseliste, slik at dere får varsel ved høring av reguleringsplanen.
	2.	Hensyn til mennesket Svevestøv fra anleggstrafikk og veitrafikk er dokumentert å gi økt risiko for tidlig død. Støy er en annen vesentlig ulempe ved veianlegget. For lokalbefolkningen på Lundamo er Valdåsen et meget verdifullt og mye brukt friluftsområde. Valdåsen har et stort nettverk av gamle og nye ferdselsveier og -stier, både fordi det drives skogbruk, men også fordi det fantes flere gamle boplasser her. Idrettslaget har trimpost her, vi går tur og trimmer her flere ganger i uka, ungene aker her, og området er mye brukt til jakt og fiske. Med et veianlegg plassert tett oppunder åsen, vil støybelastningen ødelegge brukskvaliteten.  Styret ønsker at utbygger tar hensyn til beboerne i området slik at de blir skjermet for støv- og lydforurensning.		Innspill tas til orientering.  I den videre planleggingen utføres egne beregninger for støv- og luftforurensning, samt vurdering av skjermingstiltak eller andre avbøtende tiltak.
	3.	Biologisk mangfold I tillegg til å være et verdifullt friluftsområde har åsen i vest også et rikt plante- og dyreliv. Jordsmonnet er frodig pga. marint område. Her vokser edelløvsog som skaper interesse og entusiasme for tidlig vårblomstring. Mange søker til området både av folk og dyr. Gaupespor har vært observert her både i 2019 og i år. Ørn blir ofte observert i Valdåsen. Trekkruiter for hjortedyr (spesielt rådyr, men også elg og hjort) krysser også dalen i området flere steder, men spesielt sør for Gangstuløkkja og sør for planlagt tunnelåpning ved Evjen. Hver vår får vi på dette store jordet nord i Evjensgrenda besøk av flokker av traner. Grinnisbekken er en viktig gytebekk for bl.a. sjørret, og denne må ivaretas.  Styret ber om fortsatt god tilgang til området både for mennesker og dyr.		Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.  Løsning for adkomst til området er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.
	4.	Estetikk og materialbruk Ber om at det utarbeides en formingsveileder for prosjektet, slik at vi er sikret kvalitet og estetikk i utforming av veianleggets elementer (støyskjerming, murer, belysning, autovern, bruer mm.). Dette vil være av stor betydning for beboerne og eiendommene i grenda.		Det utarbeides en egen estetisk oppfølgingsplan i forbindelse med reguleringsplanfase.
	5.	Trasevalg Styret ser regulert løsning som et uheldig valg da det kommer nært mange boliger og ødelegger bokvaliteten slik det er begrunnet ovenfor. Vi foreslår enten å legge den i en forlenget tunnel/kulvert sørover 1500m slik at den kommer ut sør for Gangstuløkkja eller legge den ut mot elva etter utløpet fra tunnelen.		Innspill tas til orientering. Løsning for E6 skal optimaliseres for å ivareta skredfare og grunnforhold. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak på strekningen, men å strekke tunnelen sørover vurderes ikke som aktuelt.
	6.	Tunnelnavn Styret foreslår heller Valdumtunnelen som navn, fordi det treffer mye bedre geografisk. Valdum er et kjent gardsnavn i området og skolekretsen het Valdum krets og brukes fortsatt i dagligtale når området skal angis.		Innspill tas til orientering. Navnsettingen er en videreføring av eksisterende navnsetting i gjeldene reguleringsplan på strekningen.

	7.	Brønn Vestsida velforening er eier av gamle Valdum skole, G.nr 260/25, som er Vestsidas forsamlingslokale. Her har vi en privat brønn ca. 70 m. sør-sørvest for nevnte hus. Vi er redd for at vannkilden blir ødelagt når det anlegges tunnel inne i åsen.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
<b>14. Advokatfirmaet Nidaros på vegne av grunneiere</b> 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Advokatfirmaet Nidaros ved advokat Ivar Chr. Andersskog representerer grunneiere innenfor hele oppstartspolygonet. Se vedlagte grunneierliste. I første del av innspill vil det komme merknader av mer generell karakter som vil gjelde for alle grunneiere. I del to av innspillet vil det være merknader av mer spesiell karakter knyttet til den enkelte eiendom.		
	2.	Generell karakter		
	a)	Prinsipielt er samtlige grunneiere av den oppfatning at det trasévalg som ble foretatt av Melhus kommune i 2012 ikke er riktig og at svært mange av de forutsetninger som lå til grunn for trasevalg ikke lenger er til stede. Bla vil den nye trasé medføre et vesentlig større beslag av dyrka mark enn forutsatt, samt at svært mange boliger nå blir berørt av nærføringsulemper. I tillegg får man flere kostbare tunneler, omfattende brusystemer som får svært stor økonomisk og miljømessige konsekvenser for laksen og sjø-ørreten.		Alternativet skal optimaliseres, og det vil bli vurdert justering av linja. For deler av strekningen vil en i større grad holde seg til gjeldende plan. Konsekvensutredning av tiltakene vil skje i henhold til beskrivelsene av metodikk og en nærmere beskrivelse av de ulike tema, se kap. 6 og kap. 7 i planprogrammet for E6 Gyllan-Kvål.
	b)	Når Nye Veier AS nå skal påbegynne en ny stor omfattende planprosess, bør alternativet øst for Gaula også være et reelt alternativ som bør tilleggsutredes.		Det er ikke aktuelt å vurdere ny løsningen på østsiden av Gaula mellom Røskaft og Kvål. I utgangspunktet er strekningen mellom Losen og Kvål kun gjenstand for mindre justeringer for å ivareta krav til sikkerhet.
	3.	Private vannbrønner - Det er på vestsiden av Gaula ikke lagt kommunal vannledning. De fleste eiendommene har privat vannforsyning fra åssiden på vestsiden av ny E6. Både vannkilde/brønn og vannledning som frakter vannet ned til den enkelte bolig må registreres og måles inn før oppstart av prosjektet. - Behov for at Nye Veier AS følger opp de tidligere registreringer med hver enkelt grunneier. - Sørges for at samtlige husstander har tilgang til vann gjennom hele anleggsperioden. - De brønner/vannkilder som kommer for nær veianlegget må omlegges uten kostnad for grunneier. - For vannkilder i selve veitraseen må man etablere ny grunnvannskilde før anleggsstart. - Ved etablering av kommunalt vann ønsker grunneierne fritak for påkoblingsavgift og årlige avgifter. Ev. kostnad fra Melhus kommune må erstattes av Nye Veier. - Grunneierne er bekymret for vannkvaliteten på drikkevann i de brønner som kommer nærmere E6.		Innspill tas til orientering. - Brønner registreres i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, men selve innmåling og detaljering av vannkilden/brønn og ledningsnett skjer først i forbindelse med byggeplan. - I forbindelse med anleggsgjennomføringen vil tilgang på vann bli ivaretatt, og nødvendig omlegging vil være en del av anleggsgjennomføringen - Hvilke kostnader som dekkes av Nye Veiere e er noe som avklares i forbindelse med grunnverv etter at reguleringsplanen er vedtatt. - Dersom vegtiltaket påfører skade, vil vanntilførselen bli erstattet med ny vannkilde med minst like god kvalitet.
	4.	Støv og støy og lysforurensning		
	a)	Eiendommene vil få en betydelig øking i støy og støv både i anleggsfasen og når veiprojektet er ferdig. Det må gjennom detaljprosjekteringen avklares hvilke støyskjermingstiltak som er nødvendig for den enkelte eiendom. Dette gjelder både innendørs og utendørs støy og støvskjerming.		Planprogrammet kap. 7.1.2 Støy og 7.1.3 Luftkvalitet oppsummerer krav og hva som legges til grunn i reguleringsplanen. Detaljering av lokale støytiltak vil utarbeides i byggeplan.
	b)	Eventuelt midlertidige støyskjermingstiltak på eiendommene må ferdigstilles før oppstart av anleggsfasen. Det forventes at fylkesvegen bli asfaltert for å håndtere påkjenningen som anleggstrafikken medfører.		Innspill tas til orientering. Konsekvenser for støy i anleggsfasen vil beskrives, og det er i den forbindelse ev. avbøtende tiltak vurderes.
	c)	Lysforurensning er også et problem både i byggefase og driftsfase. Det bes om at det tas hensyn til boligene langs traseen, slik at disse slipper unødvendig belastning og visuell forurensning.		Innspill tas til orientering. Lysforurensning vil være en del av konsekvensutredningen
d)	Boliger som blir særlig berørt av støy og støv bør vurderes å få flytte til midlertidig bopel under den verste anleggsperioden.		Se svar 4 b) Avbøtende tiltak avklares i forbindelse med planleggingen av anleggsgjennomføringen.	
e)	Det forventes at Nye Veier AS utarbeider et kvalitetsprogram for estetikk som følger detaljreguleringen, slik at kvalitet på materialbruk og støyskjerming ivaretas.		Det utarbeides en estetisk oppfølgingsplan for oppfølging av estetikk.	
5.	Trafikksikkerhet - I anleggsfasen vil bli betydelig anleggstrafikk langs Grinnisvegen, Lebergvegen og ellers i området. Det ferdes mye myke trafikanter langs hele vegstrekket.			

a)	Det må sørges for avbøtende trafikksikkerhetstiltak. Dette gjelder spesielt i anleggsperioden og særlig ved veikryss. Disse veier er i dag en viktig skolevei.		Trafikksikkerhet blir vektlagt i alle faser av planleggingen, og i forbindelse med faseplaner for anleggsgjennomføring må sikkerhet for myke trafikanter ivaretas.
b)	Det forutsettes at det settes opp helårs skolebuss for både barne-, ungdoms-, og videregående skoleelever under hele anleggsperioden.		Se svar 5a) Ev. behov for avbøtende tiltak for anleggsarbeidet vil først avklares i forbindelse med detaljprosjektering og etter at entreprenør er valgt.
6.	Dyreliv – naturmangfold		
a)	Vilttråkk er ikke registrert i Melhusdatabasen. Dette må registreres og hensyntas i det kommende planarbeidet.		Nylig oppdaterte viltregistreringer i regi av Melhus kommune innarbeides og vil være en del av grunnlaget for vurdering av tiltak.
b)	To svært viktige storvilt-tråkk i Evjen-grenda. - Vilttråkk i sør er så viktig at det anbefales at det etableres vilttråkk over ny E6 (eget kartbilag). - Det andre vilttråkket er ved utløpet til tunnelen. Her er grunneiernes anbefaling av tunell-utløpet forlenges noe, slik at det kan etableres både adkomst og vilt-tråkk over tunneltaket.		I forbindelse med reguleringsplanarbeidet utarbeides KU for naturmangfold, inkludert vurdering av avbøtende tiltak for å ivareta vilt. Dette er grunnlag for å vurdere behov for innarbeiding av tiltak i plankart og planbestemmelser.
c)	Det er flere sjøørretbekker innenfor planoppstartsområdet. Disse må hensyntas og omlegges der de kommer i konflikt med veianlegget.		Se svar 2a og 6a). Prosjektet skal ivareta gytebekker og sikre fiskevandring. Det utarbeides en Samla plan for Gaula og sidevassdrag for å sikre ivaretagelse av fisk.
d)	Grinnisbekken. Viktig at omleggingen ikke medfører vansker for sjøørreten, og en anbefaler at bekken legges mellom Fv. og ny E6 og at bekken er mest mulig åpen helt opp til Litjfossen (eget kartbilag). Det er et viktig gyteområde nedstrøms Litjfossen. Ved kryssing under ny E6 bør det etableres firkant-kulvert og ikke rør-kulvert, da det er bedre for sjøørreten å passere en gruset firkant-kulvert.		Se svar 6c).
e)	Naturmangfold: I Evjengrenda er det registrert et særskilt viktig naturområde. Dette må avklares under den videre prosess.		Se svar 2a). Dette er en del av det videre planarbeidet.
f)	Avrenning til Gaula: Alt overflatevann fra veianlegget vil dels bli ført i rør til Gaula, og dels via viktige sjøørretbekker – og videre ut i Gaula. Planprogrammet må ha en egen konsekvensanalyse der de miljømessige aspekter veisalt kan få for gytemuligheter for sjøørreten i småbekkene og hvilke konsekvenser veisaltet kan få for gyte og oppvekstvilkårene i Gaula.		Se svar 6c).
7.	Landbruk		
a)	Drenering: Landbruksdrenering må håndteres, og erstattes der dette blir ødelagt. Det anmodes om at Nye Veier gjennomfører en registrering av all drenering som kan bli berørt av etableringen av ny E6.		Det gjennomføres gårdsregistreringer for å avklare omfang og behov for ivaretagelse av drenering i forbindelse med anleggsgjennomføringen.
b)	Adkomst til vestsiden av ny E6 (Evjengrenda) - I sør er det tenkt en kulvert v gnr.257 bnr.4. Denne må være stor nok til både lastbærer og tømmertransport med henger. Kulverten bør ha en åpning på 5 meters høyde og minst 6 meters bredde. Det er ønskelig at kulverten legges i grensen mellom gnr.257 b.nr. 4 og gnr.257 bnr.1 (se vedlegg) - Lunneplass må etableres. - Videre bør veien gå videre nordover og passere tunneltaket på gnr.259 bnr.1. Dette vil lette tømmertransporten og samtidig bli et viktig vilt-tråkk (se vedlegg). - Det bør etableres driftsvei sørover, se vedlegg.		Innspillene tas til orientering. Dette vurderes videre i planleggingen av tiltaket.
c)	Adkomst til østsiden av ny E6 (Losengrenda) - For Losen-grenda er det viktig at adkomst øst for ny E6 (tilkomst til elva) sikres på en forsvarlig måte (detaljert under grunneiere).		Innspill tas til orientering. Adkomst til elva vil bli belyst i videre arbeid med reguleringsplanen.
d)	Deponiområder – nydyrkingsområder - For flere grunneiere kan det være aktuelt med deponering av overskuddsmasser, og som kan gi ny dyrka mark. Se her under de enkelte grunneiere.		Behov for areal avklares i det videre reguleringsplanarbeidet, når tiltaket detaljeres og endelig omfang av massedeponeringsbehov er avklart.
e)	Flomsikring (Evjengrenda) Ny E6 legges helt inn mot skråning. Fra denne skråningen/åssiden går det flere flombekker, og ofte med betydelig «leirsuppe». Ved planlegging av veien må det tas særskilt hensyn til		Innspill tas til orientering. Det vil bli avklart hvilke tiltak som må gjennomføres for å ivareta flom i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

	disse flombekker og de masser som flommen kan ta med seg. Det må hensyntas både med hensyn til plassering av overvannsrør/kulverterter og størrelse av disse.		
f)	Makeskiftearealer Nye Veier har ervervet noe areal tidligere. Det er viktig at disse kan benyttes som makeskiftearealer for å bedre arrondering. Se her under de enkelte grunneier		Makeskifte vil bli en del av grunnervvervprosessen.
8.	Uklare grenser – oppmåling: Mellom flere eiendommer kan det være plassert grensemerker. Disse må bli innmålt før anleggsstart. Videre bør Nye Veier også få avklart uklare grenser mellom eiendommer – FØR anleggsstart.		Tas til orientering. Behovet for oppmåling av uklare eiendomsgrenser vil bli vurdert i god tid før anleggsstart.»
9.	Foreslår navneendring «Homyrkamtunnelen» til «Valdumtunnelen». Årsaken er at tunnelen vil gå gjennom hele Valdum krets, og vil ikke berøre Homyrkammen i det hele tatt.		Vi forholder oss til Statens kartverk som er myndighet ved navnsetting. Navn fra tidligere planprosesser vil bli benyttet der det ikke er vesentlige endringer.
<b>10</b>	<b>Merknader knyttet til den enkelte grend/eiendommer</b>		
1.	<u>Einar Klingenberg Gnr. 66 bnr. 1 og 3</u> a) Er svært skeptisk i forhold til bruløsning. Ved de første planer var det tale om bruløsning med maks ett brupilar i elv. Løsning som nå foreslåes vil kunne ha opp til 12 brupilarer i elva. Dette vil ha enorme konsekvenser for laksefiske, både utøvelsen av selve fiske, men også for gyteområder. En anmoder her om at dette må konsekvens utredes i forbindelse med reguleringsplanprosessen. b) Ønsker undergang ved Nordkåsa. Jfr. kart, Bilag 8 c) Kryssing av E6. Enkel landbruksvei ved E6. Kåsavegen. Veiklasse 3. d) Eiendommen ligger slik til at den vil bli svært utsatt for støyforurensing. Støy må avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet og det bør utarbeides støykart for eiendommen, både med og uten støytiltak. Et aktuelt støytiltak kan være flytting/nybygging av driftsbygning, slik at ny driftsbygning blir plassert mellom våningshus og vei. En anmoder her om at det i planprosessen blir utarbeidet støybilde med flytting/nybygging av redskapshus.		a) Bruløsning vil bli konsekvensutredet (KU) i temarapport naturmangfold. b) Avklaring av undergang vil være en del av arbeidet med reguleringsplan. c) Se svar 2) d) Det gjennomføres støysoneberegning både med og uten støytiltak. Dersom det er aktuelt vil lokale støytiltak vurderes, med selve utforming av tiltaket vil være en del av byggeplan.
2.	<u>Tonje Kvaløy gnr. 65 bnr. 1</u> a) Nydyrkingsområde og makeskifte. Nye Veier har ervervet eiendommen gnr.65 bnr.5 og deler av denne bør benyttes i et makeskifte, samtidig som deler av dette område er godt egnet for nydyrking. Dette bør inntas i reguleringsplanen. Det er videre et ønske at Nye Veier forøker å innløse en mindre trekant på gnr.68 bnr.1, slik at Kvaløy kan få et sammenhengende dyrkaområde. Det må planlegges og lages permanent driftsveg til gjenværende dyrkamark på eiendommen 65/1 når anlegget står ferdig. Denne vil gå over annen eiendom, og Nye Veier må sørges for avtale om bruksrett. Se vedlagte kart, jfr. Bilag 7. b) Ønsker befaring m.t.p sikring av område c) Ønsker at anleggsveier som benyttes i sikringsarbeidene skal bli liggende etter prosjektets slutt d) På østsiden av ny E6 ligger det i dag en svært populær turvei. Turveinett må ivaretas gjennom reguleringsplanen og bør skjermes fra E6		a) Se svar 7f) om makeskifte. I forbindelse med gjennomføring av planarbeidet vil adkomst til elv og dyrkajord vurderes spesielt. Behov for bruksrett vil måtte vurderes og ivaretas i planbestemmelser. b) Befaring og behov for sikring vurderes i reguleringsplanfasen. c) Dersom anleggsveger skal være permanente må dette komme frem av reguleringsplandokumentene. d) Friluftsliv skal ivaretas. Behov for tiltak avklares i forbindelse med detaljering av vegløsningen.
3.	<u>Geir Moholt gnr. 71 bnr. 1, John Terje Losen gnr. 70 bnr. 2 og Bård Olav Losen gnr. 70 bnr. 5</u> a) Tror ikke på tunnelen. Behov for større avstand mellom tunnelpåhugg. Ønsker at veien skal gå på østsiden og krysse over på vest sør for Kleivhammaren. b) Driftsvei fra nord og sør: Akseptabelt med den under Loa og adkomst over tunnelportalen. Kulverten under E6 v/Loa må dog være på minimum 4,5 meters høyde. Det er her viktig at flyhangaren får akseptabel tilkomst, samt tilgang til vann, strøm renovasjon, landbruk, mm. Driftsveier fra nord og sør må kobles sammen, slik at det er mulig å kjøre rundt. c) Ønsker trekkerør i eiendomsgrense mellom 70/2 og 70/5, jfr. Bilag 4 d) Ønsker å heve terrenget på dyrka-marka øst for nyveien. Dette arealet er lavt og dårlig. Ved jordforbedring, ved tilførsel av masser kan arealet bli godt egnet som dyrka jord, markert med grønn skravor, jfr. Bilag 4.		a) Innspill vurderes. Endelig løsning utarbeides i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. b) Innspill vurderes og avklares i det videre planarbeidet. c) Behov for trekkerør må avklares videre med grunneier. d) Innspill tas til orientering, og vil bli vurdert i forbindelse med utarbeidelse av matjordplan. e) Innspillet tas til orientering. Avklaring av støytiltak vil måtte skje etter at beregninger er gjennomført. f) Generelt er det slik at alle påførte skader på eiendom som følge av anleggsarbeidene vil bli erstattet.

	<p>e) Inntekt av laksefiske. Ønsker støyskjerming mot elva for å unngå lyd og lysforurensning relatert til laksefiske.</p> <p>f) Infiltrasjon fra septik går under kommende nyvei. Dette må hensyntas ved anlegget.</p> <p>g) Landbruksdrenering må håndteres, ikke registrert.</p>	<p>g) Gårdsregistrering pågår. Dersom tiltaket vil påvirke eksisterende landbruksdrenering vil denne erstattes/utbedres.</p>
	<p>4. <u>Kvaal Gnr. 69 bnr., Folstad gnr. 69 bnr. 3</u> Bilag 6 Kart med inntegnet nummerering</p> <p>a) Drenering/Overvannsledning fra Lebergsvegen til bekken Lera, i henhold til kart. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3. Overvannsledningen som føres til kummer ved Lebergsveien, fra ny E6, legges i grenseskille mellom 69/1 og 69/3. Det skal ivaretas drenering for fulldyrket jord på alle influerte områder. Merket punkt 1</p> <p>b) Kummer etableres på hver side av Lebergsvegen og ved lokalvegen, for å ivareta overvann vist i kart. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3. Merket punkt 2</p> <p>c) Ønsker kryssing (gangkulvert) på 69/1. for gåene til laksevaldet. Markert som pkt 3). Selv om det etableres kjøreadkomst til valdet lengere nord, vil det være behov for gangadkomst ned til fiskevaldet. Det er derfor ønskelig at det etableres gangkulvert under ny E6.</p> <p>d) Omplussing av matjord/ jordforbedring. Eiendommen gnr. 69 bnr.1 har et areal som er dyrkingssvakt (markert som pkt 4)), og hvor omplussing av matjord kan medføre en vesentlig forbedring. Deponi så høyt som NVE og kommune tillater. Videre kan matjord omplusses på andre områder som er dyrkingssvakt på begge eiendommer, markert som pkt 9). Her vil det også være naturlig at den del av dyrka marka som havner mellom ny E6 og skråning flyttes. Dette område er markert med pkt 5). Restareal av jordbruksareal på østside av ny E6 og elva, innløses. Unntatt punkt 4. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3. Merket punkt 5.</p> <p>e) Ønsker at det etableres et trekkør for teknisk infrastruktur fra Lebergsvegen og under ny E6. Denne bør plasseres i grenselinjen mellom bnr.1 og bnr.3. Markert som pkt 6)</p> <p>f) Det er videre viktig at overvannsproblem løses på en forsvarlig måte. Her bør det legges en overvannsledning på minimum 600.</p> <p>g) Både gangkulvert, trekkør og overvannsledning bør samles og legges på felles sted under ny E6.</p> <p>h) Jordbruksdrenering og overvannsproblematikken må håndteres.</p> <p>i) Privat septik og med infiltrasjon under ny vei. Må håndteres særskilt.</p> <p>j) Det skal tidligere vært levert oversikt over landbruksdrenering i hele Losen, men det er viktig at Nye Veier får kontrollert at de sitter inne med dette, eventuelt at dette registreres på nytt.</p> <p>k) Trekkør for teknisk infrastruktur gjennom vei ned til fiskevald. Denne skal gå fra fiskevald og frem til Lebergsvegen (legges i trase for overvannsledningen). Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3. Merket punkt 6.</p> <p>l) Ved etablering av ny vei ned til fiskevald og betjening av nedre jordstykket (punkt 4) kreves kompensasjon for driftsulemper ved kjøring til området.</p> <p>m) Ny driftsveg ved elva skal videreføres fra 69/1 frem til eiendomsgrense 69/3 og mot sør. Merket punkt 7.</p> <p>n) Det kreves etablert en fiskesti langsmed elvekanten som vist i punkt 8 på kart, dette for å ha god tilgang til fiske ved stor elv.</p> <p>o) Bekk som renner ned skråning på 69/3 mot Gaula, må sikres mot erosjon.</p> <p>p) Skråningen mot Gaula ved adkomstvei til fiskeplassen- fylles/sikres slik at skråningen blir rett og sikres mot erosjon. 69/1</p> <p>q) Det kreves erstatning for tapt avling i flere tiår pga. jordpakking på berørt eiendom i anleggsprosessen. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3.</p> <p>r) Omplussing av matjord til jordforbedringsformål. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3.</p> <p>s) Ved bruk av eiendommer for anleggsvei under anleggsarbeidet, kreves det erstatning for ulemper ved dette. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3.</p>	<p>a) Dersom tiltaket påvirker eksisterende overvannsledning og/eller landbruksdrenering vil denne erstattes/utbedres.</p> <p>b) Se svar 1)</p> <p>c) Innspill tas til orientering. Adkomst under E6 vil være en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>d) Det utarbeides en egen matjordplan, der innspill vil bli vurdert videre.</p> <p>e) Behov for trekkør må avklares videre når tiltaket er avklart.</p> <p>f) Innspill vurderes videre. Flom vil bli håndtert i planarbeidet.</p> <p>g) Innspill vurderes videre. Detaljering av løsninger vil bli en del av byggeplanprosjekteringen.</p> <p>h) Innspill tas til orientering.</p> <p>i) Dersom tiltaket påvirker eksisterende septiktank, vil denne erstattes.</p> <p>j) Grunnlag etterlyses og brukes i videre prosjektering.</p> <p>k) Behov for trekkør avklares videre med grunneier.</p> <p>l) Eventuell kompensasjon vil være en del av grunnvervsprosses.</p> <p>m) Innspill tas til orientering. Adkomstveger er noe som må vurderes videre.</p> <p>n) Innspill vurderes. I utgangspunktet skal en minimere tiltak i/langs elva. Kantvegetasjon skal bevares i størst mulig grad.</p> <p>o) Innspill vurderes videre i reguleringsplanen.</p> <p>p) Se svar 14).</p> <p>q) Innspill tas til orientering. I forbindelse med matjordplan og planbestemmelser vil en sikre at en ivaretar drift i størst mulig grad. For kompensasjon se svar 12).</p> <p>r) Se svar 17).</p> <p>s) Se svar 12).</p> <p>t) Se svar 12). Anleggsstøy og eventuelle tiltak vil bli vurdert i reguleringsplanen.</p> <p>u) Se svar 12).</p> <p>v) Innspill tas til orientering. Avklaring av tiltak for å ivareta sikkerhet vil bli vurdert.</p>

	<p>t) Ved støv og støy under anleggsperiode kreves det erstatning/tiltak. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3.</p> <p>u) Forringelser på fiskevald Hokseggen-Kvaal ved ny E6, grunnet støy, støv og lysforurensing kreves erstattet. Dagens unike plassering som er urørt, vil bli ødelagt av dette inngrepet. Gjelder eiendom: 69/1 og 69/3.</p> <p>v) Trafikksikkerhet for bruk av Lebergsvegen i anleggsperiode. Denne trenger oppgradering med gang og sykkelvei.</p>	
5.	<p><u>Jøran Fjorden gnr. 70 bnr. 1, Kristin Rofstad og Ragnar Vigdal gnr. 70 bnr.3</u></p> <p>a) Ved at krysset i Losen går bort, vil veibredden forbi eiendommene bli redusert fra 6 til 4 felt. Det er da ønskelig at nyvegen justeres lengre ned mot elva, slik at det blir mindre dyrkamarkbeslag og lengre vekk fra bolig (spesielt relatert til støvproblematikken).</p> <p>b) Ønsker å komme med innspill på arrondering.</p> <p>c) Mobekken blir såpas kraftig berørt og dette må håndteres. Dette er en av de beste gytebekkene i området.</p> <p>d) Ved etablering av ny E6 blir det to mindre jordstykker som blir utilgjengelige. Disse må erstattes, men samtidig bør matjord på disse stykker omplasseres slik at man får bedret jordkvaliteten på andre jordstykker.</p> <p>e) Eiendommen er en del av Borten Losen fiskevald, og en viser her til anførsler om at det bør være en form for skjerming mot elva får å unngå lyd og lysforurensning.</p> <p>f) Behov for at det legges trekkør under ny E6, jfr. Bilag 5.</p>	<p>a) Innspill tas til orientering og vurderes videre.</p> <p>b) Matjordplan skal utarbeides. Arrondering aktuelt å vurdere i denne.</p> <p>c) Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p> <p>d) Adkomster og vurdering av løsninger er en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>e) Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden, Det samme gjelder for lysforurensing.</p> <p>f) Tas til orientering og vurderes videre.</p>
6.	<p><u>Lebergsgrenda (Bilag 3):</u></p> <p>a) Grunneiere i Lebergsgrenda (Espen Svegård, gnr.262 bnr.1, Kari Saugen gnr.263 bnr.1 og Erik Lien (kommende eier) av gnr. 264 bnr.1 er helt nye i dette veiprojektet, da tidligere plan forutsette en lang tunell.</p> <p>b) I planprogrammet har Nye Veier signalisert at istedenfor en lang tunell, vil dette bli oppstykket i 2 tunneller, og med dagsone gjennom Leberg-grenda. Samtlige 3 grunneiere ønsker ikke dagsone forbi Leberg-grenda. Det er her 3 gårdsbruk og som blir kraftig berørt, både i anleggsperioden, men også i driftsperioden. Ny vei vil komme svært nær tunnområdet på gnr.264 bnr.1 og gnr.263 bnr.1, samt at søndre tunnelinnslag vil bli svært nær gnr.262 bnr.1.</p> <p>c) Veien vil avskjære flere viktige vilt-tråkk. Også her bør det være en separat konsekvensutredning for viltet, på lik linje med de vilttråkk som skades i Evjengrenda. Konsekvensutredningen må ta for seg både hvordan en dagsone vil kunne påvirke trekket, samt hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres, hvis vei legges i dagsonen.</p> <p>d) Samtlige eiendommer har egne vannkilder. Disse må registreres og det må sikres at eiendommene har tilfredsstillende vann i både anleggsperioden og driftsperioden.</p> <p>e) Gnr. 263, bnr. 1 vil komme svært nærme søndre tunnelinnslag.</p> <p>f) Det går vilt-tråkk nord for gnr. 263, bnr. 1 og nord for gnr. 264 bnr. 1 jf. Bilag 3</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b), c) og f)) Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p> <p>d) Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.</p> <p>e) Innspill tas til orientering og vurderes videre.</p>
7.	<p><u>Espen Svegård Gnr.262 bnr.1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Driftsveier må opprettholdes både i anleggsperioden og i driftsperioden</li> <li>- Det bør etableres driftsvei langs ny E6, fra tunnelåpningen og nordover, jfr. Bilag 6.</li> <li>- Det kan være mulig å etablere deponiområde på eiendommen og anmoder om at dette vurderes i forbindelse med planprosessen.</li> </ul>	<p>Innspillene tas til orientering og vurderes videre i reguleringsplanen.</p>
8.	<p><u>Kari Saugen gnr. 263 bnr.1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I de foreløpige planer kommer ny vei svært nær Trønderlåna. Eiendommen ligger svært nær ny veitrase og nær tunnelåpningen. Dette vil medføre ekstremt mye støy og støv i anleggsperioden, men man kan også forvente en betraktelig økning av støy og støvplager også i driftsperioden. Konsekvensen av å legge ny trase i dagsone bør konsekvensutredes gjennom planleggingsprogrammet.</li> <li>- Eiendommen har utleiehytter plassert bak låven, og disse vil miste sin attraktivitet hvis vei kommer slik Nye Veier planlegger.</li> </ul>	<p>Informasjonen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p> <p>Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.</p>



	<p>- Videre har eiendommen opparbeidet veitrase opp til Øvre Løberg og som er svært viktig for eiendommens næringsutvikling. Denne veitraseen må hensyntas i det videre planarbeid.</p>		Adkomster og vurdering av løsninger er en del av reguleringsplanarbeidet.
9.	<p><u>Erik Lien (kommende eier av) gnr.264 bnr.1</u> Erik Lien er i ferd med å overta eiendommen. Eiendommen kan ved legging av ny E6 i dagsone miste sin tilgang til skog og utmark vest for nyveien. Det må i planleggingsprogrammet hensyntas og inntegnes ny adkomst til skog og utmark. Dagens adkomst, markert på vedlagte kart med rød strek (jfr. Bilag 3), benyttes også som adkomst til setra. Det er viktig at adkomsten til setre opprettholdes. Det bør her etableres bru over ny E6, slik at eiendommen får tilgang til utmarka. I tillegg bør det etableres driftsvei sørover og som knyttes på driftsvei til gnr.262 bnr.1</p> <p>Også for denne eiendommen vil ny trase komme svært nære tunområdet, og det må gjennomføres støyberegninger og avklare hvilke støytiltak som må gjennomføres på tunområde. Eiendommen har også et stort potensial knyttet til laksefiske, herunder utleie av hytte ved tunområdet. Dette er også forhold som må ivaretas gjennom planprosessen.</p>		Se svar 8. til Kari Saugen.
10	<p><u>Evjengrenda:</u></p> <p>a) Grunneiere i Evjengrenda ønsker å komme med et innspill om at Homyrkamtunnelen forlenges forbi Evjen/Grinni. Dette vil medføre store besparelser av dyrka mark, unngår nærføring forbi mange boliger og medfører at kryssing av Gaula vil bli tilnærmet 90 grader.</p> <p>b) Ved Evjen/Grinde er det planlagt en støpt mur i høyde ca. 5. - 6. m. Denne støpte muren kommer en 50 - 60 m fra bebyggelsen og bør forblendes med naturstein. En anmoder at dette tas inn i planleggingsprosessen.</p> <p>c) Kulturmiljø og kulturminner: Evjens- og Grinnisgrenda har totalt åtte gårder innenfor en strekning på under én km. Gårdene ligger i rekke, og består av tette og kompakte firkanttun. Mange av gårdstunene er autentiske, og de fleste har fremdeles både stuggulån, bur, fjøs, låve og mastu intakte fra 1700-1800-tallet. I nedre Gauldal er grenda unik. Ifm. kommunedelplanarbeidet for E6-strekningen vurderte NIKU i deres KU-rapport (14/2010) at grenda hadde stor verdi, «Kulturmiljøet ligger i opprinnelig kontekst og utgjør et sjeldent eller særlig godt eksempel på sammenhenger i bygningsform, tunstruktur og grendelagsforbindelse strukturert ved eldre veifar. Bygningsmiljøet inneholder bygninger med stor kulturhistorisk betydning. Miljøet har også stor tidsdybde, og utgjør et sted det knytter seg tro/tradisjon til.» Vi ber om at kulturmiljøet ivaretas ved å legge veien lengst mulig vekk fra grendas særegne og verdifulle bygningsmiljø.</p>		<p>a) Innspill tas til orientering. Lang tunnel forbi Evjengrenda vil ikke vurderes videre i planprosessen.</p> <p>b) Innspill tas til orientering. Det utarbeides en estetisk oppfølgingsplan i arbeidet med reguleringsplan.</p> <p>c) Videre detaljering av ny E6 vil avklare hvilken påvirkning og konsekvenser løsningen gir, og ev. hvilke skadereduserende tiltak som må gjennomføres.</p>
11	<p><u>Svein Evjen Gnr. 257 bnr. 1</u></p> <p>a) Kulvert ved gnr. 257 bnr. 4 bør være stor nok til tømmertransport med henger. Bør ikke være mindre enn 6x5 meter. Næringsvei vest for ny E6, må bygges helt opp i sør til grense mot gnr. 257 bnr. 8. Det må etableres en lunningsplass i nærhet til eiendommene. Plassering og størrelse av lunningsplass bør skje i samråd med grunneiere.</p> <p>b) Eiendommen har etablert brønn sammen med 4 naboer, som havner midt i ny veillinje. Det er investert rundt kroner 200.000, - i brønn og pumpehus.</p> <p>c) Svein Evjen utøver næringsvirksomhet og hvor det er etablert næringsvei rundt hele driftsbygningen. Denne benyttes til større kjøretøy, og det er viktig at denne næringsvei opprettholdes og hensyntas i reguleringsplanarbeidet.</p> <p>d) Tiltent forstøtningsmur ved eiendommen må arronderes slik at den ikke reflekterer støy, den må også bygges på en estetisk akseptabel måte. Grunneier må involveres i prosessen.</p> <p>e) Det må etableres en driftsvei fra kulvert og sørover frem til Litjebekken, jfr. Bilag 1</p>		<p>a) Informasjonen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p> <p>b) Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.</p> <p>c) Adkomster og vurdering av løsninger er en del av reguleringsplanarbeidet.</p> <p>d) Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden. Det utarbeides en estetisk oppfølgingsplan i arbeidet med reguleringsplan.</p> <p>e) Se svar c).</p>

	12	<u>Jo Sverre Helgemo Gnr. 259 bnr. 1</u> Eiendommen gnr. 259 bnr. 16 er ervervet at Nye Veier gjennom strategisk erverv. Denne eiendommen bør overføres til gnr. 259 bnr. 1 gjennom et makebytte der det er naturlig i forhold til nabogrenser. Bør etableres en egen kulvert på 4x4 ved eiendommen, jfr. Bilag 2		Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares. Prosess med grunnerverv vil først skje når vedtatt løsning foreligger.
	13	<u>Jann Roger Evjen Gnr. 258 bnr. 2 og Gnr. 258 bnr. 1</u> a) Eiendom gnr. 259 bnr.16 er ervervet av Nye Veier gjennom strategisk erverv. Denne eiendommen bør overføres til gnr. 258 bnr. 2 og gnr. 258 bnr.1 gjennom et makebytte der det er naturlig i forhold til nabogrenser. b) Det bør legges trekkør under E6 for vannledning. Vann fra vannkilde vest for ny E6 brukes i dag til åkersprøyting og det er viktig at dette opprettholdes. Dette kan gjennomføres ved etablering av trekkør under ny E6. c) Fv. bør omlegges slik at den går parallelt med ny E6 fra gnr. 259 bnr. 1 og over gnr. 259 bnr. 16. d) Gnr. 259 bnr. 16 er eid av Nye Veier og bør brukes i form av makeskifte og arronderingsmessige bedring av dyrka marka. Ved flytting av Fylkesveien på dette strekket og at gnr. 259 bnr. 16 tillegges gnr. 258 bnr. 2 og bnr. 1, vil den arronderingsmessige situasjonen bli forbedret, jfr. Bilag 2.		a) Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares. Prosess med grunnerverv vil først skje når vedtatt løsning foreligger. b) Innspill tas til orientering. Dette er detaljer som prosjekteres i byggeplanfasen. c) Innspill tas til orientering. Løsning for E6 og adkomstveger detaljeres videre i planleggingen. d) Vurdering av makeskifte og arrondering er noe som avklares i videre planleggingen.
	14	<u>Per Atle Løberg Gnr. 257 bnr. 4</u> Den store kulverten på gnr. 257 bnr. 4 bør legges i grense med gnr. 257 bnr. 1. En viser her til kommentarer ovenfor og Bilag 1. Eiendommen har etablert brønn sammen med 4 naboer, som havner midt i ny veilinje. Det er investert rundt kroner 200.000, - i brønn og pumpehus.		Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares. Dersom tiltaket medfører inngrep i brønn, vil vannforsyning erstattes.
	15	<u>Roald og Inger Christine Evjen gnr. 258 bnr. 15 og 16</u> a) Adkomstveg til eiendommene må ikke forringes. Ved ombygging av adkomstvei som gir lengre framføring kreves erstatning for vedlikehold og brøyting av lengre vei. Eiendommene må sikres sikker adkomst gjennom hele anleggsperioden. b) Dagens søppelskur/postkassestativ må flyttes grunnet omlegging av adkomstvei. Det kreves ny oppføring vederlagsfritt ved ny innkjørsel		a) Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares, samt behov for midlertid areal for anleggsgjennomføring. b) Dersom tiltaket medfører inngrep i/på eiendom vil en vurdere erstatning/flytting av søppelskur/postkassestativ.
<b>15. Franzefoss</b> 01.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Franzefoss Pukk ønsker dialog med Nye Veier og entreprenør/ konsulent rundt bruk av stein- og tunellmasser. Disse massene kan mottas på Franzefoss Pukk sine produksjonsanlegg, for mellomagring, knusing for gjenbruk og salg i markedet. Franzefoss Pukk sine anlegg kan utnyttes til område for massehåndtering/ ressursbank fra de store kommende infrastrukturprosjektene i regionen.		Innspill tas til orientering. Endelig avklaring av massehåndtering vil først skje i forbindelse med byggefase. I reguleringsplanfasen vil vi belyse masseoverskudd/underskudd og avklare behov for midlertidig/varig massedeponering.
	2.	Massehåndtering Ved en klok håndtering og foredling av steinen og byggematerialene kan det etableres en ressursbank av verdifullt materiale i dagens pukkverk, for senere foredling og gjenbruk i fremtidige prosjekter. Dette er energieffektivt, kortreist og klimaklokt, og reduserer belastningen på våre begrensede gjenværende ressurser og råmaterialer.		Innspill tas til orientering.
	3.	Franzefoss Pukk har i 2019 tatt i bruk et nytt vaskeanlegg på Vassfjell pukkverk i Trondheim kommune, for å kunne vaske ut finstoffet fra innkjørt tunnelstein og dermed nyttiggjøre seg av massene med fraksjon 0 til 4 mm også.		Innspill tas til orientering.
	4.	Vi stiller gjerne opp i et møte for å redegjøre nærmere for våre kommentarer og innspill til planarbeidet.		Innspill tas til orientering. Endelig plan for massehåndtering utarbeides ikke før i byggefase.
<b>16. Flå IL - Hovedstyre</b> 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Aktiviteten i Flå Idrettslag vil ikke bli direkte påvirket av utbygging av ny E6, men vi vil bli indirekte påvirket av ny veiløsning.		Innspill tas til orientering.  I St. prp. 82 S (2018-2019) er det vedtatt å sette opp sidevegsbommer i tillegg til bomstasjon på E6, men med lavere takst enn for E6-bommene. Det er

		<p>Flå Idrettslag benytter pr i dag to idrettshaller på Lundamo og i perioder skianlegg på Kvål og Hovin. I og med at det bygges nye idrettshaller på Melhus, vil jeg anta at Flå IL på sikt vil få tildelt noe aktivitetstid også i hallene på Melhus.</p> <p>Oversendt dokumentasjon sier, så vidt jeg kan se, ingen ting om hvor det blir bompasseringer. Erfaringer tilsier at det vil komme bommer på både ny og gammel E6. Hvis så skjer, vil medlemmer av Flå IL måtte betale bompenger for å kjøre til/fra idrettsaktiviteter, på tross av at vi stort sett kommer til å kjøre på gammel-E6.</p> <p>Flå Idrettslag vil på vegne av våre medlemmer innstendig be om at vi slipper bompasseringer i lokalmiljøet, slik at det ikke påføres våre idrettsfamilier større utgifter enn høyst nødvendig.</p>		<p>vedtatt bomstasjon på sidevegene ved Håggå, Røskaft og Hofstad. Avhengig av bosted vil en dermed passere en eller flere bomstasjoner i forbindelse med idrettsaktiviteter.</p> <p>Det vil ikke bli foreslått endring i vedtatt bompengeproposisjon og reguleringsplanen vil ikke gå nærmere inn på konsekvensene av bomplasseringen.</p>
<b>17. Jordvern Trøndelag</b> 26.02.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Jordvern Trøndelag har en nullvisjon for nedbygging av dyrka og dyrkbar mark. Vi registrerer også tunnelstrekningen har redusert lengde sammenlignet med tidligere forslag. En direkte effekt med å redusere lengden er nedbygging av om lag 50 dekar matjord.		Innspill tas til orientering. Beslag av matjord er noe som vil bli vurdert underveis i planprosessen, og vil inngå i konsekvensvurderingen for naturressurs. Nye Veier har minimering av matjord som et viktig mål i prosjekteringen av tiltak.
	2.	Som jordvernallianse er vårt primære oppdrag å forhindre nedbygging av matjord. Vi er derfor prinsipielt motstander av nedbygging av matjord, men har forståelse for at kritisk infrastruktur som er nødvendige for felleskapet vil prioriteres fremfor jordvernet i enkelte saker.		Innspill tas til orientering.
	3.	Den beste matjorda i Trøndelag ligger rundt fjorden og langs elvene nede i dalen, og er spesielt viktig å ta vare på. Den ble dannet under forrige istid, og har vært dyrket siden før vikingetida. Dette er de mest attraktive utbyggingsområdene i dag. En siste utvei hvis matjord må gi tapt for utbygging er jordflytting. Jordvern Trøndelag er positive til at det skal utarbeides en egen matjordplan i dette prosjektet. Hensikten med denne planen må være å finne tiltak som begrenser tapet av dyrkamark og ikke en legalisering av å erstatte matjord på nye områder.		Innspill tas til orientering. Vi vil begrense tapet av dyrka jord, men vil samtidig vurdere om vi i tillegg kan erstatte/forbedre eksisterende dyrkamark.
	4.	<p>Nedbygging av matjord er mye mer enn tap av den konkrete matjorda som rammes. Landbruket har en forpliktelse til å produsere mat til befolkningen, når landbruksarealer går tapt erstattes disse i form av nydyrking og i økende grad jordflytting. Det er gårdbrukerne som må reetablere matjorda, ofte skjer dette i helt andre områder enn der jorda har gått tapt.</p> <p>Nydyrking i nye områder setter landbruksnæringen i en uheldig konfliktsituasjon, oftest mot naturvern. Bondelaga har uttrykt en bekymring ovenfor en mer polarisert samfunnsdebatt hvor landbruket, med den enkelte gårdbruker, ofte blir pekt på som syndebukken for tap av biologisk mangfold og reinbeiteland. En kan også komme i situasjoner der en flytter jordressurser fra en grunneier til en annen, og på det viset reduserer næringsgrunnlaget for den grunneieren som mister jord til felleskapet.</p>		Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 avklares, og det vil bli vurdert behov for tiltak for å redusere negative konsekvenser/inngrep.
	5.	<p>Den største norske kilden til spredning av mikroplast til havet er slitasje av bildekk, 2.500 tonn i året. Like mye blir igjen på land, og hvor mye av dette som blir innblandet i matjorda er uvisst. Slitasjen på dekk øker med hastighet og tyngde på bilen.</p> <p>Det er en nasjonal målsetning å øke kapasiteten på jernbanenettet i Norge, og vi ser ikke behov for veistrekninger med 4 felt og 110km/t soner når kapasiteten på jernbanen skal oppgraderes. Jordvern Trøndelag ber derfor prosjektledelsen om å redusere til to felt og vei-hastighet på 90 km/t i veiprojektet. Vi stiller spørsmål ved om det på enkelte strekninger vil være tilstrekkelig med oppgradering av dagens trasé.</p>		Innspill tas til orientering. Valgene som er utført knyttet til hastighet og antall felt er begrunnet ut ifra målet om å bedre sikkerhet og framkommelighet. E6 er transportåren mellom Oslo og Nord-Norge og har en nasjonal og regional betydning og valget om standard er tatt på et annet politisk nivå enn der reguleringsplanen vedtas. Reguleringsplanen vil ikke gå nærmere inn på redusert fart og to felts veg.
6.	Jordvern Trøndelag oppfordrer i tillegg prosjektledelsen til å forlenge Homyrkamtunnelen tilbake til det opprinnelige forslaget. Vi vurderer at dette alene vil spare om lag 50 dekar dyrket mark og bidra til at vi når de nasjonale målene om jordvern. Vi ber om å bli holdt orientert om videre prosess i arbeidet og ser frem til videre samarbeid, og et håp om nedskalerte planer.		Innspill tas til orientering. Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Innkorting av tunnel og tunnellengde som i gjeldende plan konsekvensutredes. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan for anbefalt løsning.	

<b>18. Karl Gunnar Hovind</b> 26.02.21	<b>Merknader:</b> 1. Med bakgrunn i at det kan være aktuelt å krysse Gaula enda en gang i Melhus kommune anbefaler jeg at: - E6 strekningen Fosskrysset kommune grense Midtre Gauldal blir tatt inn i planprogrammet Gylland/Kvål. - Alternativt blir planprogrammet Gylland/Kvål avsluttet ved Fosskrysset Dette vil kunne gi Nye Veier et større spillerom for hvor det vil være mest økonomisk, økologisk og best teknisk å krysse Gaula og jernbane med ny E6, det vil også kunne gi bedre løsninger for hvor kryss for trafikk til Røros og Støren bør ligge.		Innspill tas til orientering. Planstrekningens start er vurdert og vil ikke bli justert.
<b>19. Tor Ole Ree</b> 10.03.21	<b>Merknader:</b> 1. Valget av ny veitrasé bryter med «Kulturminneplan for Melhus 2018 - 2022». En ny veitrasé som skjærer gjennom kultur- og naturlandskapet, og den særegne Gaulfossen, bryter med intensjonene i Kulturminneplanen. 2. Planen må også sees i sammenheng med «Estetiske retningslinjer for Melhus kommune», vedtatt 12.03.2010. I innledningen står: «Melhus kjennetegnes også som sagabygda. Det er gjort mange og store arkeologiske funn i kommunen. De fleste av kommunens kulturminner er helleristninger, høvdingegraver, der den på Foss er den viktigste, og eldre bosetninger fra vikingtiden.» Kommunens identitet beskrives med følgende stikkord: Vikingtid, Skog og jordbruk, Gaulavassdraget (...) - Videre sies det i de estetiske retningslinjene at «det må legges vekt på å bevare karakteristiske kulturlandskap, kulturminner, kulturmiljøer og enkeltstående eksempler i området.» - Gaulfossen og gjelet må sees i sammenheng med det helt spesielle kulturminnemiljøet på Foss. Her er helleristninger, gravhauger, kullmiler, steinbrudd, kirkested fra middelalder, fangstgroper og jernvinne. - Nylig oppdagede helleristninger i selve Gaulfossgjelet understreker helheten i dette. En inngripen med ei firefelts bru over Gaulfossen vil bryte fullstendig med intensjonene om å ta vare på karakteristisk landskap. På Hovin deles dalen i to av en markant terrengrygg. Gaulfossen og gjelet er unik både på grunn av naturen, topografien og samferdselsminner, gammellina og de to arkitektoniske steinhvelvbruene 3. En ny firefelts motorvei vil lage ubotelig sår i dette enestående landskapet. Skadene som den foreslåtte veitraséen vil påføre bygda kan ikke forsvares med klimaargumenter og sparte penger. 4. Melhus kommune holder på med en ny miljøplan. Hovedformålet med denne planen er å styrke arbeidet med miljø og naturmangfold i Melhus. Grunnloven § 112: «Enhver har rett til et miljø som sikrer helsen, og til en natur der produksjonsevne og mangfold bevares. Naturens ressurser skal disponeres ut fra en langsiktig og allsidig betraktning som ivaretar denne rett også for etterleken.» I det pågående planarbeidet for miljøplanen vises det til Naturmangfoldloven og §1: «Naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden (...)» • En utbygging av firefelts vei på strekningen Sandbrauta til kryss Foss på Hovin kommer i konflikt med både Grunnloven og Naturmangfoldloven. I dette området er det arter som vil få økt press i de biotopisk lommer som ennå finnes i områdene ved Gauosen, Gammelelva og vernet elveskog. • Mellom 2010-2020 er det observert 3150 ulike arter i Melhus kommune. Av disse er 86 arter truet.		Innspill tas til orientering. Endelig utforming av veglinje avgjøres i det videre planarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. Informasjonen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak. Se svar 1) Begge løsninger for kryssing av Gaula (Gaulfossen og Røskaft) skal konsekvensutredes. Innspill tas til orientering. Se svar 1). I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares. Informasjonen blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• En utbygging av en firefelts motorvei slik den foreslås i ny veitrase, vil medføre store skader for kulturlandskap, kulturhistorie, karakteristisk natur og biotoper.</li> <li>• I tillegg til det nevnte, kommer de menneskelige kostnader og forverring av bomiljø. Tap av bomiljø, landskap og naturmangfold kan ikke måles i reduserte kostnader.</li> </ul>		
	5.	Tunnelalternativ må på nytt vurderes på østsiden av dalen. Alternativt må allerede vedtatt reguleringsplan for veitrase opprettholdes.		Et tunnelalternativ på østsiden av dalen vil ikke vurderes videre. Konsekvensutredning av et alternativ som baseres på gjeldende trase vil inngå. Se svar 1).
<b>20. Endre Esphaug</b> 10.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ønsker overskuddsmasser på Tømmesdalsvegen 865 (kartsisse vedlagt). Topplag må være produktiv jord, da dette er dyrket mark		Innspill tas til orientering, og vurderes videre i reguleringsplanen.
<b>21. Jonas Hammarsted, Ellen Hammarstedt, Eigil Reitan, Grete Reitan</b> 05.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Som beboere og oppsittere på Hovin som bygd, tettsted og lokalsamfunn vil vi protestere mot fremlagt plan og trase. Vi vil peke på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tidligere løsning er godkjent gjennom en lang, grundig og demokratisk prosess.</li> <li>- mange hus, boliger og bygninger er allerede revet og fraflyttet.</li> <li>- mange beboere opplever at våre hjem ble sanert uten grunn.</li> <li>- i framlagt ny plan vil enda flere boliger saneres og forsvinne.</li> <li>- i tillegg vil et gårdsbruk i full drift og produksjon forsvinne/utraderes.</li> <li>- Gaulfossen som internasjonalt kjent turistattraksjon, lakse- og fiskeplass i årtier vil forringe og sannsynligvis bli uinteressant.</li> <li>- den såkalte «Gammelelva», som er et unikt område for dyre og fugleliv, vil forsvinne.</li> <li>- et relativt lite sted som Hovin vil også miste en bedrift og arbeidsplass med ca. 18. ansatte, må betegnes som katastrofalt.</li> </ul> <p>Dette er bare en del av alle de alvorlige konsekvensene av ny trase som Nye Veier foreslår, vil medføre for Hovin som aktivt lokalsamfunn. Tidligere godkjent trase må opprettholdes, selv om det eventuelt får som konsekvens at planlagt veiprojekt blir utsatt. E6-trafikken og Hovin lever veldig godt med nåværende situasjon noen år til, med bakgrunn i oppgraderinger som skjedde for noen år siden.</p>		<p>Innspill tas til orientering.</p> <p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
<b>22. Malin Krogstad</b> 07.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Det er vanskelig å forestille seg at hjemstedet mitt som ligger hjertet mitt så nært og som jeg er så glad i, kan komme til å forsvinne til fordel for ny E6. Jeg har vokst opp og levd på gården vår i Rønninga i alle mine 18 år. Med årene har jeg blitt mer og mer takknemlig for det livet her har gitt meg, og det er med stor sorg jeg fikk se bilder av at den nye E6-traseen er plassert over tunet vårt. Vi kan ikke la ny E6 ødelegge det unike og verneverdige landskapet som ligger like utenfor døren vår!</p> <p>Jeg har akt meg i bakkene ved gården, gått på skøyter på isen ute på Gammelelva som ligger nedenfor oss og gått på ski ute på jordene om vinteren. Jeg har fått lære av pappa alle de prosesser man skal gjennom for å ta vare på jorda, og at det er et evig kretsløp. Jeg har fått siddet på verandaen og kjent på den givende energien lyden av Gaula kan gi, samtidig som det har dukket opp en øyestikker eller to sammen med sjeldne fugler jeg ikke kan navnet på. Jeg har fått tatt min første laks i Gaulfossen og kjent på spenningen og forståelsen av de tilkommende fiskerne sine genuine interesser for fossen og for fiske. Slike øyeblikk skaper en ro i sjelen som bare slike øyeblikk kan skape, og der og da tar man dem kanskje for gitt. Samtidig har jeg tenkt på hvordan jeg vil la mine etterkommere få bli glad i Rønninga og kjenne på tilhørigheten til gården som flere generasjoner før oss har skapt med sine krefter. Jeg bor her sammen med mamma, pappa, lillesøster på 16 år og lillebror på snart 9 år. Lillebror tror jeg ikke skjønner realiteten av det nye forslaget, men han forstår nok deler av hva som skjer. Det gjør vondt å tenke på at han i en alder av 10 år muligens skal få oppleve at hjemmet hans blir revet vekk fra han, akkurat i det han er i ferd med å skulle finne ut av hvem han er og i det han skal begynne på en spennende og</p>		<p>Vegtiltak vil medføre inngrep som påvirker enkeltpersoner direkte og indirekte.</p> <p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>

		<p>menneskelig utviklende fase. Det er også hjerteskjærende å tenke på at livsverket og arbeidsplassen til pappa skal gå tapt til fordel for ny E6-trasè.</p> <p>I alle de år har vi som familie hjulpet hverandre og stått sammen for å gjøre det beste for dyrene våre og for gården vår. Dette kommer vi til å fortsette med, og vi håper inderlig at dere også vil hjelpe oss med å verne om Rønninga, hjembygda mi Hovin og det unike landskapet Gauldalen har å by på.</p>		
<b>23. Olaug Volden</b> 06.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det kan se ut som politikere i området ikke hadde ryggrad til å stå opp mot statsaksjeselskapets forslag til optimalisering. Det kan jeg forstå, i en liten bygdekommune. Politikerne tør ikke. Jeg har vært i kontakt med noen av de berørte i dette området, og stemningen er amper.</li> <li>- Optimalisering av allerede vedtatte traseer, fører til at flere må gå fra gård og grunn for at vegen skal frem. En liten omgivelsesorientering bekrefter at det kan se ut som om dette skjer flere steder i Norges land. For meg har dette blitt en fanesak som jeg kommer til å forfølge uavhengig av utfall i Melhus kommune. Dette dreier seg om noe større enn oss. Dette dreier seg i mine øyne om rasering av Bygde-Norge. Det kan vi ikke sitte stille og se på.</li> <li>- Koronapandemien har vist oss at vi i fremtiden kan bli nødt til å besørge de matvarene vi trenger i landet vårt på egen hånd. Med redusert globalisering som konsekvens av stengte grenser og nedstenging flere steder i verden, kan undertegnede overhodet ikke forstå at Nye Veier skal kunne rive to gårdsbruk i en liten bygd som vår, det ene uten nytte, for å realisere sine «våte vegdrømmer.»</li> <li>- Vi har pratet med noen av de som fikk sine eiendommer innløst på østsiden på Hovin, og de er fornøyde med beløpet de fikk fra Nye Veier. Noen av dem ønsker ikke å si noe negativt til media pga. dette. Er det ikke ufint av Nye Veier å betale så godt at de som blir utløst ikke ønsker å uttale seg, når det nå begås overgrep mot bygda? Dette er en handling undertegnede mener befinner seg i skjæringspunktet mellom bestikkelse og korrupsjon. Det kan se ut som Nye Veier har betalt dem til taushet, spør du meg! En journalist som har skrevet om saken, nevnte at noen som ble innløst på østsiden den gang traseen ble vedtatt å gå der, ikke turte å prate med media, da de fryktet det ville påvirke oppgjøret fra Nye Veier i negativ retning. Slik skal det ikke være i forhandlinger med et statlig selskap!</li> <li>- Ber om at politikere i Melhus står opp mot overmakten, og blankt avviser dette nye forslaget til trase fra Nye Veier raskest mulig. Det er ikke usannsynlig at noen av oss utvikler psykiske lidelser om vi skal måtte vente på denne avgjørelsen i ett år. Nye Veier har gjort nok skade som det er på Hovin, og må innen kort tid presses til en endelig og bindende avgjørelse!</li> <li>- Ber også om at Nye Veier presses til en endelig avklaring for de som lever i uvisshet på østsiden av Gaula, nærmere bestemt i Gyllråa.</li> </ul>		<p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Grunnervet gjennomføres etter gjeldene regelverk og i møte med grunneiere tilstrebes rettferdighet og likhet i behandlingen. Det tilstrebes å få til minnelige avtaler. Det er Statens vegvesen som er ekspropriasjonsmyndighet.</p> <p>I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil inngrep og konsekvenser bli belyst. Endelig løsning for Gyllråa vil ikke foreligge før reguleringsplanen vedtas.</p>
<b>24. Jon Mikael Solberg</b> 11.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Ref. telefon samtale ang. tipplass Lundamo, området er på 92 dekar og skal fylles opp ca.1,5 m. så det er vel mulighet å ta imot ca. 130 000 kbm. Vi kan ta imot både tunnelmasse, over masse, matjord og leire. Vi starter planprosess/reguleringsarbeid nå. Hører fra deg hvis det er av interesse for dere.</p>		Innspill tas til orientering, og vurderes videre i reguleringsplanen.
<b>25. Hovin Arbeiderlag</b> 11.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Hovin Arbeiderlag er kritisk i at det vurderes en ny veitrase over Gulfossen og at veikrysset på E6en blir lagt der XL-Bygg Midttømme på Hovin holder til. Her er vår begrunnelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Dårlig og sen informasjon fra Nye Veier.</li> <li>b) Folk på Hovin er sterkt imot dette forslaget.</li> <li>c) Stor usikkerhet om hvilke hus og hjem som går tapt, i vegen videre.</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering.</p> <p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>

		<p>d) Mange har slått seg til ro med den tidligere vedtatte veitrasé, denne strekningen er allerede gjort klar for veibygging (mange hus er allerede revet, for veien skulle komme der).</p> <p>e) XL-Bygg Midttømme forsvinner, og mange arbeidsplasser på Hovin går tapt.</p> <p>f) Enda flere hus og hjem går tapt.</p> <p>g) All forutsigbarhet er borte, hvor veien kommer.</p> <p>h) Store naturinngrep i Gulfossen og i biotoper som Gammelelva.</p> <p>i) Gårdsbruk går tapt.</p> <p>j) I det videre arbeidet med ny E6 i vårt nærmiljø, forventes bedre og tidligere informasjon, samt tidligere involvering av innbyggerne.</p>		<p>Informasjon og involvering av innbyggerne vil bli ivaretatt videre i planprosessen.</p>
<b>26. Nils Arne Ree</b> 12.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Eiendommene gnr. 238 bnr. 212, 213, 214, 215, 98 og 96/97 blir liggende i eller ved rød sone ifølge støyverdier i dette forslaget til ny trase for E6 på Hovin.</p> <p>Vi avviser dette alternativet basert på:</p> <p>a) Markedsverdien i det berørte boligområdet forringes pga. støy og luftforurensning.</p> <p>b) Fare for skade på hus under sprengningsarbeid ved Gaulfossen.</p> <p>c) Frykt for at Åsaringen blir brukt som anleggsvei. Det er skolevegen for mange barn, og den er flittig brukt av beboerne i området.</p> <p>d) Melhus kommune har allerede foretatt valg av trase på østsiden av Gaula, der mange boliger er revet og et gårdsbruk er innløst og fjernet.</p> <p>e) Det foreslåtte alternativet fra Nye Veier vil føre til uerstøttelige naturinngrep i Gaulfossgelet og biotoper som Gammelelva og Gauosen.</p> <p>f) Et aktivt gårdsbruk og en rekke boliger må innløses, og 18 arbeidsplasser forsvinner ved innløsning av XLs bygg ved Fosskrysset.</p> <p>g) Alternativt trasevalg ved tunnellosering på strekningen Kvål – Hage bru, vil kunne løse mange av de problema vegføring i dalbotn medfører. Det vil spare dyrkamark og ta hensyn til Gaula som verna vassdrag.</p>		<p>a) d), e) og f) Innspill tas til orientering. Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>b) Før sprengningsarbeid startes opp vil bygninger i nærområdet befares og tilstand registreres. Det stilles krav til sprengningsarbeid for å unngå rystelser som skader bygninger.</p> <p>c) Konsekvenser og tiltak i anleggsfase for å sikre skolevegen vurderes i reguleringsplanen og følges opp videre i anleggsgjennomføringen. Ev. tiltak vil iverksettes dersom dette er nødvendig.</p> <p>g) Det vil ikke bli vurdert lang tunnel mellom Kvål og Hage bru.</p>
<b>27. Sigurd Busklein</b> 15.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Den nye firfeltvegen skal bli en fremtidig hovedtrafikkåre, den langtransport og andre kjøretøyer på gjennomkjøring først og fremst vil bruke. Ny veglinje bør gå utenom etablerte tettsteder og mest mulig utenom etablerte forhold i Melhus. Der veien i liten grad blir til ulempe for eksisterende boliger, lokalveier og oppdeling av jordarealer. For befolkningen blir en nærføring i miljøet en stor ulempe med trafikk av tunge kjøretøyer gjennom store deler av døgnet. Farene for ulykker ved at barn kan leke i nærheten blir større. Lokale veier i kryssinger med motorveien blir mange i eksisterende plan, vegen vil dele opp eksisterende dyrkajord og grendeveier m.m. Det medfølger store ulemper for befolkningen i nærområdet av ny veien i all framtid, i første rekke ved at bolighus må rives, senere ved stor nærtrafikk, støy og farer.</p>		<p>Innspill tas til orientering.</p>
	2.	<p>Det er merkelig at arbeidet med å innløse eiendom og hus og bygging av veien starter opp av Nye Veier før en godkjent plan foreligger. Det er kommunestyret i Melhus som på kommunens vegne skal uttale seg om veiplanen. Ut fra det som står i pressen er veiplanen enda ikke godkjent.</p> <p>For tiltak som blir utført før politisk godkjenning av planer kan for vanlige innbyggere straffes. Har formannskapet gitt blankofullmakt til Nye Veier før en veiplan er politisk sluttbehandlet av Melhus kommune? Veiarbeidet er jo beviselig påbegynt. Det bør opplyses hvilke beslutninger som er tatt av politiske vedtak som betinger at arbeidet kan oppstartes før ferdig godkjent plan foreligger.</p>		<p>Innspill tas til orientering. Grunnerverv som er utført er basert på vedtatt reguleringsplaner E6 Gyllan – Røskaft og E6 Røskaft – Skjerdingsstad. Begge planene ble vedtatt i 2016. I etterkant av dette er det igangsatt planarbeid på strekningen E6 Gyllan – Kvål i 2020. Anleggsstart ventes først i 2023 etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p>
	3.	<p>Nyveien skal bli en hovedtrafikkåre for langveis tungtrafikk og anna langveis trafikk i overskuelig framtid. Veien er derfor ikke avhengig av å ha tilknytning til eksisterende tettsteder i Melhus Den nye 4 felts vegen bør ut fra de argumenter som er nevnt, mest mulig legges utenom hoveddalføret i Melhus. En vei fra Tiller langs Vassfjellet, vest for Skarven og ned til Størenområdet vil være en linje som i liten grad berøre etablerte forhold for</p>		<p>Innspill om nytt alternativ på østsiden av dalen vil ikke vurderes videre, da det har vært vurdert tilsvarende løsninger i kommunedelplan for E6 mellom Håggåtunnelen og Skjerdingsstad.</p>

		<p>befolkningen i Melhus. Denne traseen vil være framtidrettet. Veilinje bør utredes før kommunens endelige vedtak, slik at de vil være alternative valg ved sluttbehandlingen. Skal det leveres gods til tettstedene i Melhus kan godsbilen kjøre av på Støren eller Tiller og bruke eksisterende E6.</p> <p>Et annet alternativ, som ble planlagt av tyskerne under krigen 40-45, er en trase fra Berkåk over Hølonda og til Klættområdet. Denne utestenger avlastning av trafikk til og fra Røros gjennom Melhus</p>		
<p><b>28. Håvard Kalvå, Mona Fagland Kalvå, Tore Hovin, Hege Bøkestad Hovin</b> 16.03.21</p>	<p><b>Merknader:</b></p>	<p>1. a) Vi er veldig fortvilet over at dere i det hele tatt vurderer å rasere ei hel bygd og gjøre et drastisk inngrep i naturen her på Hovin med det nye E6 forslaget. Grunnlaget vårt for denne uttalelsen er at det tidligere gjennom en lang og omfattende prosess har blitt vedtatt hvor ny 4-felts E6 skal gå. Hus og hjem til flere sambygdinger er allerede revet og forlatt. Nå er det tiltenkt at enda flere hus må rives her i bygda vår. Det nye forslaget fører også til at enda ett gårdsbruk må rives og en eventuell drift videre blir i en støysone.</p> <p>b) Vår hjørnesteinsbedrift «saga» (XL-Bygg) må rives. Først av alt veldig synd at 18 arbeidsplasser går tapt. Får håpe de greier å starte opp igjen og drive bedriften like godt fra en annen plass i Trøndelag. En god støtte til lokal idretten og andre lokale aktiviteter vil gå tapt.</p> <p>c) Det nye forslaget vil også gjøre et drastisk inngrep på det fantastiske Gaulfoss-området. Tilsvarende naturperle med slike forhistoriske spor finnes ikke her til lands. Dette skulle vel være grunnlag nok til å ikke gjøre noe inngrep her.</p> <p>d) Framtiden for våre hus synes også være i fare da vi ikke vet om dere vil bygge veien/rundkjøringene enda nærmere enn først antatt. Vi kommer til å få hovedveier veldig tett inntil våre hus og vi er veldig bekymret over støy fra rundkjøringene/av- og påkjørings rampene. Dette vil forringe vår levestandard til det verre da våre uteområder blir belastet med ekstra støy.</p> <p>e) Vil minne våre folkevalgte og vedtaks besluttere i Nye Veier på at det er fullt mulig å bygge vei uten å rasere ei hel bygd, denne gangen gjelder det Hovin ei perle i Gauldalen.</p> <p>f) Hilsen oss som allerede i flere år har hatt maskineri like utenfor husene våre som durer hver dag fra tidlig morgen til sent på kveld. Den vakre utsikten vi en gang hadde utover bygda vår er erstattet med en steinhaug. Nå er det enda mere usikkert hvordan vi blir berørt. Vil dette nye forslaget føre til at husene våre må rives, eller havner vi akkurat utenfor og må leve med mer støy enn tidligere.</p>		<p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i reguleringsplan og/eller byggefase.</p>
<p><b>29. Odd Mikael Skaverna</b> 19.03.21</p>	<p><b>Merknader:</b></p>	<p>1. Det er med forbauselse at jeg ser at NV prøver og gå vekk fra innsigelsesfritt og godkjent trasé. Det er alt revet flere bolighus og ett småbruk på godkjent trasé.</p> <p>a) No vil NV gå bort fra den og heller krysse Gaula i Gaulfossen. Dette medfører at 6 bolighus og ett gårdsbruk må saneres.</p> <p>b) Ved kryssing av Gaulfossen vil et landemerke på Hovin gå tapt. Det er ikke få som står på Gaulfossbrua og ser nordover gjelet. Enten det er flom eller elva er lita. Mang en turist har tatt bilde nordover gjelet med jernbanebrua nede ved Gaulfosshølen.</p> <p>c) Gaulfosshølen er en god fiskeplass og en hvileplass for laksen før den starter på fossen. Oppover langs sidene av fossen finnes det helleristninger av stor verdi.</p> <p>d) Gammellina er delvis brukt som tursti. Den vil trolig bli utradert i området der brua kommer.</p> <p>e) Når en kommer til Gaua, skal en krysse et verdifullt naturreservat. Dette er et uerstattelig område. Videre er vel også Nordtømmesterassene fredet.</p> <p>f) Også det vi kaller gammelelva vil bli ødelagt. Slike gamle elveleier er verd og ta vare på.</p>		<p>Innspillet og informasjon om verdier tas til orientering.</p> <p>Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>



		Ved å beholde den trasé som er godkjent unngår en og skade alt det som foran er nevnt.		
<b>30. Geir Tore Midttømme</b> 22.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Som du ser av bildene så er landskapet formet i nyere tid. Gaua har vært kanalisert i flere omganger på 80/90 tallet.</p> <p>Det er registrert en del fugler ved området Hovinsdammen som fuglekikkerne kaller den. Området, og ikke bare dammen er først og fremst en mellomlandingsplass for fugler. Antall registreringer har nok muligens en sammenheng med at noen av Trøndelags mest ivrige fuglekikkere bor bare 100 meter unna.</p> <p>Vedlagt kart med stoff fra NVE og jernbanelinjen på arkivet på Dora.</p>		Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
<b>31. Hovinåsen velforening</b> 25.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Hovinåsen Velforening består av i alt 29 husstander og ca. 100 beboere lokalisert på Mølleråsen, tett inntil der hvor Nye veier foreslår ny E6 trasé. Vi er sterkt kritiske til dette forslaget om ny trasé og ber innstendig om at dette forslaget forkastes av våre politikere i Melhus kommune, og at Nye veier går bort fra den nye planlagte traséen på Hovin.		Innspill tas til orientering.
	2.	For det første er vi veldig kritisk til hvordan Nye veier gikk frem på angående varsling til de som blir rammet av denne nye traséen. Å få beskjed om at du står i fare for å miste hus og gård, et helt livsgrunnlag, kun få timer før du møter Nye veier til orienteringsmøte, er under enhver kritikk. Beboerne på Hovinåsen og omegn, som blir direkte eller indirekte berørt av dette, er alle sterkt imot at nok en grend blir ødelagt av Nye veier. Fra før er det revet en del hus og en gård er jevnet med jorden, der den opprinnelige planlagte E6 traséen skulle bygges. Nå kan enda flere hus og en hjørnesteinsbedrift med ca. 18 ansatte forsvinne. Vi spør om det virkelig er nødvendig av Nye veier å komme med forslag om ny trasé gjennom Hovin nå? Er den økonomiske besparelsen viktigere enn arbeidsplasser, gårdsbruk og husstander?		Vegtiltak vil medføre inngrep som påvirker enkeltpersoner direkte og indirekte.  Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
	3.	All forutsigbarhet er borte med dette nye forslaget til Nye veier. Vi har eksempler her på Hovin, der folk har flyttet fra hus som ligger i den planlagte E6 traséen fra 2012/2016, som nå er revet og innløst av Nye veier. Disse har nå kjøpt seg hus på Mølleråsen, og kan nok en gang bli berørt av ny E6, hvilket omfang er uvisst. For oss beboere her på Mølleråsen frykter vi verditap av boliger og tapt livskvalitet grunnet at E6 kan komme som vår nærmeste nabo.		Se svar 2). Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet etter at begge alternativ er konsekvensutredet.
	4.	Når Nye veier nå kommer med sitt forslag til ny E6 trasé, er det da tenkt over hva som møter dem i en eventuell byggefase? Er den nye foreslåtte traséen utredet grundig nok til å kunne gå ut med at man sparer 700 mill – 1 mrd kroner? Følgkostnadene med å bygge vei på foreslåtte ny trasé må tas hensyn til, og kan bli store.		Se svar 2). Kostnader vil bli avklart mer detaljert når endelig løsning foreligger for E6, og vil være en del av grunnlaget for å vurdere konsekvensene av løsningen.
	5.	Vannforsyningen fra Nordre Hovin vassverk som vi benytter oss av vil bli berørt og ligger i foreslått veitrasé.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
	6.	Vi er også kritisk til at det blir gjort store naturinngrep i Gaulfossen og i biotoper som gamleelva og nærliggende områder. Gaulfossen er en turistattraksjon, som tiltrekker seg norske og utenlandske besøkende hvert eneste år. For lokalbefolkningen betyr dette område svært mye.		Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.
	7.	Med dette ber Hovinåsen Velforening politikerne om å forkaste nytt forslag til Ny E6 trasé på Hovin. Vi som beboere på Mølleråsen er sterkt imot ny foreslått veitrasé!		Innspill tas til orientering. Valg av løsning vil bli tatt etter at begge er konsekvensutredet.
<b>32. Unni og Sverre Nordhammer</b> 25.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>a) I vårt siste innspill som gjelder vår turismevirksomhet delte vi vår bekymring for hvilke konsekvenser trafikken vil gi for driften vår. Dette er noe som vi nå skjønner kan ha enda større konsekvenser enn vi har tenkt på i tidligere.</p> <p>b) Da vi ligger kloss inntil fylkesvei 672 ser vi jo at det kan bli svært vanskelig å tilfredsstille de krav våre gjester har i den perioden arbeide pågår. På det meste er det laksefiskere fra 12 – 13 land som velger å bruke fra 1 – flere uker her hos oss. Det er nettopp roen og naturopplevelse hos oss de synes er unik. Vi har også mange andre turister som</p>		<p>Innspill tas til orientering.</p> <p>Konsekvenser og tiltak i anleggsfase avklares i reguleringsplanen og følges opp videre i anleggsgjennomføringen. Ev. tiltak vil iverksettes dersom dette er nødvendig.</p>

		bestiller overnatting i forbindelse med ferie eller reise nord eller sør. Hyttene og rommene har også vært mye brukt mye av firma som har behov for overnatting i forbindelse med arbeide i nærområde. Vi er veldig usikre på om det nå er mulig å drive når arbeide med veien starter og i tiden utbyggingen pågår.	
33. Julie Slørdahl 30.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Denne høringsuttalelsen er skrevet på vegne av undertegnede og øvrige beboere (Olaug Volden, Erik Volden og Margrethe Volden) i Åsaringen 114 (gårdsnummer 238, bruksnummer 198) som står i fare for å bli revet.  Høringsuttalelsen tar hovedsakelig for seg konsekvensene av det nylig foreslåtte trasévalget for Europaveg 6 forbi tettstedet Hovin, fremgangsmåten til Nye Veier (NV) og fremhever kritikken Nye Veier allerede har mottatt fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Uttalelsen vil også forsøke å sette fremferden til Nye Veier i perspektiv med hensyn til de Forente Nasjoner (FN) sine 17 bærekraftsmål, som er verdens felles arbeidsplan for å utrydde trusler mot menneskeheten, som fattigdom og klimaendringer.	Innspill tas til orientering.
	2.	<b>Bakgrunn</b> a) Det er tungt å få beskjed om at eiendommen man har arbeidet for å tilegne seg og beholde står i fare for å bli sanert på grunn av vegutbygging. Den private eiendomsretten er imidlertid hjemlet i den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) og regulert av norsk lov. b) Dersom konsekvensen av veiutbyggingen utelukkende hadde vært sanering av vår og seks andre boliger, inkluderende et gårdsbruk, ville denne saken fortsatt vært belastende for oss. Det er dog et viktig poeng at vedtatt trasé fra 2016 allerede har medført flere saneringer på Hovin, som i verste fall viser seg unødvendige, og at alternativ 1.2 og 1.3 som Nye Veier nå legger fram for ny trasé vil få enorme konsekvenser for Hovin i sin helhet. c) Vegbygging representerer imidlertid et arbeid som vil få negative konsekvenser for de 16 øvrige bærekraftsmålene, det gjelder derfor å begrense påvirkningen i størst mulig grad. Vi mener så klart ikke at Nye Veier sitt forslag markerer undergangen for bærekraftsmålene som skal redde verden, men at det er et steg i gal retning når man vurderer omfanget og utbredelsen av konsekvensene. d) Det foreligger vedtak om trasé for strekningen fra 2016 og man har tenkt at dette er de betingelsene som er gitt for enhver fremtidig optimaliseringsprosess. Hvordan det nye forslaget sjokkerte et helt lokalsamfunn vitner om utilstrekkelig og utydelig kommunikasjon fra Nye Veier. e) Alternativ 1.2, som Nye Veier nå legger fram som sin foretrukne trasé for Europaveg 6 på strekningen Gyllan-Kvål, tilfredsstillers selskapets egne kriterier og de Forente Nasjoners bærekraftsmål 9. Samtidig opplever berørte enkeltindivider og lokalsamfunnet en urett. Dette er forståelig når en inspiserer hvordan alternativ 1.2, i større grad enn allerede vedtatt trasé og andre optimaliseringsalternativer som ikke krysser Gaulfossen, krenker andre bærekraftsmål.	a) og b) Vegtiltak vil medføre inngrep som påvirker enkeltpersoner direkte og indirekte. Vi ser at dere som bor på Hovin vil få de største belastningene når vi nå foreslår en ny trase. Vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak er viktig i videre arbeid med reguleringsplanen. c) Planprogrammet kap. 8.8: I prosjektet benyttes CEEQUAL som et styringsverktøy for å aktivt jobbe med bærekraftsmålene underveis i planleggingen av reguleringsplanen. d) En god og åpen dialog vektlegges framover i planleggingen. e) Løsning for E6 vil avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
3.	<b>Konsekvenser og nærføring til Hovinsåsen</b> Alternativ 1.2 og 1.3 for Europaveg 6 på strekningen Gyllan-Kvål medfører nærføring til Hovinsåsen, som er Hovins største boligfelt. 1. <u>Helse og livskvalitet</u> a) Nærføring til etablert bebyggelse medfører betydelig økt risiko for en rekke kroniske skader og sykdommer. b) Støy og støv: - En større del av boligfeltet havner innenfor den foreløpige beregningen av rød støysone og at en større del av boligfeltet havner innenfor støysonen i det hele tatt sammenlignet med den vedtatte traseen	a) Begge løsninger vest og øst for Gaula skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med etablering av ny E6 vil flere eiendommer bli berørt av tiltaket. Det vil bli satt krav til skjerming av anleggstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden. På samme vis vil luftforurensning bli beregnet for å avklare ev. behov for tiltak.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Støy er som kjent en uheldig konsekvens av vegbygging og medvirkende årsak til folkehelseproblemer som søvnforstyrrelser, hjerte- og karsykdommer, hørselstap, tinnitus og redusert livskvalitet. Flere av helseplagene som støy er medvirkende årsak til, er årsak til en rekke sekundære helseplager, eksempelvis angst og depresjon.</li> <li>- Nærføring medføre økt eksponering for debris fra byggeprosessen og trafikken når vegen er ferdig utbygd. Med økende støveksposering, øker også risikoen for plager og sykdommer i luftveier som kronisk obstruktiv lungesykdom (KOLS), astma og allergi. Både støy og støv kan også bidra til svekking av kroppens infeksjonsforsvar, og slik redusere motstandsdyktigheten ved bakteriell og viral smitteeksponering.</li> </ul> <p>c) Uforutsigbarhet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- er i seg selv nok til å forårsake helseutfordringer</li> <li>- 25 beboerne i ytterligere syv nye boliger, deriblant gårdsbruket Rønningen, står i fare for å måtte rives.</li> <li>- de fleste hadde forsonet seg med den innsigelsesfrie traseen.</li> <li>- nok en gruppe foreldre må streve med å forklare barna sine at de må flytte på grunn av vegbygging.</li> <li>- de yngste barna er vokst opp med denne planprosessen. De har vokst opp med at venner flyttet ut av skolekretsen, på grunn av mangel på erstatningstomter etter grunnerverv i forbindelse med vegplanleggingen, og møter med Statens vegvesen og Nye Veier i stuene sine.</li> <li>- Kontrabeskjeden fra Nye Veier var uforutsett og beviste for innbyggerne på Hovin at Nye Veier ikke holder ord – Et uheldig omdømme for et selskap oppfostret av landets sittende regjering.</li> <li>- Nærføringen til boligfeltet strider ikke bare mot de Forente Nasjoners bærekraftsmål 3: God helse og livskvalitet, men også Nye Veiers eget utsagn om å «Flytte trafikk fra bolig- og sentrumsområder» med den hensikt å minimere påvirkningen på det ytre miljøet.</li> <li>- Belastningene som nærføring til boligfeltet vil medføre, påføres mennesker som har bosatt seg unna vegen, flere står også i den situasjonen at de flyttet fra vedtatt trasé og nå blir berørte nok en gang. I tillegg har man alle de som de siste årene har investert i bolig og oppussing på Hovinsåsen fordi de trodde de visste at vegen ikke kom der.</li> </ul> <p>2. <u>Utdanning</u></p> <p>a) Nye Veier har uttalt til grunneiere at de foreløpig ikke vet hvor anleggstrafikken kommer til å gå i byggeperioden. Lokale forstår imidlertid at slik infrastrukturen er i dag, finnes kun et reelt alternativ: Å krysse Gaulfossbrua og passere Hovin barneskole med Hovin barnehage i relativ nærhet. Dette har uheldige konsekvenser for skolebarna på Hovin og truer de Forente Nasjoners bærekraftsmål 4: God utdanning.</p> <p>b) Trafikksikkerhet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- barn mangler evnen til å tolke trafikkbildet og handle hensiktsmessig. De fleste barna bor på Hovinsåsen, og tilfredsstillt per i dag ikke kriteriene for skoleskyss, disse må krysse vegen for å ankomme skolen.</li> <li>- Anleggstrafikk vil altså medføre utrygg skoleveg. Store deler av skolegården ligger like ved vegen, og slik vil barna også eksponeres for luftforurensning og støy i skoletiden.</li> </ul> <p>c) Konsentrasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flere av skolens rom har vinduer vendt mot vegen hvor man ser for seg at anleggstrafikken vil gå. Dette vil medføre støy og visuelle forstyrrelser for elevene, som medvirker til konsentrasjonsvansker. Uforutsigbarheten som preger Hovin, påvirker også konsentrasjonen til skolebarna fordi de er redde for å miste det de holder kjært og fordi foreldre opplever å ikke kunne gi tilstrekkelige svar på spørsmålene deres om situasjonen.</li> </ul> <p>d) Områder med undervisningsverdi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hovin barneskole og Hovin barnehage benytter ofte de lokale områdene Bygdetunet, Gaulfossen, Gammelelva, Gaua og Nordtømmesterrassene i</li> </ul>	<p>b) Se svar 2. Innspill vil bli vurdert videre.</p> <p>2. <u>Utdanning</u></p> <p>a) Innspill tas til orientering. Konsekvensutredning for begge alternativ vil være utgangspunktet for valg av løsning.</p> <p>b) Se svar a) Løsning for gangveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6. Eventuelle tiltak for å ivareta sikkerhet vil iverksettes.</p> <p>c) Se svar a) og b). Innspill vil bli vurdert. Behov for tiltak i anleggsgjennomføring er noe som vil bli avklart i reguleringsplanen.</p> <p>d) Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p>
--	---	--

	<p>undervisningssammenheng. Her er de minste skjernet for trafikk og kan leke og utfolde seg, samtidig som de gis anledning til å lære.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sikre at oppvoksende generasjoner tilegner seg det samfunnet har definert som gode holdninger og gjør de unge i stand til å arbeide for en bedre, mer bærekraftig verden. Voksne er barnas rollemodeller, det er viktig at vi uttrykker enighet mellom de holdningene vi formidler som viktige og de holdningene vi faktisk viser gjennom våre handlinger.</li> <li>- Gaulfossen benyttes også som undervisningssted og studieobjekt av Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU).</li> </ul> <p><b>3. Lokalsamfunnet</b></p> <p>a) Alternativ 1.2 og 1.3 for Europaveg 6 på strekningen Gyllan-Kvål medfører betydelige inngrep i Hovins natur- og kulturlandskap. De vil medføre ødeleggelse av flere verneverdige natur- og kulturfenomener (se 3. Konsekvenser av motorvegbru over Gaulfossen og fylling over Gammelelva og Gaua).</p> <p>b) I tillegg vil vegbyggingen medføre utradering av bedriften XL-bygg Midttømme med 18 ansatte. Alt dette representerer det motsatte av bærekraftig utvikling for lokalsamfunnet Hovin. Det kan for det blotte øyet virke som om Nye Veier har undersøkt hvilke attraksjoner det er verdt å bevare på Hovin, for så å legge veglinjen tvers over så mange som mulig av disse.</p> <p>c) Nye Veier sin uprofesjonelle oppførsel, hvor en vedtatt trasé etter flere år plutselig endres totalt, har før byggestart bidratt til et mindre inkluderende lokalsamfunn. Vestsiden er sjokkerte og arbeider aktivt mot det nye forslaget, mens bitterhet ser ut til å prege østsiden, naturlig nok. Vårt lokalsamfunn preges nå av uoverensstemmelse og uenighet om en sak utenfor vår bestemmelsesmyndighet. Dette skyldes Nye Veier og kunne fint ha vært unngått.</p> <p><b>4. Privatøkonomi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etter alternativ 1.2 ble lansert som foretrukket trasé, har samtlige boliger på Hovin, spesielt Hovinsåsen, falt i verdi. Dette er svært uheldig for de som planlegger flytting, men ikke kan selge huset uten økonomisk tap.</li> <li>- Flere boliger ligger innenfor influensområdet av det nye forslaget. Disse fikk ikke varsel fra Nye Veier fordi de ikke er ansett som berørte. Samtidig blir bomiljøet deres forverret, og de kan ikke selge boligene uten betydelig økonomisk tap. Dette er respektløst og kan utfordre privatøkonomien til enkelte. I tillegg bidrar det sterkt til uforutsigbarhet og redusert livskvalitet.</li> <li>- Å uventet sette et stort boligfelt i den situasjonen at boligene deres over natten faller markant i verdi er et steg i gal retning, i alle fall når det finnes alternative traseer som berører langt færre og hvor arbeidet er påbegynt.</li> </ul>	<p><b>3. Lokalsamfunnet</b></p> <p>a) Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak.</p> <p>b) Se svar a).</p> <p>c) Informasjon tas til orientering, og medvirkning i videre arbeid med reguleringsplanen skal ivaretas.</p> <p><b>4. Privatøkonomi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Innspill tas til orientering. Konsekvensutredning for begge alternativ (kryssing ved Gaulfossen eller kryssing ved Røskaft) vil være utgangspunktet for valg av løsning.</li> <li>- I forbindelse med reguleringsplanfasen vil vi bruke informasjonen vi har mottatt, og med bakgrunn i dette vurdere løsninger for E6, og hvilke tiltak/justeringer som må gjennomføres.</li> </ul>
	<p><b>4. Konsekvenser av motorvegbru over Gaulfossen og fylling over Gammelelva og Gaua</b></p> <p>Alternativ 1.2 og 1.3 for Europaveg 6 på strekningen Gyllan-Kvål medfører krysning av Gaulfossen med motorvegbru og fylling over våtmarksområdene Gammelelva og Gaua og jordbruksarealer. Dette utgjør ekstreme inngrep i natur- og kulturlandskapet på Hovin. Norges vassdrags- og energidirektorat har allerede uttrykt misnøye med krysning av Gaulfossen («NVE ønsker ikke krysning over Gaulfossen») og nærføringen til Gaula som det legges opp til.</p> <p><b>1. Biologisk mangfold</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Områdene i og rundt Gaulfossen, Gammelelva og Gaua har rikt innhold av akvatiske og terrestriske økosystemer. Gaula er velkjent som lakseelv utenfor Norges landegrensener og gjelet ved Gaulfossen tiltrekker seg et multinasjonalt spekter av fiskere hver sesong.</li> <li>- Nytt alternativ medfører store inngrep ved Gaulfossen og i Gammelelva og Gaua. Inngrepene vil medføre landforringelse og ha konsekvenser for økosystemene som det er umulig å forutse. Dette fordi det er umulig å fullstendig kartlegge en art sin nisje forut for dens forsvinnelse, og dermed er det umulig å bestemme hvilke konsekvenser det vil</li> </ul>	<p>Innspillene tas til orientering. Informasjon blir brukt videre i planleggingen av tiltak og vurdering av konsekvens og ev. skadereduserende tiltak. Prosjektet vil framlegge et klimaregnskap som en del av reguleringsplan.</p> <p>Det skal utføres en fullstendig konsekvensutredning i tråd med metodikken i Håndbok V712. Dette er nærmere beskrevet i planprogrammet. Begge alternativ mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes, og vil påvirke valg av løsning for E6.</p>

	<p>få for biotopen i sin helhet dersom arten forsvinner fra økosystemet. Uvitenhet om økologisk samspill har i foregående epoker forårsaket stort, irreversibelt tap av biologisk mangfold. På dette tidspunktet har verden bedre kunnskap om økologi. Når det finnes alternativer for Europaveg 6 ved eksisterende veglinje, er dette på mange måter å foretrekke fra et økologisk perspektiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Økt nærføring til Gaula vil også medføre økt belastning på elva i form av klimagasser fra byggeprosessen og siden trafikken på vegen. En skogkant vil være nødvendig for å redusere den påvirkningen dette har på de gjenværende biotopene i området, slik Norges vassdrags- og energidirektorat også påpeker.</li> </ul> <p>2. <u>Natur- og kulturhistorie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gaulfossen har rik historie med fascinerende, naturlige formasjoner, som jettegrytene i bunnen. Og den gamle toglinja (Gammellina) som går langs fossen og helleristningene utgjør en viktig del av områdets kulturhistorie, sammen med den gamle jernbanebrua og Gaulfossbrua. Motorvegbru i området vil, som tidligere nevnt, belaste elva og forringe områdets estetiske verdi.</li> <li>- Nordtømmesterrassene er syv naturlige hyller i stigningen fra dalbunnen på Hovin, dannet av Gaulas gradvise graving i landskapet. Traséforslag som innebærer fylling over Gammelelva og Gaua, truer Nordtømmesterrassene.</li> </ul> <p>a) <u>Metodikk</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prestasjonsmålet om <i>samfunnsøkonomisk lønnsomhet</i> vektet 40 % og utkonkurrerer dermed å <i>minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø</i> (25 %), <i>trafikksikkerhet</i> (20 %) og <i>jordbruksbeslag</i> (15 %). Alle konsekvensene som denne høringsuttalelsen fremhever og bekymringene den uttrykker, utgjør altså bare en ubestemt del av 25 % i regnskapet til Nye Veier. Norges vassdrags- og energidirektorat har også kritisert metoden for valg av trasé fordi den mangler referanse til anerkjent metodikk og fordi det er uvisst om beslutningen er objektiv.</li> </ul>		
	<p>5. <b>Konklusjon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nærføring til Hovinsåsen, krysning av Gaulfossen og fylling over Gammelelva og Gaua har store konsekvenser for den menneskelige bebyggelsen og biotopene i området samt Hovins natur- og kulturhistorie. Det er underlig hvordan Nye Veier legger fram alternativ 1.2 som sitt foretrukne alternativ etter Norges vassdrags- og energidirektorat har uttrykt sin misnøye med krysning over Gaulfossen.</li> <li>- Det er kritikkverdig at Nye Veier forsøker å endre traseen fullstendig nært byggestart, og hvordan det blir kalt en optimalisering. I tillegg er metodikken til Nye Veier for trasévalg suspekt og vektlegger ulike kategorier på en moralsk uforsvarlig måte. Ikke alt har en verdi i kroner og øre. Det betyr ikke at det er verdiløst.</li> </ul>		<p>Tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>
<p><b>34. Guri og John Horg</b> 30.03.21</p>	<p><b>Merknader:</b></p> <p>1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye veiers forslag på ny trasé mellom Røskaft og Gylland har utløst et massivt engasjement. Vi som bor på østsida av elva og blir hardt rammet av det gamle forslaget, vil med dette informere om det vi tenker.</li> <li>- I 2014 fikk vi det første varselet fra Statens vegvesen om ny vei gjennom kommunen. Det var annonsert åpent møte på Lundamo ungdomsskole hvor planer og kart ville bli lagt fram. I møtet ble de informert om at alle husa våre, bortsett fra kårboligen skulle rives. Dette for å gjøre brua over Gaula kortest mulig og fordi veien videre skulle gå i en stor bue.</li> <li>- Vi har fått med oss via media at brua skal svinges litt og at jernbanen skal flyttes ut for å gi bedre plass til vei. Dette er det godkjente alternativet fra 2016. Likevel blir det veldig trangt. I dag er husa 20m fra E6. Med 4-felts hovedvei, 2-felts lokalvei og gangvei er vi redd husa igjen står i fare for å bli revet. Brua blir veldig høy og dominerende. Om husa blir stående er det ikke akkurat den utsikten vi ønsker oss.</li> <li>- Vi er også grunneiere på østsida av Gaulfossen og medeiere i laksevaldet i kulpen i nordenden av fossen. Trasévalget fra 2016 med ei 550m lang bru over elva ved Røskaft, vil ikke berøre oss direkte med pilarer, men vi er redd den likevel vil gi store negative</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Kryssing ved Gaulfossen eller kryssing ved Røskaft gir ulike utfordringer.</p> <p>Løsning for lokalveger og gangveger er noe som avklares i videre planarbeid, og avhenger av valgt løsning for E6</p>

		<p>konsekvenser. Gaulfossvaldet er et av de beste i Norge, både på grunn av sikker fangst og sin særegne intime beliggenhet. Med utsyn til ei så gedigen bru tviler vi på at det blir like attraktivt. Hva med støyen fra brua? Hvilken betydning får bygginga og pilarene for livet i elva? Vi er redd for at så store inngrep vil skade både fisket og økonomien knyttet til elva.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ei kort bru lenger sør i fossen vil knapt bli synlig fra laksevaldet. Både den og veien forbi på vestsida må kunne skjermes godt mot støy. Med såpass god avstand mellom veien og valdet som kartet viser, tror vi heller ikke at utsikten og området rundt vil forringes. Så for oss er det nye forslaget med vei på vestsida og kort bru over fossen, bare positivt.</li> <li>- Vi håper at politikerne holder hodet kaldt og behandler alle likt, om man roper høyt eller går litt stille i dørene.</li> </ul>		
<b>35. Melhus historielag</b> 12.04.21	<b>Merknader:</b>	<p>1. - Nylig ble det presentert et nytt traseforslag for E6 på vestsida av Gaula ... Det er et radikalt forslag som bryter totalt med det som Melhus kommunestyre har vedtatt.</p> <p>- Melhus kommunestyre er kommunens øverste planmyndighet og har vedtatt et traseforslag som Nye Veger normalt må forholde seg til. Melhus Historielag er derfor overrasket over Nye Veger som tiltar seg mer rollen som planlegger med fullmakt til å presse gjennom forslag ved å true kommunestyret for å få sine planer gjennomført.</p> <p>- Kommunestyret er vårt høyeste demokratiske organ og ikke et sandpåstrøingsorgan for mer eller mindre gjennomtenkte planer. I så store prosesser som planlegging av ny E6, er det viktig med forutsigbarhet og trygghet for befolkninga. Det er fram til det endelige vedtaket om fastlegging av trase, lagt ned mye arbeid, ikke minst med involvering av berørte, med grunnavståelse og rivning av eksisterende hus som allerede er gjennomført.</p> <p>På bakgrunn av dette mener Melhus Historielag at det nye planforslaget fra Nye Veger må avvises totalt. Dette er uholdbart!</p>		<p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Kryssing ved Gaulfossen eller kryssing ved Røskaft gir ulike utfordringer.</p>
<b>36. Arvid Gylland</b> 15.04.21	<b>Merknader:</b>	<p>1. Arvid Gylland AS driver med transport av gods, samt kjøp og salg av lastebiler. Virksomheten har base med garasje/verksted og kontor i Fossvegen 270 i Melhus kommune. Det er opparbeidet parkeringsområde for lastebiler og oppstilling av kjøretøy som omsettes i selskapet. I noen av alternativene, alternativ 1.3 og 1.4, som er vist til Melhus kommune er ny trase lagt ved basen til Arvid Gylland AS. Dette vil føre til at oppstilling og parkeringsplass kan forsvinne. Dette betyr at virksomheten må opphøre og seks arbeidsplasser går tapt, da det er vanskelig å finne tilgjengelige arealer. Basert på dette går firmaet imot alternativ 1.3 og 1.4.</p> <p>Det er Melhus kommune som fastsetter planprogrammet, og det forventes at det i vedtaket gis tydelig signal om linje for ny E6 må ivareta virksomheten, og at den kan fortsette som i dag.</p>		<p>Innspill tas til orientering. Linjene 1.3 og 1.4 er ikke aktuelle å videreføre. Disse var en del av optimaliseringsarbeidet, men vil ikke arbeides videre med.</p>
<b>37. Audun Krogstad</b> 08.04.21	<b>Merknader:</b>	<p>1. Det ble registrert bosetning her på Rønningen gård for første gang i 1645. Det har vært en allsidig drift med flere dyreslag. I den senere tid har det vært drevet melkeproduksjon og kjøttproduksjon på storfe. Laksefiske og lakseturisme har også vært en viktig del av gårdsgrunnlaget. Min tippoldefar Henrik Knudsen Krogstad kom til gården i 1868. Det har vært min og min frues arbeidsplass og bosted siden 1997. Dette har siden da vært vårt livsverk, som vi har utviklet og drevet på en fornuftig måte. Vi har i denne tidsperioden stiftet familie og fått tre barn, som også har hatt sin oppvekst og lærdom i natur- og gårdsmiljøet.</p> <p>2. Gården disponerer i dag en melkekvote på 95 000 liter. Det drives en kjøttproduksjon på cirka 50 dyr av den tunge kjøttferasen Limousin. Det foreslåtte planprogrammet vil føre til en forringelse og vanskeliggjøring av forflytning av dyr mellom beiter. Det blir en oppdeling av eiendommen, og dette er negativt med tanke på fremtidig drift. Det må eventuelt tilrettelegges med adkomster til forskjellige areal. En del av arealet som kommer i konflikt</p>		<p>Innspill tas til orientering.</p> <p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>

		med foreslått planprogram blir i dag brukt som redskapslager, strøsandlager og produksjon av ved og liknende.		
	3.	Det leies ut laksefiske i valdet Gaulfosshølen til internasjonale, nasjonale og lokale kunder. Laksefiske og utleie av disse rettighetene har vært en bærebjelke for gården i over 100 år. Det må kartlegges en eventuell forringelse av miljøet, opplevelsen og muligheten rundt dette verdenskjente laksevaldet. Dette gjelder med tanke på eventuell bru over Gaulfossen samt veg. I dag har vi støy fra eksisterende E6 og jernbane fra den østlige siden av elven. Ved en eventuell ny motorveg, vil det bli støy fra begge sidene. Derfor må dette utredes i forhold til om dette har en langsiktig påvirkning på fisket og opplevelser, og med tanke på eventuell kompensasjon.		Inngrep, konsekvenser og tiltak for fisket vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Prosess med grunnverv vil først skje når vedtatt løsning foreligger.
	4.	I vestlig retning for gården raste det i 1989 ut en enebolig, der en kvinne omkom. Dette raset skjedde på grunn av dårlige grunnforhold. Dersom foreslått trasé og inngrep gjennomføres, kan dette få fatale konsekvenser for gjenværende bebyggelse i Jensrønningen og på Mølleråsen. Jeg frykter at hele området kan rase ut. Her må det vises stor aktsomhet.		Det vil bli gjennomført grunnundersøkelser, geotekniske vurderinger og beregninger for å avklare sikkerheten i forbindelse med reguleringsarbeidet. Nødvendige tiltak vil iverksettes for å ivareta sikkerheten. Det vil ikke bli utført tiltak dersom det stilles tvil til om løsningen er gjennomførbar.
	5.	For 2 år siden kjøpte jeg gnr. 238 bnr. 124 av Melhus Kommune. Dette området er regulert til boligformål, og jeg ser for meg en utvikling av disse mulighetene i framtiden. Eiendommen ligger i området der det er planlagt bru fra vest til øst over Gaulfossen.		Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	6.	Det ligger både private og kommunale vann- og avløpsledninger på min eiendom. NTE har også et viktig knutepunkt for fiberbredbånd med et nodeskap stående på min eiendom. Der kommer det inn rikssignal fra en trasé langs jernbanen, som så blir ført videre til forskjellige bygder i Gauldalen og på Hølanda. Alle disse punktene må utredes.		Tas til orientering. Dersom tiltak berører eller skader vann- og avløpssystem, vil dette bli erstattet.
	7.	Gammelelva som oppstod etter kanaliseringen av Gaula i 1920-årene, har blitt et viktig tilholdssted for fugle- og dyreliv. Vannivået her gjenspeiler grunnvannshøyden på deltaet i området Gaula og Gaua. Jeg ser på det som svært uheldig dersom det skal legges en firefelts motorvei gjennom dette området med tanke på grunnvann, fauna og landbruksareal.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak for Gaua og Gammelelva vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	8.	Til slutt vil jeg nevne de helsemessige påkjenningene som følge av Nye Veiers nye og overraskende forslag. Familien føler det er krevende å leve med en uvisshet og usikkerhet knyttet til fremtiden. Det fører til dårlig søvn, konsentrasjonsvansker og angst for telefonoppringninger. Vi er svært kritiske til måten Nye Veier har gått fram i denne saken. Jeg ble oppringt fredag den 26. mars av Norconsult med informasjon og forespørsel om grunnboring. Så kom det et informasjonsbrev om «Registrering på gårdsnivå» i postkassen vår mandag i påskeuka (29. mars), med svarfrist 7. april (!). Vi føler oss respektløst behandlet så tett inn på påskehøytiden.		Innspill tas til orientering. Vegtiltak vil medføre inngrep som påvirke enkeltpersoner direkte og indirekte. Det er ønskelig å få til god dialog og medvirkning i videre planprosess.
	9.	Konklusjonen er at formannskapet i Melhus kommune og Nye Veier må forkaste dette nye forslaget til nytt planprogram, fordi det allerede er vedtatt en trasé uten innsigelser på østsiden av Gaula med en fartsgrense på 100 km/t. Det er ikke vedtatt at det må være 110 km/t, det er kun en anbefalt maksgrense. En annen begrunnelse er at det er feil beregning i bruk av landbruksareal på det nye forslaget. Nye Veier regner kun bredden på den nye vegen som areal og ikke selve bredden på fyllingen, det fører til at det vil gå bort mere landbruksareal enn det kartet og beregningene til Nye Veier viser. Ved flytting av Hovinskrysset lengre nordover til arealet hvor XL-bygg ligger, sparer dette bruken av landbruksareal uansett hvor krysning av Gaula blir. Det er heller ikke med i arealregnskapet dersom gården skal gjenoppbygges på et nytt areal. Det kan virke som om Nye Veier med sine konsulenter ønsker å fremlegge et så gunstig arealregnskap som mulig uten at dette stemmer. Beregningene må kvalitetssikres av uavhengige fordi vi ikke stoler på arbeidsmetodene og resultatene som Nye Veier fremlegger.		Planprogrammet beskriver mer detaljert hvordan begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.  Det skal utføres en fullstendig konsekvensutredning i tråd med metodikken i Håndbok V712. Dette er nærmere beskrevet i planprogrammet.  Krav til planprosess sikrer at faglige vurderinger blir ettergått av ansvarlig myndighet. Dersom de finner feil og mangler ved Nye Veiers metoder eller resultat vil dette komme frem i deres tilbakemelding.
<b>38. Bente Hustøft, Ketil Andrassen, Vibeke Andreassen</b>	<b>Merknader:</b>			
	1.	Eiendommen 238/199 på ca. 900m2 ble kjøpt fra Melhus tomteselskap av oss i 1995. Valg av tomt i utkanten av et byggefelt var med overlegg. Det er også i ettertid gjort betydelige oppgraderinger på eiendommen. Eksempelvis garasje, tilbygg til stue, overbygd veranda og nytt kjøkken. Vi har aldri hatt planer om å flytte ut av dette huset, det er her vi vil bo.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen etter at løsning for E6 er valgt på strekningen.

<b>Hustøft, Morgan Hustøft</b> 14.04.21	2.	Far i huset er oppvokst i Åsaringen 96, som fortsatt er i foreldres eie. Det vil si at vi også er berørt som arvinger av et hus som ligger i rød støysone til ny vei.	Innspill tas til orientering.
	3.	Vi har planer å bo her lenge, og ønsker å bestemme selv når vi vil flytte, ikke bli tvunget ut av hjemmet vårt etter et bakholdsangrep fra Nye Veier etter en prosess fra dem som er helt bak mål. Dette føles nøye planlagt fra Nye Veier. Telefon med informasjon kom først på dagen mandag 1. mars, møtet var satt til kl. 18 på kvelden samme dag og tirsdag, dagen etter, skulle de legge fram for kommunestyret og sende ut pressemelding. Det føles som om de holdt dette hemmelig fra oss som ville bli direkte berørt så lenge som overhodet mulig, og at dette ble gjort for å presse forslaget gjennom før vi i det hele tatt fikk tid til å protestere eller si imot det. Det er tydelig at Nye Veier ikke bryr seg om oss som bor i bygdene rundt i Norge. Det har ikke noe å si for dem om en liten bygd blir ødelagt så lenge de får bygd motorvei.	Innspill tas til orientering. Vegtiltak vil medføre inngrep som påvirke enkeltpersoner direkte og indirekte.  Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.
	4.	Om dette skulle bli vedtatt, så vil det bli anleggstrafikk forbi skole og boligfelt i 4 år eller mer. Traséen som ble vedtatt i 2016 vil allerede føre til mer trafiksikkerhet enn den nåværende veien, og den vil ikke gå gjennom det mest bebodde boligfeltet på Hovin. Den vil heller ikke føre til ekstremt med støy for de som vil ha husene sine ved siden av denne veien. Disse husene mister alt av verdi. Hvor er garantien på at Nye Veier ikke vil komme opp med enda flere hus de ønsker å rive på et senere tidspunkt? Det er allerede revet flere hus og en gård på Hovin som følge av det forslaget som ble godkjent i 2016, og nå kan det vise seg at de som bodde der ble tvunget ut av sine hus til ingen nytte? Nye Veier bare sier at det er slikt som kan skje. Da kan man spørre seg hvordan man kan behandle mennesker slik? Det er rett og slett forkastelig.	Innspill tas til orientering.
	5.	Vi er bekymret for at det ikke er nok eiendommer tilgjengelig på Hovin, og om det blir tomter ledig vil det ikke bli nok tid for å bygge nytt hus før det gamle eventuelt må rives. Det er også vanskelig å kunne finne tilsvarende bolig for fire personer, vi vet ikke engang om det er mulig. Vi ønsker ikke å leve i uvisshet rundt dette i et helt år, og synes dette er en forferdelig måte å behandle mennesker på.	Innspill tas til orientering. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.
	6.	Hensynet her bør være til de som faktisk bor i området og ikke på en motorvei. Denne veien vil føre til støy, trafikk og støv for de gjenboende og gjøre at et helt boligfelt blir nesten ubeboelig. Bygdene er en stor verdi for Norge og det miljøet og verdiene vi har her er ikke noe som vil komme tilbake om det ødelegges. Gaulfossen med helleristningene, Nordtømmesterrassene, Gammelelva og Gauøra vi har her på Hovin er noe som må tas vare på.	Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	7.	Kommunestyret bør absolutt ikke vedta dette, men i stedet vise at dere bryr dere om innbyggerne i kommunen dere er valgt inn for å representere. Dere kan ikke la Nye Veier kjøre over oss slik, men gjøre det klart at de må holde seg til trasé som ble godkjent i 2016. Ikke la dem gå bort fra et forslag som er demokratisk godkjent.	Se svar 3. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes.
	<b>39. Berge Photographer AS</b> 14.04.21	<b>Merknader:</b>	
1.		Undertegnede eier og driver Berge Photographer AS, med hovedvekt på salg av egenprodusert fotokunst, gjennom utstillinger og bestillinger fra kunder. Firmaet opererer fra lokaler i Åsaringen 116, og opptar ca. 70 m2 av husets totale areal, som innbefatter studio, produksjonsrom og lagerplass. Gjennom planen som Nye Veier AS har forelagt innbyggerne på Hovin vil Åsaringen 116 bli sanert, i tillegg til flere boliger og Rønningen gård. Det er svært få boliger på Hovin og i Melhus kommune som kan tilfredsstille behovet som behøves for videre drift av firmaet. Det er av den grunn sannsynlig at en må finne et alternativt sted utenfor kommunen for videre drift.	Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak for eiendommer vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	2.	Melhus kommune har gjennom kommuneplanens samfunnsdel lagt føringer for samfunnsutviklingen i tråd med bærekraftsmålene på følgende måte: « ... Kommunen skal ha en samfunnsutvikling som sikrer livsgrunnlag og trivsel og fremmer utvikling av gode og trygge lokalsamfunn både for dagens og kommende generasjoner. Langsiktige miljøvurderinger skal legges til grunn for beslutninger som tas. <b>Det skal legges til rette for utvikling og vekst i hele kommunen</b> og det skal	Innspill tas til orientering.



		satses på regionalt og interkommunalt samarbeid der det er hensiktsmessig og til det beste for innbyggerne og samfunnet.» Nye Veier AS tar ikke hensyn til ovennevnte, og kommunen har derfor et stort ansvar for å opprettholde eksisterende arbeidsplasser i tråd med sine vedtatte mål.		
<b>40. Gauldal historielag</b> 15.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Gauldal Historielag ble grunnlagt i 1924 og er et av landets eldste regionale historielag .... Som historielag vektlegger vi Gauldalens varierte og unike naturhistorie og kulturarv. Helheten og de store sammenhengene i landskapets og folkets historie er sentralt i vårt arbeid. Ingen lever kun for seg selv, men er del av noe større, f.eks. ei grend. Hver grend har sitt særpreg fordi menneskene som bor der inngår i et fellesskap med visse natur- og kulturhistoriske forutsetninger. Menneskene knytter sin identitet til stedet der de bor, og med sin til dels udemokratiske framferd har Nye Veier AS allerede rykket mange mennesker opp med rota.  Vi vil uten å nøle betegne forslaget til endring av trasévalg som et alvorlig overgrep mot folk, natur og kultur. Først og fremst i bygda Hovin der mange er direkte og/eller indirekte berørt, men også i et lokalt og regionalt perspektiv, er dette et skandaløst forslag som i praksis vil utradere en rekke naturmonument, enestående kunnskapskilder og viktige identitetsskapende områder i denne delen av Gauldalen og Trøndelag.		Innspill tas til orientering.  Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.
	2.	Den europeiske landskapskonvensjonen er en internasjonal avtale. Konvensjonen tar ikke sikte på å hindre endringer, men å påvirke endringene i en retning som folk ønsker. Konvensjonen legger særlig vekt på landskapet der folk bor og arbeider og der barn vokser opp.»  For oss i Gauldal Historielag er landskapskonvensjonen en svært viktig avtale å referere til .... Et grunnleggende prinsipp i vårt virke er respekten og interessen for lokalsamfunnet og landskapsverdiene som utgjør grunnlaget for førstnevnte. Med solid basis i landskapskonvensjonen, etterlyser vi en reell og demokratisk fundert medvirkning der innbyggerne har sterk innflytelse på valgene som tas. Hvem eier landskapet? Er det Nye Veier AS eller de fastboende og alle som føler en tilknytning til et sted eller et område? Og hva med landskapets egenverdi?		Innspill tas til orientering. Se svar 1.
	3.	Nordtømmesterrassene/Hovinterrassene er en kvartærgeologisk lokalitet som bidrar til å gi landskapet omkring Hovin en helt unik karakter. Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) betrakter disse sju severdige og verneverdige «trappetrinna» fra Gaula og opp til gardsbebyggelsen på Tømmessletta som geologisk arv, nærmere bestemt et geosted. I forbindelse med friluftskartlegginga i 2014, definerte Trøndelag fylkeskommune det aktuelle jordbrukslandskapet som verdifullt med vekt på geologi og historie. Kartlegginga avdekket blant annet de store kunnskapsverdiene og opplevelseskvalitetene knyttet til denne seksjonen av kulturlandskapet. Disse kvalitetene ved området har etter vår mening økt betraktelig etter de arkeologiske undersøkelsene på Sandbrauta i 2017-2018, samt supplerende arkeologiske funn og observasjoner på Nordtømmesterrassene. Med den solide kunnskapsbasen vi nå har er fysiske inngrep i dette geostedet etter vårt syn uakseptable.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen
4.	Gaulfossen kan godt kalles hjertet i det gjeldende landskapet. Etter det Gauldal-historielag erfarer, vurderer NGU i skrivende stund å heve fossekløftas status til et geosted på linje med de nevnte Nordtømmesterrassene. Gaulfossen er på mange måter et helt enestående landskapstrekk med en sjeldent rik geologisk, arkeologisk og historisk saga å berette.  Sia 2018 har vår kunnskap om fossekløfta som en natur- og kulturhistorisk lokalitet og attraksjon gjort et betydelig hopp. Foruten historien til selve landforma, avdekker vi i Gaulfossen lag på lag med kulturminner fra de eldste tider og fram til nyere tid. Viktige fagmiljø som NGU og NTNU Vitenskapsmuseet har i fellesskap gitt oss en forståelse av betydninga av fossekløfta som et rituelt sentrum i bronsealderen og førromersk jernalder –		Innspill tas til orientering, se svar 1 og 3.	

	<p>et «landskap i landskapet». Bergkunsten på vestsida fossen er unik i internasjonal målestokk og må betraktes som sammenvevd med selve naturformasjonen og kreftene i elva. De pedagogiske verdiene knytta til Gaulfossen er enorme. Med det massive inngrepet som nå foreslås i form av ei firefelts bru over fossekløfta står dette naturmonumentet i akutt fare for å gå tapt som arena for opplevelser og læring. Med det kunnskapsløftet vi har erfart i løpet av de siste åra har Gaulfossen fått en mye større plass i folks bevissthet, både lokalt og regionalt. Vår tradisjonelle årbok Gauldalsminne benyttes som formidlingskanal for fagfolk som jobber med både geologisk arv, arkeologi og historie i det aktuelle landskapet. Vi aksepterer med andre ord ingen ytterligere fysiske inngrep i Gaulfossen.</p>		
	<p>5. Horg Bygdatun har blitt trukket fram som en viktig brikke i Nye Veier AS' argumentasjon for en ny trasé over Gaulfossen. Vi finner derimot ikke påstanden om at det nye forslaget er til det bedre for bygdetunet særlig overbevisende. Isolert sett er det for øyeblikket veldig mye utbredt synsing og usikkerhet omkring hvorvidt avlastningsvegen vil medføre fysiske inngrep i det statlig sikra friluftsområdet som utgjør den delen av Horg Bygdatun som ble erverva av Melhus kommune i 1984. Vi frykter for at et slikt inngrep er uunngåelig uavhengig av hvilken trasé det er tale om.</p> <p>Horg Bygdatun er Melhus kommunes friluftsmuseum og det er forventa mer satsing både rundt tilrettelegging og formidling på selve museumsområdet og i det omkringliggende landskapet. Helt fra begynnelsen av var Gaulfossen en sentral del av opplevelsestilbudet og den pedagogiske profilen ved bygdetunet, med imponerende istandsetting av Gammellina på østsida og påfølgende tilgjengelighet for allmennheten.</p> <p>I likhet med deler av bygdetunet har også den nordøstlige delen av fossekløfta status som statlig sikra friluftsområde. Formålet med dette arealet er nettopp å sikre tilgang til natur- og kulturattraksjonen Gaulfossen. Gauldal historielag mener at det er uriktig å se Horg Bygdatun og Gaulfossen som to isolerte element i denne sammenhengen. De to stedene inngår i en veldig interessant og verdifull vekselvirkning som har stort gjensidig pedagogisk potensial og som må ligge til grunn for framtidens formidling ved museet. Ei rasering av Gaulfossen vil dermed kunne karakteriseres som et alvorlig inngrep som berører Horg Bygdatun/Melhus kommunes kulturarvsatsing direkte i form av tapte muligheter til videreutvikling av opplevelsesbaserte formidlingskonsept omkring landskapsutvikling, arkeologi og samferdselshistorie</p>		Innspill tas til orientering, se svar 1 og 3.
	<p>6. Ved å løfte fram de fire store, - landskapshensynet, terrassene, fossekløfta og friluftsmuseet, - vil styret i Gauldal historielag på det sterkeste fraråde Nye Veier AS å gå videre med forslaget. En optimalisert, firefelts motorveg gjennom dette helt egenartede landskapsrommet vil stå som ei evig fallitterklæring overfor våre etterkommere. I vårt demokrati er ikke penger og effektivitet det eneste som har verdi. Menneskene og deres omgivelser, og menneskets rett til å delta i prosesser og avgjørelser som angår dets nærmiljø, er vesentlig i et demokratisk land</p>		Innspill tas til orientering, se svar 1 og 3. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
<b>41. Horg jakt- og fiskelag</b> 15.04.21	<p><b>Merknader:</b></p> <p>1. Vi i Horg Jakt og Fiskelag ønsker å få være med å holde oss informert vedr reguleringsarbeidet som nå foregår i Gaula.</p> <p>HJFL har store interesser i vår fantastiske lakseelv, hvor vi forvalter 6 laksevald. Det er da av veldig stor interesse for oss å få god informasjon rundt arbeidet med reguleringa og veibygginga ved vassdraget. Da både laksen og ikke minst sjørretbakkene i vassdraget har en meget høy forvaltningsverdi for oss i HJFL. Vi ønsker å være med å samarbeide om dette om mulig. Og ikke minst så er vi veldig interessert i å få være med å høre om arbeidene som skal foregå i Gaulfosravinen. Laksens gytevandring er noe vi er veldig opptatt av. Likedan så er vi meget opptatte av at naturen ved elvebredden og dens dyreliv blir hensyntatt.</p>		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak ved eventuell kryssing av Gaulfossen vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.

<b>42. Marius Johnsen</b> 13.04.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Melhus kommune som består av folkevalgte, altså valgt av oss som bor på Hovin, må avslå forslaget fra Nye Veier som ble lansert 1. mars i år, hvor de fremla et ønske om å legge ny e6 rett gjennom Hovin byggefelt. Dette må avslås med bakgrunn i hvor store skader dette vil få for lokalbefolkningen.	Innspill tas til orientering.
	2.	Miljøområder som Gaulfossen, Gammelelva og det vernede området langs Gaula vil bli ødelagt og forringet for all fremtid. Artene som oppholder seg i Gammelelva tiltrekker seg forskere og miljøinteresserte, den spesielle padden som lever der og hos oss tiltrekker seg hvert år forskere.  Gammelelva har et dyremangfold som vil bli ødelagt dersom veien kommer hit. Padder, ender, traner, svaner, bever, rev, rådyr og ørn blant annet holder til i og ved området rundt Gammelelva.	Informasjon vil bli benyttet i videre planarbeidet. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.  Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	3.	For ikke å snakke om Gaula og bygdas badeplass som forsvinner. Turområdet for mange bebyggere på Hovin, oss inkludert, vil forsvinne. Som er et stort helseaspekt for innbyggerne her på Hovin. Barnehagen, voksne og barn bruker veien forbi oss, mot Gaula eller forbi Gammelelva som turområdet, ikke kun oss her i Rønningen.	Se svar 2.
	4.	I tillegg mister alle vi som bor på nedsiden av byggefeltet trygg gå og bilvei gjennom byggefeltet. Både i forhold til trafikk langs veien og kveldsbelysning. Fartsgrensen gjennom byggefeltet er en ting, fotgjengerovergang og fart ved Tømmesdalsveien er en annen ting. Ved innkjøringen til Åsaringen ved barneskolen finnes flere fotgjengerovergang, klare siktlinjer og en fartsgrense på 30km/t. Ved innkjøring til Åsaringen litt lenger inn finnes det hverken skilt som varsler om kryss, speil for å faktisk å se om det kommer trafikk og fotgjengerovergang. I tillegg er det oftere bilistene kjører der i 80km/t enn 50km/t som er den faktiske fartsgrensen. Noe som gjør dette til et farlig kryss for bilførere, men enda farligere for myke trafikanter. Dette vil også bli den eneste måten å kunne komme seg noe sted for barn og voksne, altså blant annet skolevei.  Dette er også en vei vi frykter at anleggstrafikken vil gå langs, noe veien absolutt ikke er egnet for. Veien er smal med kun to møtepunkter, det finnes som sagt ikke gangfelt eller lys langs veien og det er ikke mulig å kunne passere en lastebil langs denne strekningen annet enn ved møtepunktene. Det er også mange hus nære veien, med barn som gjør en anleggsvei her farlig for alle beboere. For ikke å snakke om den PRIVATE veien forbi huset vårt som ikke på noen måte er rustet for en slik trafikk langs den. Den går også kun få meter fra husveggen vår som gjør at vi frykter støy og støv fra anleggstrafikk døgnet rundt. Ønsker også å nevne at så vidt meg bekjent går vannledningen til flere boliger på nedsiden her gjennom den delen av boligfeltet som vil bli rasert til grunn, også fiber med internett går der. Der regner jeg med at kommunen eller Nye Veier har en plan som ikke vil koste oss noen ting?	Se svar 2.  Løsning for gangveger/skoleveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.  Innspill vil bli vurdert videre i reguleringsplanen. Konsekvenser og tiltak i anleggsfase avklares og følges opp videre i anleggsgjennomføringen. Ev. tiltak vil iverksettes for å ivareta sikkerheten.
	5.	For oss som innflyttere til både kommune og Hovin i voksen alder var naturen, roen og den flotte utsikten vi har nå grunnen til at vi valgte å bosette oss her. Vi har hatt glede av å bo som nærmeste nabo til en gård, med kyr som beiter like utenfor døra sommerstid. Nye Veier ønsker å legge en motorvei som vår nærmeste nabo, noe vi absolutt ikke ønsker. Vi ønsker heller ikke å miste naboene våre, utsikten og turmiljøet her på Hovin – så igjen: Forslaget fra Nye Veier må avslås.	Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
6.	For oss og halve Hovin vil dette også føre til økt støy. Nye Veier og dere i kommunestyret har uttalt at dere ikke anser oss som berørte. Dette stiller vi oss helt uforstående til. Å få trykt en firefelts motorvei omtrent oppi hagen vår med alt støv og støy en slik vei forårsaker gjør oss til berørte!! Nye Veier uttalte at de ikke tror det kommer til å bli snakk om noe støytiltak på hus, de mener en liten glassvegg skal gjøre susen. Da godsterminalen som var planlagt på Søberg var oppe til høring, ble det nedstemt på grunn av at beboerne i nærheten kom til å bli plaget med støy. Så nå bør vi her på Hovin bli likestilt med andre beboere i Melhus kommune og bli hørt på bekymringene våre. Vi er enda flere som blir	Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.	

		plaget her enn det ville vært på Søberg. Det kan ikke være slik at vi her på Hovin er mindre verdt enn de bosatte på Søberg!		
	7.	Hva så om vi kun må nyte hagen vår om natta når ikke motordrønn og susing gjør ethvert forsøk på avslapning i egen hage umulig. Hva så om verdien på våre boliger i byggefeltet blir senket, hva så om det blir folkerømming fra Hovin og husene blir stående tomme til du har minst titalls beboere konkurs. Nye Veier bryr seg ikke om oss. Hittil har vi ikke fått følelsen av at kommunestyret bryr seg om oss heller. Men vi er voksne mennesker som har vært med på å stemme frem dere i kommunestyret. Dere skal jobbe på våre vegne, ikke for samferdselsministeren og Nye Veier som sammen har funnet ut at de vil øke til 110 sone. Som ifølge planen deres vil føre til økt miljøforurensing og fare for trafikkuhell. Vis oss at dere står sammen med bebyggerne i kommunen dere er valgt til å beskytte, avslå forslaget fra Nye Veier. Redd bygda vår, redd helsa vår og miljøet.		Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
<b>43. Advokat Gunnar Krogstad på vegne av Olav Aune og Elin Stene</b> 15.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Eiendommen 256/4 er en landbrukseiendom på drøyt 630 daa, der 88 daa er fulldyrka jord. De driver med løpshester og avl og har 14-15 hester. Eiendommen vil bli sterkt berørt av tiltaket. De er ikke blitt kontaktet av Nye Veier eller blitt invitert til orienteringsmøtet 01.04.2021. Det er gjennom media de har fått kunnskap om at deres eiendom sto i fare for å bli ødelagt. Dette er sterkt kritikkverdigg.		Innspill tas til orientering.
	2.	Alternativ 1.2 og 1.3 innebærer kryssing av Gaulfossen, og vil berøre eiendommen til Aune og Stene. Høy vegfylling vil gi et betydelig tap av dyrkajord, og ta bort grunnlaget for drift. - Fyllinga som er vist i presentasjonen er sterkt underdimensjonert, og gir et misvisende bilde når det gjelder å vise beslag av dyrkajord og andre viktige områder.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak for dyrkajord vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Endelig utforming og høyde på E6 er noe som bearbeides videre.
	3.	Ny E6 bør ikke krysse Gaulfossen og gå på vestsiden av Gaula. Gaulfossen har en rekke verdier som blir ødelagt dersom det anlegges motorveg i bru over fossen. Dette gjelder både naturmiljø, geologi, og eldre og nyere kulturhistorie.  Gaulfossen er et kjent landemerke med sine to hvelvbruer i stein. Ved lav vannføring vises jettegryter i Gaulfossgjelet. Det er oppdaget helleristninger i berget ved fossen, med uvanlige motiver for denne delen av landet. Det er viktig å bevare dette landskapsområdet, slik at spor fra tidligere tider kan oppleves i sitt opprinnelig landskapsmiljø.  Gaula er et vernet vassdrag fra 1986. Gaulfossen er karakterisert som en viktig naturtype (fossesprøytzone).		Alle innspillene vil bli vurdert videre. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil være avhengig av løsningsvalg for E6 og lokalveger.
	4.	Boligfeltet Hovinåsen ligger ved veglinja som er foretrukket av Nye Veier. En rekke av boligene og et gårdsbruk må rives dersom vegen legges der. I tillegg vil en motorveg med 110 km/t i et boligfelt være uheldig, spesielt i forhold til støy.		I forbindelse med etablering av ny E6 vil flere eiendommer bli berørt av tiltaket. Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i reguleringsplan.
	5.	Gammelva er en kroksjø som ligger nedenfor gården Rønningen. Dette er et viktig våtmarksområde med et helt uvanlig rikt plante-, dyre-, fiske- og fugleliv. Dette artsmangfoldet vil bli utradert dersom det anlegges ny E6 med tilhørende fylling.		Alle innspillene vil bli vurdert videre. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil være avhengig av løsningsvalg for E6 og lokalveger
	6.	Gaua, et sidevassdrag til Gaula er et viktig naturområde, og en integrert del av natur/kulturlandskapet. Det er et rikt dyre- og planteliv i Gauaosene, og sidevassdraget er viktig som gyte- og oppvekstområde for sjørret.		Se svar 5.
	7.	Nordtømmeterassene er et synlig og kjent bevis på hvordan Gaula har gått i ulike høydenivå i ulike tidsperioder. Kombinasjonen av landheving og erosjon fra elva har dannet lett gjenkjennelige terrasser i landskapet, fra høyde 180 m og helt ned til dalbotn. Dette er unikt og et landemerke som må tas vare på for kommende generasjoner. Området har status hensynssone i Kommuneplanen arealdel og går helt ned til Gaula.  Dersom Nye Veier får tillatelse til å la ny E6 skjære av terrassene, vil helheten i viktig landskapsfenomen være tapt for alltid.		Se svar 5.
	8.	Aune og Stene motsetter seg at ny E6 blir lagt på vestsiden. Dette vil gi et vesentlig inngrep i deres gårdsbruk, med et betydelig beslag av dyrkajord. I tillegg vil det i praksis bli umulig å drive hestehold med den støyen som ny veg vil gi.		Innspill tas til orientering.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er viktig at formannskapet i Melhus kommune gir et tydelig signal om at kryssing av Gaulfossen ikke kan godtas. Dette er for øvrig signalisert fra statlige og regionale myndigheter som NVE, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune.</li> <li>- Et minimumskrav må være at Nye Veier også må utrede alternativet som følger dagens vedtatte reguleringsplan, dvs. trase på østsiden av Gaula.</li> <li>- Formannskapet som planmyndighet bør gjennomføre en befaring i området før planprogrammet kommer opp til endelig behandling. Dette for å danne seg et bilde av området, og forstå hvor mye dyrkajord og verdifulle områder som står i fare for å gå tapt.</li> </ul>		Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.
<b>44. Tor Singsaas</b> 12.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Jeg stiller meg svært kritisk til forslaget fra Nye Veier om å føre ny E6 på vestsida av Gaula med den følge at Gaulfossen og området omkring med lokal bebyggelse på Hovin blir sterkt berørt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mange offentlige instanser og enkeltpersoner med faglig innsikt og kompetanse har uttalt seg meget kritisk om dette prosjektet. En slik veiføring vil få store negative konsekvenser for det rike og unike natur- og kulturlandskapet som Gaulfossen med omgivelser utgjør. Det er framført svært bærekraftige argumenter for dette områdets egenverdi, som advarer mot alle inngrep.</li> <li>- Nye Veier benytter seg i sin prosjektbeskrivelse av et forskjønnende språk som benevner dette prosjektet som klimavennlig. Det holder ikke mål sett i forhold til en helhetlig forståelse av de utfordringer vi har i arbeidet for å bevare natur og klima for framtidens generasjoner. Et veiprojekt som bryter seg inn i Gaulfossen vil være irreversibel. Gaulfossen er et av de aller mest verdifulle og spesielle naturfenomenene i Gauldalen med sin canyon, med et rikt naturmangfold. Hvor mange slike unike naturformasjoner har vi ellers i Trøndelag? Å ødelegge dette for framtidens generasjoner vil være dypt tragisk. Vi vil selvsagt aldri kunne få tilbake denne naturperlen om det blir bygd en vei som brutalt skjærer seg igjennom canyon. Disse umistelige verdiene kan ikke måles i kroner og øre!</li> <li>- I tillegg legges veien tett inn til bebyggelsen i et lokalsamfunn som vil bli sterkt berørt mht. støy og støvplager.</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil være avhengig av løsningsvalg for E6 og lokalveger.</p> <p>Det vil bli satt krav til skjerming av anleggsstøy og trafikkstøy fra ny E6 etter åpning. Omfang av tiltak blir avklart i planperioden.</p>
	2.	<p>Ny vei skal ha som overordnet mål å ikke dominere og bryte seg inn i det landskapet den går igjennom. Veien skal forme seg etter dalen, - og ikke omvendt. Veier er blitt prisbelønnet for nettopp dette.</p> <p>Veiprojektet foreslått gjennom gårdstunet på Rønningen gård, med bru over Gaulfossen bryter fullstendig med disse verdiene. En høy veifylling fra dalbunnen opp til Rønningen vil omforme denne delen av Gauldalen. Veien vil bli svært dominant i dalføret. Dette kan vi da ikke tillate. Jeg henstiller til alle instanser om å gå imot dette veiprojektet!</p>		Innspill tas til orientering.
<b>45. Advokat Gunnar Krogstad</b>	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Representerer Åsaringen 108-114-115-116-125-131. Oversikt over eiendommene er vedlagt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uttalelsen er knyttet til planprogrammet. Nye Veier har startet detaljregulering på tross av at planprogrammet ikke er fastsatt av planmyndigheten.</li> <li>- Kommunedelplanen for E6 gjennom Melhus kommune ble vedtatt 11.09.2012 uten innsigelse.</li> <li>- Reguleringsplan for strekningen Gyllan – Røskaft ble vedtatt 27.09.16. En rekke boliger/gårdsbruk ble innløst.</li> <li>- Det er et sjokk at Nye Veier nå har planer som medfører at nye boliger står i fare for å saneres, og at tidligere saneringer kunne vært unngått. Dette er med på å undergrave tilliten og omdømmet til de som skal ta vare på fellesskapet interesser.</li> </ul>		Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.
	2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- E6 har vært gjennom optimalisering gjennom kommunedelplan og gjeldende reguleringsplan. Nye Veier velger å vise til optimalisering for å spare penger på</li> </ul>		Innspill tas til orientering. I forbindelse med optimalisering og siling er metode for «Samtidig plan og prosjektering» benyttet. Denne norske metoden er

	<p>bekostning av de bærekraftige løsninger som har blitt til gjennom et planarbeid over mange år. Dette er ikke akseptabel framgangsmåte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier viser fire alternativer og bruker en metodikk i vektingen etter en ikke-ankjent metode, der økonomi er vektet svært høyt. Dette er en framgangsmåte som fører publikum og beslutningstakere bak lyset. Så langt framstår argumentet om en besparelse i størrelsesorden 700-1000 millioner som en udokumentert påstand. Det er usikkerhet knyttet til kostnadene, og det gjelder vel også Nye Veiers foretrukne alternativ. Det er håpløst å anvende penger som målestokk når det gjelder mulig tap av verdier som ikke kan måles i kroner og øre.</li> </ul>		<p>utviklet for å effektivisere samferdselsprosjekter, sikre tverrfaglighet, mindre omkamper, bedre samarbeid og riktige løsninger. Link: <a href="#">Samtidigprosjektering</a></p> <p>Metoden omfatter punktene som Håndbok V712, kap. 3.7 lister opp som tema som bør vurderes i denne fasen. Planprogrammet er supplert med en beskrivelse av prosess og metode for optimalisering og siling, samt beskrivelse av vurderte alternativer.</p> <p>Kostnader ved tiltaket er noe som vil bli utredet nærmere, når tiltaket og avbøtende tiltak er avklart. Dette vil være en del av grunnlaget for å få fram de prissatte konsekvensene av tiltaket. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
3.	<p>Ny E6 over Gaulfossen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tap av hus, hjem og tilhørighet til bygda og lokalsamfunnet er det verste. Dette er belastende, spesielt også når man trodde saken var avgjort for lenge siden. En mangel på forutsigbarhet er forkastelig, og en stor psykisk belastning. Det er graverende, da Nye Veier holdt et digitalt folkemøte bare et par uker tidligere uten å si noe om denne traseen.</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering.</p>
4.	<p>Boliger og bomiljø</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny veglinje ligger nær boligfeltet Hovinsåsen. En rekke av boligene og et gårdsbruk må rives dersom vegen legges der. I tillegg vil en motorveg med 110 km/t i et boligfelt være uheldig, spesielt i forhold til støy. Det vurderes som sannsynlig at flere boliger må innløses pga. støybelastningen.</li> <li>- Selv om teoretiske støyberegninger kan vise at boliger ikke ligger i gul eller rød støysone, vil det være belastende med en motorveg tett på et boligfelt. Kvaliteten på opphold utomhus forringes. Store deler av området som berøres av bru over Gaulfossen benyttes som rekreasjonsområder, både av beboere, barnehage/skole, samt mange flere. Bomiljøet i boligfeltet blir ødelagt.</li> <li>- Beskjeden om ny veglinje kom som et sjokk, og det ble verre ved at dette kom uten forvarsel eller prosess i forkant. Flere har bodd i sine boliger i mange ti-år, noen hele livet. Det er lite trolig at de greier å skaffe seg en tilsvarende bolig i nærområdet, og at flere oppfatter dette som en tragedie.</li> <li>- Nyetablering av gården Rønningen og eventuelle erstatningsboliger vil sannsynligvis måtte skje på dyrka mark. Dette vil øke beslaget av dyrkamark.</li> </ul>		<p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. I forbindelse med reguleringsplanfasen vil løsning for E6 og lokalvegssystem avklares.</p> <p>Støyforhold vurderes i forbindelse med den videre planleggingen, og vil være grunnlag for flere av konsekvensutredningene.</p> <p>Inngrep og konsekvens for dyrkamark er et av flere tema som vil bli belyst i reguleringsplanen. Det vil bli utarbeidet en matjordplan, i tillegg til konsekvensutredning.</p>
5.	<p>Gaulfossen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gaulfossen er et kjent landemerke med sine to hvelvbruer i stein. Ved lav vannføring vises jettegryter i Gaulfossgjelet. Det er oppdaget helleristninger fra bronsealderen i berget ved fossen, med uvanlige motiver for denne delen av landet. Lokalitet har muligens vært et offersted. Det er viktig å bevare dette landskapsområdet, slik at spor fra tidligere tider kan oppleves i sitt opprinnelig landskapsmiljø.</li> <li>- Nyere kulturhistorie: Opprinnelig gikk jernbanelinja langs «gammellina», og var i bruk i perioden 1864-1918. Strekningen kan fortsatt oppleves.</li> <li>- Gaula er en rik lakseelv, og spesielt Gaulfosshølen er en attraktiv fiskeplass, som vil miste sin rekreasjonsverdi med en motorveg over. Utleie av fiskeplassen er en viktig del av inntekstgrunnlaget for gården Rønningen.</li> <li>- Kryssing av Gaulfossen har ikke tidligere vært vurdert, men NVE, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune har vært tydelig på at ei motorvegbru over Gaulfossen er uaktuell.</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>
6.	<p>Gammelva er en kroksjø som ligger nedenfor gården Rønningen. Dette er et viktig våtmarksområde med et helt uvanlig rikt plante-, dyre-, fiske- og fugleliv. Dette artsmangfoldet vil bli utradert dersom det anlegges ny E6 med tilhørende fylling, og er i strid med naturmangfoldloven.</p>		<p>Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>

	7.	Gaua, et sidevassdrag til Gaula er et viktig naturområde, og en integrert del av natur/kulturlandskapet. Det er et rikt dyre- og planteliv i Gauaosene, og sidevassdraget er viktig som gyte- og oppvekstområde for sjørret. Området har status som prioritert viltområde i Melhus med mangfoldverde A (svært viktig).		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	8.	- Nordtømmeterassene er et synlig og kjent bevis på hvordan Gaula har gått i ulike høydenivå i ulike tidsperioder. Kombinasjonen av landheving og erosjon fra elva har dannet lett gjenkjennelige terrasser i landskapet, fra høyde 180 m og helt ned til dalbotn. Dette er unikt og et landemerke som må tas vare på for kommende generasjoner. Området har status hensynssone i Kommuneplanen arealdel og går helt ned til Gaula. - Dersom Nye Veier får tillatelse til å la ny E6 skjære av terrassene, vil helheten i viktig landskapsfenomen være tapt for alltid.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	9.	Gaula er et vernet vassdrag og ei attraktiv lakseelv. Gaulfosshølen har kvaliteter som verdsettes høyt av sportsfiskermiljøet, og er internasjonalt kjent. Ny E6 må ikke få ødelegge dette. Mellom ny E6 og elva må det sikres kantskog.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	10.	Det er grunn til å anta at beslag av dyrka mark vil bli betydelig mellom Rønningen og Grinni. Ny veg blir liggende med høy fylling, og gir et stort arealbeslag og ødelegge det i dag intakte natur- og kulturlandskapet.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
	11.	Formannskapet fastsetter planprogrammet og har dermed ansvar for de valgene som tas. Utbygger kan komme med ønsker, men det er planmyndigheten som bestemmer. - Det er viktig at formannskapet i Melhus kommune gir et tydelig signal om at kryssing av Gaulfossen ikke kan godtas. Dette er for øvrig signalisert fra statlige og regionale myndigheter som NVE, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune. - Det er ingen grunn til å ta med de to alternativene som innebærer kryssing av Gaulfossen. Dette vil åpne for en stor og reell risiko for at Nye Veier kun planlegger den traseen de sparer mest penger på, og setter kommunestyret i Melhus i sjakk matt når planen kommer til behandling. Metoden til Nye Veier er en fare for lokalsamfunnet og lokaldemokratiet. - Foreslår å endre planavgrensningen slik at den ikke krysser Gaula på vestsiden langs strekningen det er snakk om. Alternativ gjøre et vedtak om at planmyndigheten ikke åpner for en konsekvensutredning av noe alternativ som gir bru over Gaulfossen. - Et minimumskrav må være at Nye Veier også må utrede alternativet som følger dagens vedtatte reguleringsplan, dvs. trase på østsiden av Gaula med bru over Gaula ved Røskaft. - Det er viktig at det ikke er åpent for å benytte PBL § 3-7, og at reguleringsplanen behandles på vanlig måte. Nye Veier har alt vist at de er ute av stand til å håndtere oppgaven godt når det gjelder medvirkning, forutsigbarhet og grunnleggende prinsipper for planarbeid. - Formannskapet som planmyndighet bør gjennomføre en befaring i området før planprogrammet kommer opp til endelig behandling. Dette for å danne seg et bilde av området, og forstå hvilke verdier som går tapt med ei bru over Gaulfossen.		Innspill tas til orientering.  Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.  Melhus kommune vil være planmyndighet, og PBL § 3-7 vil ikke bli tatt i bruk.
<b>46. Tensio</b> 29.03.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Arealer og eiendommer som brukes til, eller i fremtidens kal brukes til transformatorstasjoner ev. nettstasjoner avsettes i planen så lenge dette er mulig. Detaljert behov avklares med Tensio.		Innspill tas til orientering. Behov avklares i videre arbeid med reguleringsplan.
	2.	I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye bygninger i planområde skal forsynes med elektrisk strøm. Det må beregnes i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er).		Innspill tas til orientering.
	3.	Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.		Innspill tas til orientering.
	4.	Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om,		Innspill tas til orientering. Behov avklares i videre arbeid med reguleringsplan.

	må det settes av plass til ny trasé og/eller nettstasjon(er).	
5.	Ved bygging i nærheten av luftledninger, se vedlagte avstandskrav og sikkerhetshåndbok for arbeid nær kraftledninger. Vedlegg 2 og 3.	Innspill tas til orientering.
6.	Vi vil gjøre oppmerksom på at planområdet krysses av høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone). Byggeforbudsbeltet langs den aktuelle kraftledningen går frem av vedlagte avstandskrav for høyspenningsanlegg. Vedlegg 2.	Innspill tas til orientering.
7.	Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Vi må oppstille en del vilkår for at eventuelle omlegginger av eksisterende strømnnett skal kunne gjennomføres.  Eventuelle nye kabler eller luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg, må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag. a) Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til oss i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging kan være en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen. b) Dersom tiltak skal gjøres på den aktuelle luftledning eller kabelanlegg, må det regnes med at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jfr. også leveringsplikten i energiloven § 3-3. c) Omlegging av anlegg med spenning høyere enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes omleggingen. Dette betyr at vi vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.	Innspill tas til orientering. Behov avklares i videre arbeid med reguleringsplan. Dersom tiltaket medføre omlegginger eller erstatning av eksisterende ledninger vil dette følges opp videre med Tensio.
8.	Høyspenningskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.	Innspill tas til orientering.
9.	Eksisterende høyspenningslinjer må tas hensyn til og bør innarbeides som hensynssone (faresone). Byggeforbudsbeltet langs den aktuelle kraftledningen går frem av vedlagte avstandskrav for høyspenningsanlegg. Vedlegg 2.	Innspill tas til orientering, og ivaretas ved utarbeidelse av plankart.
10.	<b>Nye eller eksisterende nettstasjoner.</b> - For å sikre strøm til ny bebyggelse, må det settes av plass til å etablere en eller flere nye nettstasjoner i området. Nettstasjon(e) bør av hensyn til effektuttaket plasseres fornuftig. Dette skal avklares med Tensio på forhånd. - En nettstasjon ønskes plassert minimum tre meter fra veikant og utenfor veiens frisisiktsoner. Størrelsen på nettstasjonen kan være opptil 15 m <sup>2</sup> . - Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Det stilles i slike tilfeller særskilte krav til utforming av rommet, samt til adkomst og ventilasjon m.m. - Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet. For både nye og eksisterende nettstasjoner gjelder at disse må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. - Vi ser at det ofte dessverre ikke blir tatt hensyn til disse avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for	Innspillene tas til orientering, og ivaretas ved utarbeidelse av plankart.



		nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene. Vedlegg 1.		
	11	Vi ønsker å bli kontaktet i god tid før utbygging, slik at vi kan planlegge nye anlegg og angi hvor vi ønsker at utbyggere skal grave kabelgrøfter inn til bygninger. Før selve arbeidet i utbyggingsområdet starter opp, ønsker vi også å avklare fremdriftsplan med utbygger. Det er også viktig at nye utbyggingsområder/teknisk infrastruktur planlegges slik at spesielt våre høyspenningsledninger ikke må flyttes.		Inngrep, konsekvenser og tiltak for høyspenningsledning vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
47. Borger og Vandringer 15.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Borger &amp; Vandringer er et enkeltpersonforetak på Hovin, med utgangspunkt i geoturisme. Virksomheten påviser og løfter fram mer eller mindre ukjente kulturmiljø i Melhus kommune. Den har bidratt vesentlig til holdningsendringer, kunnskapsbygging og større bevissthet omkring kultur- og naturarvens betydning for essensielle områder som folkehelse og identitet.</li> <li>- På vestsida av Gaulfossen har ei stor jettegryte fra istida danna et naturlig galleri som har tiltrukket seg folk fra fjern og nær i forhistorisk tid. Inne i denne gryta, i umiddelbar nærhet til de ville kreftene i fossekløfta, hogde mennesker inn bilder av reinsdyr, bjørn, hester, båter og menneskefigurer. Disse bergbildene stammer sannsynligvis fra yngre bronsealder og førromersk jernalder (ca. 1100-500 f.Kr.). Gaulfossen omtales i dag som et rituellt landskap der bergkunsten inngår i en tydelig symbiose med det øvrige landskapet. Med dette funnet har det ikoniske naturmonumentet Gaulfossen fått en enda større status i folks bevissthet.</li> <li>- Gjennom Borger &amp; Vandringer har jeg utvikla egne tilbud knytta til Gaulfossen som natur- og kulturattraksjon. Dette omfatter alt fra steinhvelvbruene og Gammellina til den geologiske arven og den helt enestående helleristningslokaliteten. Fra å ha ligget «urørt» i lang tid har Gaulfossen og det omkringliggende miljøet blitt et aktivt læringslandskap der det pedagogiske potensialet og opplevelseskvalitetene har nådd ut til svært mange. Jeg har brakt både skoleklasser, fagfolk fra NTNU og andre påmeldte ned i fossekløfta for å skape varige inntrykk.</li> <li>- Geostedet Nordtømmesterrassene er et område jeg bruker aktivt i mitt formidlingsarbeid. Sammenlagt er dette et landskapsrom som overgår det meste i Gauldalen. Mulighetene for å videreutvikle disse attraksjonene og blåse nytt liv i dem innafor den lokale og regionale reiselivsnæringa er betydelige.</li> </ul> <p>For meg og mitt enkeltpersonforetak er det nye traséforslaget med inngrep i den geologiske attraksjonen Nordtømmesterrassene og kryssing av Gaulfossen ensbetydende med et ufattelig stedstap både i fysisk og psykisk forstand. Den foreslåtte traseen vil ødelegge det ypperste jeg kan tilby av natur- og kulturhistoriske opplevelser i Melhus kommune. Det vil bli utfordrende for meg å videreutvikle konseptene omkring læringslandskapet basert på bærekraftige prinsipp. Trøndelag fylke og Norge som nasjon vil miste et av de mest særpregede, varierte og innholdsrike landskapsrom vi kan by på i landets dalfører. Utallige dimensjoner ved landskapet i Horg blir ugjenkallelige. Budskapet mitt er klart: Bevar Nordtømmesterrassene og Gaulfossen mellom istidene!</p>		<p>Innspillene tas til orientering, og vil bli benyttet videre i forbindelse med vurdering av inngrep, konsekvenser og tiltak.</p> <p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
48. Elin Valvatne, Arne Valvatne, Anne Valvatne, Heidi Dreier Valvatne 16.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Først vil vi takke for at vi får mulighet til medvirkning og til å bli hørt. For å plassere oss selv i saken, så regner vi oss som en berørt part, da dette traséforslaget vil få store og alvorlige konsekvenser for vårt nabolag og nærmiljø på Hovin. Vi vil også uttrykke vår forståelse for at dette er en vanskelig sak, både for tiltakshaver (Nye Veier) og beslutningstaker (Melhus kommune).		Innspill tas til orientering.
	2.	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet Vi ønsker en grundig dokumentasjon på hvilke talldata som er benyttet for beregning av særlig trafikant/transportnytte og hvorvidt de ikke-prissatte konsekvensene også er		I forbindelse med optimalisering og siling er metode for «Samtidig plan og prosjektering» benyttet. Denne norske metoden er utviklet for å effektivisere

	hensyntatt – og hvordan disse er beregnet/vurdert – i den samfunnsøkonomiske analysen/konsekvensanalysen som Nye veier har foretatt.		<p>samferdselsprosjekter, sikre tverrfaglighet, mindre omkamper, bedre samarbeid og riktigere løsninger. Link: Samtidigprosjektering</p> <p>Metoden omfatter punktene som Håndbok V712, kap. 3.7 lister opp som tema som bør vurderes i denne fasen. Planprogrammet er supplert med en beskrivelse av prosess og metode for optimalisering og siling, samt beskrivelse av vurderte alternativer.</p>
3.	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er bekymret for belastningen på natur- og miljøverdiene ved det nye forslaget. De har blant annet frarådet kryssing over Gaulfossen og har bedt Nye Veier utrede flere alternativer. Dette rådet fra fagfolk håper vi både kommune og veiselskap også lytter til.		Innspill tas til orientering.
4.	<p>Det vises til uttalelsen til NVE, som støttes. Følgende trekkes fram:</p> <p>a) NVE ønsker ikke krysning over Gaulfossen. Det gjør ikke vi heller.</p> <p>b) NVE ønsker at trasé sør for Hovinkrysset legges lengre vekk fra Gaula enn eksisterende E6, og at eksisterende veg fjernes ifm. anlegging av ny E6 og at det etableres en funksjonell kantsone mellom Gaula og ny E6. Dette ønsker vi også.</p> <p>c) NVE er usikker på om metoden som er valgt som grunnlag for trasévalg imøtekommer et godt offentlig beslutningsgrunnlag og oppfordrer derfor NV å legge frem referanse for metodevalg, utgreiing av metodestyrke og svakhet, og i hvilken grad den er subjektiv/objektiv. Vi støtter dette.</p> <p>d) NVE kan på nåværende tidspunkt ikke helt se grunnlaget til NVs foretrukne traséalternativ 1.2 og kortere tunnelalternativ 3.1. Vi er usikre på om kunnskapsgrunnlaget for nevnte foretrukne alternativer er tilstrekkelig utredet, og spesielt for ikke-prissatte konsekvenser. Vi synes det er mye som tyder på det motsatte.</p>		<p>Innspillene tas til orientering.</p> <p>Se svar 2 for metodevalg.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
5.	<p>En framtidrettet trafikal løsning?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny vei skal bidra til et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet (St.meld. 33, 2016-2017). Et av grepene Nye Veier gjør for å øke samfunnsnyttene på strekningen er høyere vegstandard og høyere fartsgrense (Nye Veier AS, 2020). Ikke bare er dette motstridende. Selve premisset for hva som ligger i økt samfunnsnytte er også feil.</li> <li>- En casestudie i et reelt prosjekt viser at det er samfunnsmessig ulønnsomt å bygge vei som tåler 100 km/t framfor 90 km/t. Tidsgevinsten oppveier ikke økte investeringskostnader og økt ulykkesrisiko. I tillegg vises det til nytte/kostnad av to/trefelts vei og firefelts vei i fire konkrete prosjekt der firefeltsveien ikke er mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn to/trefelts veien.</li> <li>- Det vi finner som svært problematisk i vår sak, er at veilinje som ble vedtatt først i kommunedelplan 2012, deretter reguleringsplan vedtatt 2016, nå skal ses bort ifra hovedsakelig fordi vi «skal» ha motorvei her. Vi mener at det ikke er godt nok belegg for å påstå eller kreve dette. Veien må også tilpasses omgivelsene og landskapet, ikke omvendt. Melhus kommune og Gauldalen fortjener en fremkommelig og trafikksikker vei som IKKE oppleves som det dominerende elementet i dalføret!</li> </ul>		Innspillene tas til orientering.
6.	<p>Hva med det grønne skiftet i Melhus?</p> <p>a) Vi noterer oss at det benyttes ÅDT 13 000 kjt/døgn (2040) som grunnlag for beregningene. Dette fremstår som et unaturlig høyt og 'optimistisk' anslag. Vi kan anta at dagens ÅDT kanskje ligger et sted rundt 8000 kjt/døgn (og da har vi tatt godt i). Dersom vi mener noe som helst med det grønne skiftet, skal det vel ikke legges til rette for en nær dobling av trafikken?</p> <p>b) En troverdig analyse bør inneholde både forventet, pessimistisk og optimistisk anslag for trafikkveksten for å sammenligne ulike fremtidsscenarioer og sikre at en beslutning ikke tas på manglende grunnlag. Gitt Melhus kommunes samarbeidsavtale med Trondheim om nullvekstmål, bør det også være av interesse å få belyst alternativenes netto nytte per budsjettkrone ved 0 (null) trafikkvekst.</p>		<p>Innspillene tas til orientering.</p> <p>Konsekvenser av reguleringsplanen skal utarbeides etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 konsekvensanalyser (2018), og tiltaket vil ikke vurderes i forhold til byvekstavtalen.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Det vil lages egne rapporter knyttet til klimagass, luftforurensing og støy.</p>

	<p>c) Høyere fartsgrense betyr økte utslipp av klimagasser og svevestøv. Svevestøvet fine og grove partikler kan gi helseproblemer. Veitrafikk regnes som den viktigste kilden til svevestøv. Tiltak som reduserer dette er trafikkreduksjon (overgang fra privatbil til kollektiv, sykkel og gange) og nedsatt hastighet. Nærhet til veien vil også innvirke på hvor eksponert og plaget en befolkning blir.</p> <p>d) Fartsgrensen på 110 km/t har dessuten ingen hensikt for tunge kjøretøy, busser og biler med tilhengere, da disse ikke kan kjøre i denne hastigheten.</p> <p>e) Videre leser vi at ny E6 vil separere lokaltrafikken og fjerntrafikken ved at gammel E6 blir omklassifisert til fylkesveg. Hovin har allerede en gammel E6 som kan omklassifiseres til fylkesveg. Vi behøver ikke en til.</p> <p>f) Dersom betingelsen fortsetter å være at det skal være nasjonal motorveg med H3-standard, ber vi om at Melhus kommune og Nye Veier utreder helt andre alternativer som ikke samtidig raserer en hel bygd. Fra vårt ståsted vil dette både være mer samfunnsmessig bærekraftig, og dermed også øke samfunnsnyten.</p> <p>g) Vi mener de utredete alternativer også bør ses i forhold til effektene/konsekvensene av et alternativ med redusert hastighet. Mon tro hvilket alternativ som vil komme ut med størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet da?</p>		Dimensjonerende fart er 110 km/t og det er dette som er utgangspunktet for reguleringsplanarbeidet.
7.	<p>Det vises til planprogrammets fem grep for å optimalisere samfunnsnytte og gi prioritet for utbyggingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det må forventes at det høyest vektete alternativet imøtekommer disse målekriteriene i hvert fall til en viss grad. Vi kan ikke se at det gjør det på noen av punktene, og mener at vi gjennom dette brevet redegjør for vårt syn på samtlige punkt. Vi undrer oss også over hvordan det i det hele tatt er mulig å gjennomføre etterrettelige konsekvensvurderinger i tråd med V712 i den korte perioden fra planoppstart (end november'20) og frem til kunngjøring (medio januar'21).</li> </ul>		Innspill tas til orientering. Se besvarelse av spørsmål 2. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
8.	<p>Vi ønsker følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En økonomisk kalkyle som også hensyntar tapene som påføres lokalmiljøet og naturen i og rundt Gaulfossen og Gaua og som kan rettferdiggjøre en forringelse av et helt lokalsamfunn (ikke "bare" en grend.)</li> <li>- En nøyaktig oversikt over "spart matjord" – hvor, mengde, og tallfestet besparelse. Vi vil påstå at matjorden på Hovin vest som nå står i fare er av en mer drivverdig sort enn den jorda som ev. blir berørt i skråningene på østsida. Både sør og nord for Fossbakken («Hovin øst») er det helling, fylling, næring og veg. På vestsida er det både flatt, ingen vei (foreløpig!), og god traktorjord.</li> <li>- At Nye Veier og Melhus kommune skal se verdien av å bevare Hovin for framtida. Det flyttes TIL Hovin i dag. Det er ikke alle bygder som opplever det. Prognosene tilsier at dette vil fortsette, og det håper og tror vi at kommuneadministrasjonen i kommunesentrumet vet å sette pris på. Ironisk nok vil en ny vei kunne gjøre det mer attraktivt å bosette seg her i utkanten av Melhus. Så lenge denne veien ikke får ødelegge bygda. Det er det rimelig å anta at den gjør dersom Hovin reduseres til et gedigent vegkryss med trafikkmaskin gjennom Hovinsåsen. Men dere kan stoppe dette. Hvis dere vil. Vi ber dere om å være modige nok til å gjøre det.</li> </ul>		<p>Innspill tas til orientering. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>Konsekvenser av reguleringsplanen skal utarbeides etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 konsekvensanalyser (2018).</p>
9.	<p>Til slutt vil vi be dere ta en titt på vedlegget som det lenkes til fra denne siden <a href="https://www.melhus.kommune.no/yrende-liv-i-gammelelva-paa-hovin.5783214-354271.html?fbclid=IwAR34ESYYAh5tpP8RAhmVFBth1pQDh2bgssYCU0kPKcn17WcgBF8ClcU9oSY">https://www.melhus.kommune.no/yrende-liv-i-gammelelva-paa-hovin.5783214-354271.html?fbclid=IwAR34ESYYAh5tpP8RAhmVFBth1pQDh2bgssYCU0kPKcn17WcgBF8ClcU9oSY</a> der det dokumenteres en dag med uteskole på Hovin med besøk fra Melhus kommunes prosjekt Klima, miljø og livsstil – et satsningsområde for kommunen i 2015. Turen gikk til Gammelelva på Hovin, tema var «dyreliv i og ved ferskvann» og turen beskrives rikt i både tekst og bilder (Aursand, 2015). Dette er noe av det vi står i fare for å miste med «alternativ 1.2». Hvor mye er en libellenymfe verdt?</p>		Innspill tas til orientering.
<b>Merknader:</b>			

<b>49. FAU ved Hovin skole og barnehage</b> 16.04.21	<b>1. Trafikksikkerhet under anleggsperioden og etter ferdigstilling</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikkbildet ved Hovin skole er allerede uoversiktlig og krevende. Med økt trafikk i anleggsperioden forbi skolen vil situasjonen bli forverret. FAU har tidligere meldt behov for planfri overgang ved skolen. Dette behovet blir forsterket av skisserte planer for ny trasé.</li> <li>- Anleggstrafikk langs Åsaringen vil gi ytterligere risiko, da kun en svært kort del av Åsaringen har fortau. Resten av veien går skolebarna i veikanten langs en vei som periodevis er smal selv for vanlige personbiler. Barn i barneskolealder er umodne og har liten forståelse for trafikkbildet, sikring av barnas skolevei vil derfor være helt nødvendig.</li> <li>- Åsaringen går rundt Hovinsåsen, og barn som bor på nordvestsiden av Hovinsåsen går i dag forbi Rønningen for å komme til skolen, da det ikke finnes en sikret krysningsmulighet over Tømmesdalsvegen i Gaudalen. Med ny trasé vil denne muligheten sannsynligvis ikke lenger være tilgjengelig, og behovet for sikring av kryss der Åsaringen kommer inn på Tømmesdalsvegen i Gaudalen må sikres.</li> <li>- Fosskrysset vil bli endret, og trafikkbildet her vil også bli vesentlig mer komplisert. Her har vi allerede en utfordrende fotgjengerovergang rett etter undergangen under dagens E6. Et mer komplisert trafikkbilde fordrer også en bedre løsning for å sikre skolevegen for barna. Området rundt Horg Bygdatun benyttes også mye, både i regi av skolen og barnehagen. Dette er et viktig sted for lek og uteaktiviteter for de unge på Hovin.</li> </ul>		Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. Innspillene om trafikksikkerhet vil vi vurdere videre i forbindelse med reguleringsplanen. Løsning for gangveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6.  Konsekvenser og tiltak i anleggsfase avklares i reguleringsplanen og følges opp videre i anleggsgjennomføringen. Egne trafikksikkerhetstiltak vil iverksettes der dette er nødvendig.
	<b>2. Barnas psykiske helse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informasjon om planlagt endring i trasévalg kom svært brått på befolkningen på Hovin. Dette har medført bekymringer også for barna. Dette gjelder både barna som er direkte berørt av en eventuell endret trasé, men også barna i området rundt. Bekymringene går både på å miste hjemmet sitt på kort varsel, men også på bekymring for at foreldrene skal miste jobben.</li> <li>- Ved nytt trasévalg vil både XL-Bygg Midttømme og et av de få gjenværende gårdsbrukene med husdyrdrift bli rammet. Mange av innbyggerne på Hovin har arbeid tilknyttet disse, og flere barn har uttrykt bekymring for at foreldrene skal miste jobben sin på kort varsel. Barna er bekymret for at familien skal bli tvunget til å flytte langt, bort fra Hovin, kanskje må de skifte skole, foreldrene har ingen gode svar å gi dem nå. De er selv bekymret for det samme.</li> </ul> <p>Vi viser til FNs bærekraftsmål nr. 11: «Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige»</p>		Innspill tas til orientering.  Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.  I videre arbeid vil god dialog og åpenhet vektlegges, men endelig avklaring av valgt løsning for E6 vil imidlertid trekke ut i tid.
	<b>3. Undervisningsverdi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vi har flere områder med stor undervisningsverdi på Hovin. Noen av de viktige områdene vil bli berørt av nytt trasévalg. Det ene er Gammelelva, som er vernet naturreservat med rikt dyreliv som ungene kan studere. Et annet er Gaulfossen, med gjelet som har stor kulturhistorisk verdi. Hovin skole legger ofte undervisninga utendørs. Turen legges ofte langs Åsaringen for å komme til populære turmål som Gladtoppen og områder langs Gaua. På SFO går barna også ofte tur langs Åsaringen. Det vil oppleves svært utrygt å dele vegbane med anleggstrafikk, og risikoen for skade er stor.</li> </ul>		Se svar på spørsmål 1.
	<b>4. Støy</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ved valg av ny trasé vil E6 komme vesentlig nærmere boligfeltet på Hovin, der store deler av Hovins befolkning bor. Dette vil medføre støyplager, som vil påvirke barnas hverdag.</li> </ul>		I den videre planleggingen utføres egne beregninger for støy, samt vurdering av skjermingstiltak eller andre avbøtende tiltak.
	<b>5. Oppsummering</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny trasé vil ha store og alvorlige konsekvenser for barn og unge på Hovin. Allerede vedtatt reguleringsplan bør opprettholdes.</li> </ul> <p>FAU viser til «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4. Krav til den kommunale planprosessen</li> </ul>		Innspill tas til orientering.

		- 5. Krav til fysisk utforming	
<b>50. Horg bygdatun og museumslag</b> 16.04.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	<p>I 1984 ervervet Melhus kommune småbruket og eiendommen Fossbakken i Fossgrenda på østsida av Gaulfossen, og ivaretas i form av museumslaget (frivillighet) og en daglig leder som er ansatt i enheten Kultur og fritid. Området er gradvis blitt større i areal og i bygningsmasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Horg Bygdatun er lokaliseringen i en svært kulturminnerik del av kommunen. Det er anlagt en natur- og kultursti i landskapet øst for bygdetunet, og baserer seg i stor grad på eldre tråkk og veger som fører turgåerne forbi tallrike geologiske, arkeologiske og historiske severdigheter.</li> <li>- Gammellina langs østsiden av Gaulfossen var i 1990-årene opparbeidet til en natur- og kultursti, men er ikke lengere åpen for ferdsel. I 2020 har Melhus kommune satt av midler til en utredning for å vurdere muligheten for gjenåpning. Nye Veier AS' forslag til ny trasé vil gi skjellsettende konsekvenser for kommunens friluftsmuseum og det egenartete kulturmiljøet det inngår i.</li> <li>- I 2018 oppdaget et av museumslagets styremedlemmer en hittil ukjent helleristningslokalitet på vestsida av Gaulfossen. Dette funnet har bidratt sterkt til den økte interessen for fossekløfta og nærområdet. Kultur og fritid og museumslaget har spilt inn et tydelig ønske om at denne lokaliteten innlemmes i Bergkunstreisen slik at Gaulfossen blir en del av det framtidige opplevelses- og formidlingstilbudet i relasjon til bygdetunet.</li> </ul>	<p>Innspillene tas til orientering.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p> <p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
	2.	<p>Gaulfossen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bergkunstlokaliteten blir direkte berørt av NVs forslag, og følgelig finner vi dette totalt uakseptabelt. Ei ny bru tvers over Gaulfossen vil bokstavelig talt legge et dominerende lokk over alle eksisterende natur- og kulturverdier. Den totale landskapsopplevelsen med en eksepsjonell blanding av arkitektoniske kvaliteter og et tilnærmet urørt preg blir uopprettelig ødelagt.</li> <li>- Et slikt stedstep fører til at friluftsmuseet taper alle muligheter for å legge til rette for natur- og miljøvennlige opplevelser ved et av kommunens mest markante og kjente naturminner.</li> <li>- Gaulfossen kan ikke løsriveres fra Horg Bygdatun, men må ses i sammenheng med et mye større og unikt kulturmiljø som er av nasjonal betydning, og som en utvidet del av bygdetunets geografiske fokusområde. Det aktuelle landskapstrekket bidrar til å gjøre bygdetunet vårt til noe ekstraordinært, - til hjertet i et kulturhistorisk landskap av dimensjoner.</li> </ul>	<p>Innspillene tas til orientering. Se svar 1.</p>
	3.	<p>Et areal sør for jernbanebrua i nordenden av Gaulfossen har status som statlig sikra friluftsområde. Dette arealet er særdeles viktig for allmennhetens tilgang til fossekløfta. Den foreslåtte traseen er i klar konflikt med våre framtidsplaner og vil endre området til det ugjenkjennelige.</p>	<p>Innspillene tas til orientering.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Egen oppfølging og prosess iverksettes dersom det blir inngrep i statlig sikret friluftsaerial.</p>
	4.	<p>Nordtømmesterrassene blir av NGU klassifisert som et geosted. I likhet med Gaulfossen er også dette et landskapstrekk som er vesentlig for forståelsen av landskapsutvikling og kulturhistorien i denne delen av Melhus kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dette unike terrassekomplekset er en viktig del av den faste og aktive formidlingen både på tunet og langs natur- og kulturstien (utsiktspunkt på Hjartmoen).</li> <li>- I tillegg til de kvartærgeologiske kvalitetene, representerer Nordtømmesterrassene et kartlagt friluftsområde der en kan følge naturens trappetrinn inn i historien.</li> <li>- Arkeologiske undersøkelser på Sandbrauta ble initiert av Nye Veier AS som følge av den vedtatte traseen over Gaula ved Røskaft, og det ble gjort viktige funn.</li> <li>- Et omfattende fysisk inngrep i en klassisk lokalitet av denne art er etter vår mening uhørt og vitner om dårlig dømmekraft hos planleggerne.</li> </ul>	<p>Innspillene tas til orientering.</p> <p>Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p> <p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p>
5.	<p>Tingstuggu er et nasjonalt klenodium. Det vises til et intervju med der det vist til at ny trase kommer lenger fra Horg bygdatun, og at denne gir en bedre løsning for bygdetunet.</p>	<p>Innspillene tas til orientering.</p>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valget står i så fall mellom å omrokere et i utgangspunktet konstruert miljø i den utsatte, «vegvedte» randsonen av friluftsmuseet eller å miste den fysiske og mentale forbindelsen til hele landformer som altså sørger for en egenartet landskapskarakter og identitet som preger bygda og bygdetunet.</li> <li>- Det aktuelle forslaget til ny trasé medfører utelukkende ulemper og negative konsekvenser for Horg Bygdatun og det utvidede utviklingspotensialet ved denne kulturarvsinstitusjonen, - fellesskapets museum. Slik museumslaget ser det står vi nå i fare for å tape en rekke områder som representerer enorme pedagogiske verdier. Kall det gjerne et læringslandskap, et landskap som med sin enestående sammensetning og rike natur- og kulturhistorie skulle danne det essensielle grunnlaget for videre satsing på bærekraftig turisme og formidling av landskapets saga.</li> </ul>		Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen
	6.	Vi undrer oss hvor det ble av menneskene, hjemstedene og grendene i Nye Veier AS' storstilte framtidsscenario. Vi deler ikke veiselskapets hastighetselskende framtidsdrøm og ser den ikke som ensbetydende med vekst og utvikling i positiv forstand. Vi frykter et kulturlandskap som er vesentlig tappet for sjel og særpreg.		Innspill tas til orientering.
<b>51. Ingeborg Ler og Bardo Tanem</b> 16.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ber om at utbyggingen av bru/vei på eiendommen Kvålslykkja 77/1 skjer på en så skånsom måte som mulig. Prøve å plassere bru/vei, slik at det fiskbare området i dag ikke blir ødelagt.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
<b>52. Ketil Petersen</b> 16.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	<p>Vi har innsigelse til følgende punkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Av- og påkjøringsrampe sør for Kvål, <b>er ikke</b> en del av gjeldende planer.</li> <li>- Tverrforbindelsen Ler-Losen, <b>er</b> en del av gjeldende planer.</li> <li>- Tunnel Losen – Evjen/Homyrkamtunnelen, <b>er</b> en del av gjeldende planer.</li> <li>- Bruforbindelse Grinde – Røskaft, <b>er</b> en del av gjeldende planer.</li> <li>- Hovinkrysset plassert sørvest for XL-bygg, <b>er</b> en del av gjeldende planer.</li> </ul> <p>Gjeldende planer tar hensyn til jordvern, bolig og næringsutvikling, trafiksikkerhet, infrastruktur og behovet for trygg vekst og utvikling i kommunens tettsteder.</p>		Innspill tas til orientering.
	2.	<p>Av- og påkjøringsrampe sør for Kvål</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rampene er en erstatning for kryss på Ler.</li> </ul> <p>Trafikk sørfra på eksisterende E6 har følgende alternativt sør for Kvål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kjøre direkte inn på ny E6 etter planlagt nordgående påkjøringsrampe og betale 32 kr i bomavgift ved passering av Hofstad tunnel.</li> <li>- kjøre via Kvål sentrum til Hofstad og til pendlerparkering uten å betale bomavgift.</li> <li>- kjøre via Kvål sentrum til Hofstad tunnel/Melhusvegen å betale kr 24 i bomavgift.</li> </ul> <p>Differansen vil her være kr 8/passering. For trafikanter som kjører fra Ler/Lundamo og ikke velger å kjøre inn på E6 sør for Kvål, vil det være mulig å kjøre via Melhus sentrum for utkjøring på E6. Det samme gjelder for trafikanter som kommer via Kvålsbrua. Dersom muligheten for innkreving av bompenger på lokalveg forsvinner, vil det bli enda mer lukrativt å velge lokalvegen gjennom Kvål. Dette vil være positivt for Kvål sentrum.</p> <p>Konklusjon: Det er ikke behov for rampene sør for Kvål, som erstatningstiltak. Det vil heller ikke gavne Kvål som tettsted.</p>		Innspill tas til orientering. Endelig utforming av E6 og lokalvegssystemer er en del av videre planlegging, men bomplassering og konsekvenser av disse vurderes ikke nærmere.
	3.	Tverrforbindelsen Ler – Losen Det vises til næringsområdene på Ranem/Tulluan, med økende nærings- og massetransport. Mye av trafikk skjer sørvestover etter Fremovegen til Ler sentrum. Det er fra flere hold pekt på behov for ny avlastningsveg/omkjøringsveg øst for Trondheim, med mulig sammenkobling til E6 på Ler.		Innspill tas til orientering. Lerkrysset vil ikke bli innarbeidet i den videre løsningen.  Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017 med vedtak om at Lerkrysset kunne utgå.

		Konklusjon: Det å ta ut Tverrforbindelsen Ler-Losen med kryssløsning er ikke framtidrettet. Det bør uansett bygges en avlastningsbru i dette området, slik at den blir permanent og framtidrettet. En skulle anta at det for oppsittere på vestsiden av Gaula vil tilgang til kollektivtrafikk og butikk på Ler være av betydning.		
	4.	Tunnel Losen – Evjen/ Homyrkamtunnelen En av grunnene for å velge traseen var behovet for å ta vare på dyrkajorda i dalføret, og tunnelen vil bidra til dette. Kostnadene for å bygge i tunnel er større enn å bygge i dagen, men det forsvarer ikke en nedbygging av dyrkajord av god kvalitet. Det forsvarer heller ikke å splitte opp areal og eiendom.		Innspill tas til orientering. Melhus kommune har behandlet E6 i kommunestyret 21.11.2017, og de er positive til vurdering av økt dagsone ved Homyrkamtunnelen. Denne løsningen vil vurderes videre, men også en lang tunnel vil inngå i konsekvensutredningen.
	5.	Bruforbindelse Grinde – Røskaft / Hovinkrysset Argumentet til Nye Veier om at trase må flyttes til vestsiden av Gaula for å oppfylle 110 km/t holder ikke. Dette lå alt til grunn for Stortingsproposisjonen 82S (2018-2019). I en telefonsamtale med Nye Veier ble det opplyst at det var utfordringer knyttet til kurvatur ved Hovinkrysset. Andre momenter for ny løsning var hensyn til dyrkamark, grunnforhold og vegbredde. Det må antas at det vil kreve store mengder med fyllmasse for å bygge opp ny trase. Denne skal både fraktes og utvinnes. Dette må tas med i regnestykket og i miljøhensynet. Konklusjon: Ved etablering av knutepunkt vil det komme press fra næringslivet og godstransport på vei om truckstop, rasteplasser, infrastruktur, handel og ladestasjoner. Dette vil legge press på kulturminner, museum og verneområder på Hovin. Med motorvei og ingen stoppunkt mellom Hovin og Hofstad har dalføret en utfordring når det gjelder å tilby hvile langs vegen. Det er både trafikkfarlig og lite ønskelig. Tungtransport vil da måtte velge Støren eller Klett som første mulig stopp. For å kunne ivareta kjøre- og hviletid og drivstoffyling bør kryssløsning i gjeldende plan velges på Hovin, ivareta plan for kryssing Losen – Ler, samt ta ut rampene på Kvål. Dette vil gi plass til næringsutvikling i knutepunktene langs E6 i Melhus kommune.  Det er etablert togstopp, holdeplass for buss med bytakst og pendlerparkering på Ler. Dette bør utnyttes og bruforbindelsen bør beholdes. Medgått dyrkajord må tas vare på og gjenskape tilsvarende dyrkingsareal på egnet plass lokalt, slik at regnskapet for dyrkajord går i balanse.		Innspill tas til orientering. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.  Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.  Se svar 3 for svar knyttet til Ler-krysset.
<b>53. Lundamo IL</b> 16.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Lundamo idrettslag (LIL) er opptatt av at turterrenget på vestsiden av Gaula blir ivaretatt, og at tilgangen til turområdene blir opprettholdt både under anleggsarbeidet og når ny veg står ferdig. LIL har i dag 4 trimposter på Vestsida. Spesielt bekymret er vi for at vegprosjektet vil begrense tilgangen til Valdåsen.		Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Løsning for gangveger er noe som avklares i videre planarbeid og avhenger av valgt løsning for E6. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
<b>54. Naturvernforbundet</b> 15.04.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Nye veier sier de planlegger for 110 km/t, men at det ikke er avklart hvor bred vegen blir, men at den blir mellom 20 og 23 meter. Naturvernforbundet i Trøndelag er av den klare oppfatning at i stedet for å øke hastigheten i forhold til Statens vegvesens regulering på 100 km/t burde man heller bygge en 2/3 felts veg med midtdeler og 90 km/t.  Ulykkesrisiko øker med høyere fart. Ettersom det uttalte målet er bygge en mer trafiksikker veg er det utrolig at Nye Veier i det hele tatt vurderer en smal firefelts med 110 km/t.  Økt hastighet har i tillegg følgende ulemper: - Høyere drivstofforbruk og dermed økte CO2-utslipp - Høyere strømforbruk for elektrisk drevne kjøretøy, som igjen betyr lavere rekkevidde, som kan øke behovet for større batterier med tilhørende energi- og klimakonsekvenser.		Formålet med planen er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 som en firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t.

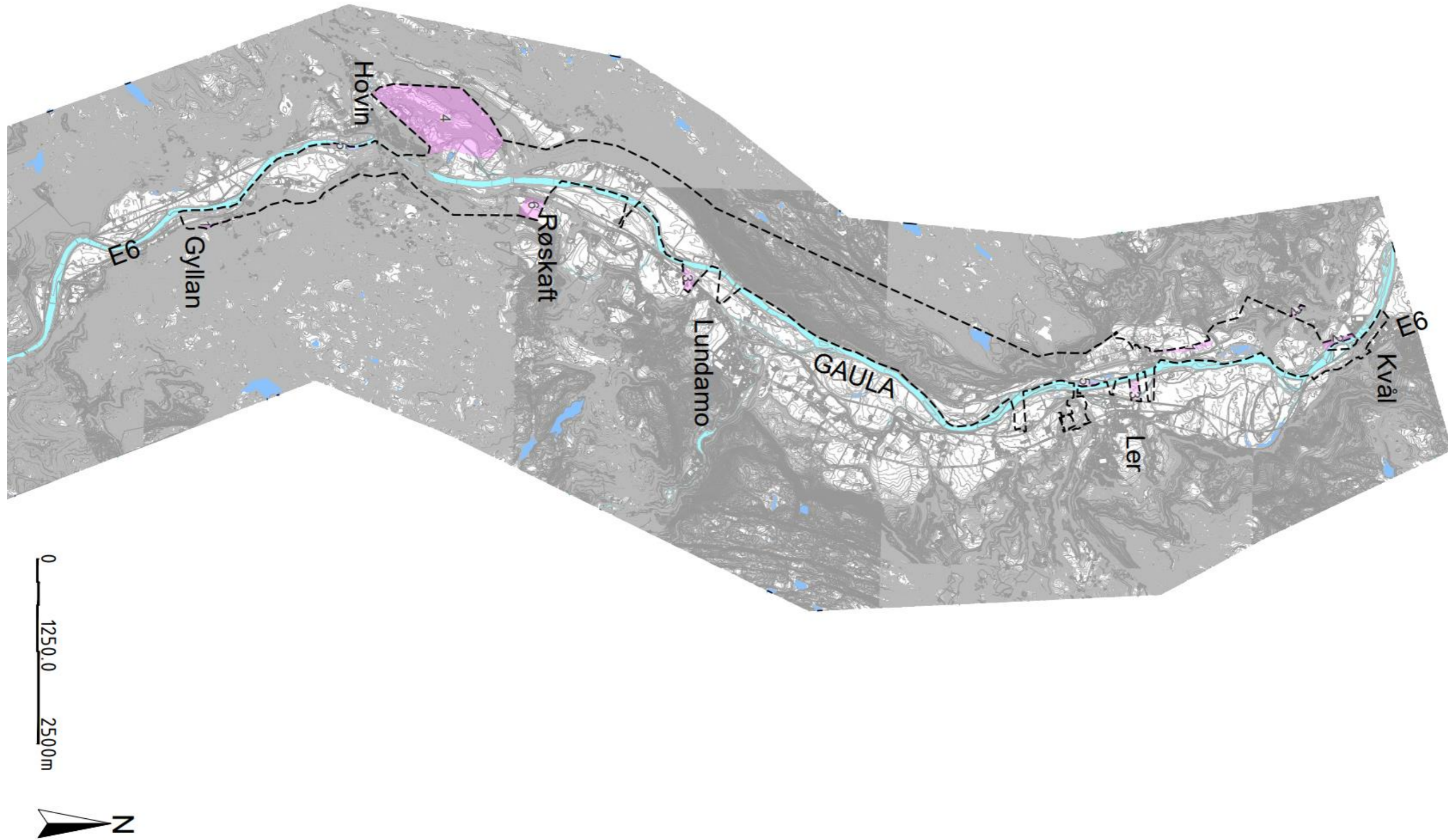
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Statens vegvesens utredning viser at fartsgrense fra 90 til 110 km/t øker støynivået tilsvarende som om trafikkmengden økte med 50 prosent</li> <li>- Mer svevestøv fra friksjon mellom dekk og asfalt og dermed økt utslipp av mikroplast</li> <li>- Økte arealkonflikter, da økt fart gjør det vanskeligere å tilpasse veien i terrenget, noe som kan gå ut over blant annet naturverdier, friluftsområder og matjord</li> <li>- Økt arealbehov dersom økt trafikk krever større veibredde og/eller mer bruk av toplanskryss. Statens vegvesens utredning viser at smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei på dagstrekninger øker arealinngrep med 35 prosent</li> <li>- Økte klimagassutslipp fra veibygging når dimensjoner og andelen bru/tunnel må økes</li> <li>- Økte klimagassutslipp fra avskoging og nedbygging av myr når dimensjonene må økes og veien vanskeligere kan tilpasses terrenget.</li> </ul>		
2.	<p>Brudd med nullvekstmålet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhus kommune har signert byvekstavtalen med Trondheim og andre nabokommuner. I denne står det «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange». At man da velger å bygge en vei som vil øke trafikkmengden betydelig er ikke akseptabelt. Det er nå også planer om godsoverføring fra veg til bane i forbindelse med at trelast fra Støren til Skogn er planlagt overført til bane. Dette vil redusere godsmengden på veien betydelig.</li> </ul>		Konsekvenser av reguleringsplanen skal utarbeides etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 konsekvensanalyser (2018), og tiltaket vil ikke vurderes i forhold til byvekstavtalen.
3.	<p><b>Store landskaps- og naturverdier står på spill</b></p> <p>Endringen av trasé kommer i direkte berøring med en lang rekke allerede kartlagte verdier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nordtømmesterrassene betraktes som geologisk arv og geosted, men verdiene i denne delen av den foreslåtte traseen omfatter også sterke friluftsjakter blant annet knyttet til store opplevelseskvaliteter i et kulturlandskap som det ikke finnes noe sidestykke til.</li> <li>- Sør for terrassene ligger også det viktige leke- og rekreasjonsområdet Gaua badekulp og det svært viktige friluftsområdet Gaua grønnkorridor.</li> <li>- Gamle Hovin turtrasé eller «Åsaringen» er definert som et viktig friluftsområde som omslutter den direkte berørte grenda Hovinsåsen. Denne turtraseen henger også sammen med de øvrige friluftsj-, natur- og rekreasjonsområdene slik at det er et uvanlig sammenhengende område av kartlagte og dokumenterte verdier som står i fare for å gå tapt</li> <li>- I tillegg kommer alle naturverdier som ikke er utforsket og dokumentert, bl.a. knyttet til det biologiske mangfoldet i flomskogsmarkene langs Gaua. Kroksjøen Gammelelva representerer en svært artsrik og rødlista naturtype som er oppført som NT (Nær truet). Med sin verdifulle kantvegetasjon har Gammelelva på Hovin utviklet seg til å bli en veritabel magnet på en svært variert dyre- og fuglefauna</li> </ul>		<p>Innspillene vil være en del av grunnlaget for videre arbeid.</p> <p>Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.</p> <p>I forbindelse med utarbeiding av konsekvensutredninger for de ikke-prissatte temaene, landskapsbilde, friluftsliv og by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser, vil områdene bli verdivurdert. Konsekvens av tiltakene vil skje i henhold til beskrivelsene av metodikk og en nærmere beskrivelse av de ulike tema, se kap. 6 og kap. 7 i planprogrammet for E6 Gyllan-Kvål.</p>
4.	<p>Vi oppfatter forslaget om kryssing av Gaulfossen som svært dramatisk da dette bidrar til store inngrep på landskapsnivå. Gaulfossen er et ikonisk landskapstrekk som sammen med de nevnte Nordtømmesterrassene utvilsomt utgjør et av de mest karakteristiske og iøynefallende delene av Melhus og Gauldalen. For fossekløftas vedkommende, observerer vi at endringsforslaget innebærer inngrep i et svært viktig friluftsområde, viktig nærturterreng i form av turtraseen Gammellina og et statlig sikra friluftsområde tilknyttet det tilgrensende friluftsmuseet Horg Bygdatur.</p> <p>Til tross for at Gaulfossen er flankert av samferdselshistoriske kulturminner fra nyere tid har denne delen av landskapet et helt spesielt preg av uberørthet som gjør det til en undervurdert grønnkorridor og et habitat for en stor variasjon av dyre- og fuglearter. Også botanikken i fossekløfta er særegen. Det er registrert automatisk fredede kulturminner på vestsida av fossen i form av helleristninger fra bronsealderen. Med ny, optimalisert E6-trasé nedfelt i fossegelet vil alt dette særpreget tildekkkes, og både pedagogiske verdier og opplevelser knyttet til landskapstrekket, naturkvaliteter og kulturminner elimineres.</p>		Se svar på punkt. 3. Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas.
5.	Naturvernforbundet konkluderer også denne gang med at dette er «Firefeltsveien vi ikke trenger».		Se svar på punkt 1 og 3. Formålet for reguleringsplan er firefeltsvei.



		Nye Veiers forslag om ny trasé mellom Sandbrauta og Fossgrenda er stikk i strid med bærekraftig og framtidsrettet forvaltning, vern og bruk av natur-, kultur- og landskapsverdier. Dette kan heller ikke ses løst fra folkehelseperspektivet da de foreslåtte inngrepene vil ha betydelige negative konsekvenser for rekreasjon og friluftsliv både lokalt og i hele Trondheimsregionen.	
<b>55. Daniel Næss</b> 03.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Dere kan ikke mene at dere tenker og legge ny trasé på vestsiden av Gaula, tett inntil byggefeltet eller rettene sagt over byggefeltet. Husprisene vil falle drastisk, støy vil bli ett problem og ikke for å glemme asfalt støv! Hva får vi som eventuelt blir igjen her på feltet, igjen for denne byggingen? Hvilke tiltak har dere tenkt på? En gigantisk STYGG støyskjerm!  Og får all del ikke glem de husene dere allerede har fått løst inn og revet, dette er direkte hån mot berørte beboere. Hva er grunnen til dette annet en økonomi? Økonomi er ikke ett poeng når det gjelder norsk vei utbygging, for i bunn og grunn er det bilisten og den norske befolkning som betaler denne utbyggingen igjennom bom, skatt og ikke minst veg avgift.  Plan for ny vei var godkjent og vedtatt i 2016, så hvorfor skal dere bruke på millionvis av kroner i ny planlegging, konsulenter osv. ... for og prøve en ny trasé!! Ser frem til at dere tar til fornuft og forholder dere til den opprinnelige planen!	<u>Besvart av NV på e-post 05.03.2021.</u> Nye Veier har, sammen med vår rådgiver Norconsult, gjort en evaluering av 4 alternativer på strekningen Gyllan – Grinni inkl. tidligere vedtatt alternativ. Denne evaluering er basert på en vurdering av 4 prestasjonsmål som er lagt til grunn for prosjektet. Disse målene omfatter i hovedtrekk kostnader, miljø, jordbruk og sikkerhet. Konklusjonen ble at alternativet med kryssing av Gaula ved Gaulfossen totalt sett framstår som det beste.  Vi ønsker derfor å gå videre med dette alternativet, men vil også presisere at det er tidligere vedtatt reguleringsplan for ny E6 som gjelder fram til evt. ny plan er vedtatt.  <u>Utvidet svar:</u> Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.
<b>56. Olaug Volden</b> 02.03.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	Sikkerhet i boligfeltet Hovinsåsen under bygging av motorveg? Hva har Nye Veier tenkt om dette? Det er mange barn som går til/fra skole og fritidsaktiviteter, og det finnes fra før av verken gatebelysning på hele strekningen eller gangfelt. Nå vil det jo kreves store tiltak. Er kostnadene vedr. dette tatt med i regnestykket Nye Veier presenterte?	<u>Besvart av NV på e-post 04.03.2021.</u> Hele anleggsområdet vil selvsagt bli inngjerdet slik at det ikke blir mulig å komme i direkte konflikt med byggingen. Når det gjelder anleggstrafikk inn og ut av anleggsområdet er det for tidlig å si noe detaljert om dette. Det vil imidlertid bli lagt stor vekt på trafiksikkerhet i byggefasen, og før anleggsstart skal det utarbeides en plan for trafikkavvikling i anleggsperioden som vurderer belastning og trafiksikkerhet på kommunale-, private- og fylkesveier. Trafiksikkerhet for barn/unge vil bli viet ekstra oppmerksomhet i denne planen. Det vil videre bli gjort fortløpende vurderinger av behovet for tiltak på omkjøringsveger under hele anleggsfasen.
	2.	Noe av det som er kritikkverdig med varselet vi mottok man 1/3, er at berørte ikke fikk anledning til å prate med/møte ektefelle og barn mellom varsel og møte, pga. jobb/skole. Husstandene dette gjelder, fikk heller ikke mobilisert sammen forut for møtet når det ble gitt så kort varsel. Dette kan ikke være annet enn en del av Nye Veiers skjulte agenda; overrumple folk slik at de ikke rekker å yte motstand.	Som vi sa på møtet mandag kveld er kommunikasjon av et så krevende budskap uansett vanskelig i forhold til timing. Etter å ha vurdert flere alternativer ble vår beslutning at vi ønsket å gi alle direkte berørte utfyllende informasjon om traséforslaget og konsekvensene av dette så nært opp til den telefoniske beskjeden som mulig. Vi valgte derfor å invitere dere til felles møte mandag kveld. Det ligger ingen annen agenda bak dette annet enn at vi ønsket at dere skulle slippe å gå i uvisse over flere dager før dere fikk direkte informasjon fra oss. I tillegg var det viktig for oss at dere fikk informasjonen før møtet i kommunestyret på tirsdag ettermiddag.
	3.	Jeg spurte Nye Veier på e-post om det ikke var betimelig å invitere de E6-ofrene som blir sittende igjen med motorvegen som nærmeste nabo til møtet. Til det fikk jeg til svar at det først og fremst var vi som ble berørt som skulle informeres. Hvis dere tar frem kartet, ser dere at et helt boligfelt vil bli berørt av dette. Vi rakk å få tak i noen få av naboenes våre før møtet, og de møtte opp på møtet.	Vi er klar over at dette traséforslaget berører store deler av boligfeltet på Hovinsåsen. Vår vurdering var at det var viktigst å prioritere dere som blir direkte berørt først. Dvs. dere som kan risikere innløsning av boliger/gårdsbruk. Dersom det er ønskelig vil vi selvsagt også arrangere et møte for de som blir berørt av å få en ny motorvei som «nabo». Vi ønsker imidlertid å kunne komme litt lenger med støvvurderinger før vi tar dette møtet slik at vi kan gi så god informasjon som mulig på dette tidlige stadiet i planleggingen.

	<p>4. Så sies det at det skal brukes ca. et år på denne prosessen. Imens sitter vi her, vi menneskene dette berører, aspektet som ikke passer inn i de flotte(?) regnestykkene som blir presentert, med klump i magen, hodepine, søvnløse netter og kanskje etter hvert psykiske plager pga. dette. Hva slags erstatning får vi for det? Ser det ingen steder i regnestykkene til Nye Veier.</p>	<p>En planprosess for et så stort tiltak som en ny motorvei er en omfattende prosess som er regulert av plan- og bygningsloven. Det skal gjøres feltundersøkelser, og konsekvensene av tiltaket skal utredes for en rekke ulike tema. Arbeidet gjøres for å lage et best mulig beslutningsgrunnlag før reguleringsplanen skal sendes på høring. Omfanget av dette arbeidet er beskrevet i planprogrammet som nå er på høring til 1. april. Vi har stor forståelse for at dette er en krevende situasjon for dere som blir berørt, og at det blir en forholdsvis lang periode i uvisshet om planen blir vedtatt eller ikke. Vi må imidlertid følge lovens bestemmelser som sikrer en demokratisk prosess og mulighet for påvirkning for alle interessenter og berørte.</p>
	<p>5. Hvilken erstatning gis til de som nå kanskje uten grunn måtte flytte fra hjemmene sine pga. gammel trase? Er det tatt med når besparelsene med ny trase er kalkulert?</p>	<p>Det er gitt erstatning til alle som er innløst i forbindelse med opprinnelig vedtatt plan. Disse kostnadene er tatt med i sammenlikningen mellom vedtatt plan og foreslått ny trasé.</p>
	<p>6. Hvorfor ble dette "holdt skjult" på folkemøtet som jeg og mine naboer ikke prioriterte, siden traseen tross alt var lagt en annen plass og ikke gjaldt oss? For at vi ikke skulle uttale oss? For å ramme oss? Ta oss på senga?</p>	<p>Folkemøtet 10. februar var et folkemøte for å informere om planprogrammet og planprosessen videre. Planprogrammet tar ikke for seg en konkret trasé, men definerer et planområde for videre planlegging og sier noe om hvilke konsekvenser som skal utredes. Det ville heller ikke vært riktig å ta opp traséforslaget ved Hovin i dette møtet fordi Nye Veiers interne beslutning enda ikke var kommunisert verken til Melhus kommune eller til sektormyndigheter. Vi ønsket uansett ikke at folk skulle bli informert om ev. boliginnløsninger i et folkemøte, men at de skulle få beskjed personlig.</p>
<p><b>57. Erik Volden</b> 22.03.21</p>	<p><b>Merknader:</b></p> <p>1. Se vedlagt brev fra NVE til Nye Veier, datert 26.02.21.</p> <p>Vi stiller oss mildt sagt særdeles undrende til hvordan det er mulig at prosessen med nytt forslag til trasé fortsetter etter dette. Vi får telefon/blir innkalt til møte mandag 01.03.21? Dette ønsker vi et svar og en god forklaring på? Er ikke dette en krystallklar beskjed om at forslag til ny trasé må forkastes?</p> <p>Vi har også forespurt og venter på oversendelse av et dokument fra Statsforvalteren.</p>	<p><u>Besvart av NV på e-post 25.03.2021.</u></p> <p>Det er riktig at vi har hatt en prosess med bl.a. NVE og Statsforvalteren der vi har fått foreløpig tilbakemelding på trasé forbi Hovin, samt innspill til planprogrammet.</p> <p>Vi vil fortsette samarbeidet med sektormyndigheten og kommunen etter påske for å bedre kunnskapsgrunnlaget både for alternativet som er tidligere vedtatt, og det nye alternativet. Dette vil også gi Melhus kommune økt kunnskapsgrunnlag i forbindelse med sluttbehandling av planprogrammet.</p> <p><u>Utvidet svar:</u> Begge alternativ for E6 mellom Hovin og Grinni skal konsekvensutredes før endelig valg av løsning tas. Inngrep, konsekvenser og tiltak vil bli avklart i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>

## 2 INNSPILL VED UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE MAI/JULI 2021



## 2.1 Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Det er oppsummert 11 innspill fra statlige og fylkeskommunale myndigheter.

Avsender	Innspill	Merknad
Statens vegvesen 01.06.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Hvis det planlegges konkrete og spesifikke avkjørslar som skal være midlertidige i anleggsperioden, så vil det ikke være behov for å søke særskilt om tillatelse til midlertidige anleggsavkjørslar. Dette må framgå av plankart og reguleringsbestemmelser.	Innspill tas til orientering
Statens vegvesen 04.08.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Statens vegvesen oppfatter at det nye oppstartsvarselet er identisk med det som ble sendt ut 26.05.2021. De har derfor ingen ytterligere merknader.	Innspill tas til orientering
Trøndelag fylkeskommune 01.07.21	<b>Merknader:</b>	
	1. <b>Eldre tids kulturminner:</b> TFKs kommentarer knyttet til fagansvar for eldre tids kulturminner legger den plangrensen som ble presentert i møtet 11.06.2021 til grunn. For de øvrige fagområdene er plangrensen som er lagt ut på offentlig høring lagt til grunn.  Det er bedt om å komme med en vurdering av behovet for arkeologiske registreringer innenfor de områdene som er merket med prioritet 1. Det har vært noe uklart om middelalderkirkestedet på Grinni (Askeladden id 46100) vil bli berørt av den reviderte planen eller ikke. Lokaliteten har en usikker avgrensning. Det har vært kontakt med NIKU, da det er de som har ansvar for eventuelle §9 registreringer innenfor kirkesteder fra middelalder. Norconsult og Nye Veier er gjort oppmerksom på at den reviderte plangrensen oversendt 24.06.2021 fremdeles ligger innenfor kulturminnet og dets sikringsone. Det er bedt om at dette justeres slik at man holder seg utenfor dette området i sin helhet. Eventuelle behov for registreringer utenfor lokalitetsgeometrien kan dermed foretas av fylkeskommunen i tett dialog med NIKU.  Når det gjelder området ved Sandbrauta (Askeladden id 80286) ble det gjennomført utgravninger her av NTNU Vitenskapsmuseet i 2017 og 2018. Det er svært sjelden at man får mulighet til å undersøke en forseglest arkeologisk boplasskontekst, hvor organisk materiale, som vi vanligvis ikke finner under flateavdekking, potensielt kan være svært godt bevart. Dette området må vurderes nærmere. På grunn av tykkelsen på skredmassene er det vurdert at det er lite hensiktsmessig før tiltaket skal igangsettes. Dette med bakgrunn i at området er vanskelig tilgjengelig grunnet tykke og til dels ustabile masser. I særskilte unntakstilfeller kan man utsette gjennomføringen av undersøkelser etter kulturminneloven § 9. Slike tilfeller vil karakteriseres ved at det er oppstått en tvangssituasjon der gjennomføring av kulturminneloven § 9 ikke er mulig. Trøndelag fylkeskommune har vurdert at dette er et slikt tilfelle. Dette er drøftet med Norconsult og Nye Veier i samarbeidsmøte 1. juni, hvor det var enighet om at dette kan være en god løsning. Det er Riksantikvaren som avgjør om gjennomføring av undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 kan utsettes. Avgjørelsen er prosessledende og kan ikke påklages. Det tas kontakt med Riksantikvaren mht en slik utsettelse av §9 undersøkelse i dette området.  Et registreringsvarsel med budsjett innenfor områdene med prioritet 1 vil bli oversendt innen den 16 juli. Skulle det oppstå forsinkelser tas det kontakt for å avtale ny dato.	Innspill tas til orientering og følges opp.
	2. <b>Nyere tids kulturminner</b> Det er foreslått en større planutvidelse i et område med stort konfliktpotensial. De ser ikke hvordan planutvidelsen vil hensynta de aktuelle natur- og kulturhistoriske premissene. En utvidelse av plangrensen her, vil kunne føre til en vesentlig svekkelse av det historiske kulturmiljøet og kulturlandskapet i tilknytning til Gaulavassdraget. I forbindelse med planarbeidet må det gjøres grundige utredninger, hvor sårbarhet, samlet tap av kulturmiljøverdier og naturverdier må komme tydelig fram videre i planarbeidet.	Innspill tas til orientering

		Horg bygdatun og Gaulfossen er særskilt verdifulle og sårbare kulturhistoriske miljøer i tilgjengelige kulturmiljøverdiutredninger. Vi viser til Verneplan for Gaula og Verdier i Gaulavassdraget.		
	3.	<b>Vannforvaltning</b> Fylkeskommunen vurderer at en planavgrensning på østsiden av Gaula, der E6 går i dag, ville lagt grunnlaget for å bedre ivareta hensynet til vassdragsmiljø. En slik planavgrensning åpner for trasealternativer uten store inngrep i-, kryssing av- og nærføring til de viktigste vannforekomstene, slik konsekvensene blir med gjeldende planforslag.  Planavgrensningen inkluderer ikke det området som er nødvendig for å ivareta Gaulavassdraget i planlegging og gjennomføring av ny E6.		Hensikten med planarbeidet er å tilpasse gjeldende reguleringsplaner til 110 km/t.  Tiltaket har vært gjennom en kommunedelplan i 2012. Alternativ på østsiden ble da forkastet.
	4.	Løsninger som er beskrevet innenfor planområdet er i konflikt med § 4 og svarer ikke ut strenge unntaksvilkår etter § 12 i vannforskriften.		Tiltaket skal konsekvensutredes og vurderes etter vannforskriften. Gaula har per i dag middels økologisk tilstand. Målsettingen for planarbeidet er at den totale økologiske tilstanden i Gaula og sidevassdrag skal ikke permanent forringes som et resultat av tiltaket.
	5.	Det er spesielt skjerpene at Homyrkamtunnelen foreslås omgjort til dagsone med nærføring til Gaulavassdraget og tap av miljøkvalitet.		Det er i videre planarbeid anbefalt å ikke utrede kort Homyrkamtunnel fullt ut. Da står man igjen med følgende alternativ der et av de vil bli anbefalt å regulere: Tunnel gjennom Kleivahammaren inngår i alternativ 2.1. I alternativ 2.2. vil tunnelpåhugg være sør for Kleivahammaren og vegen vil også krysse Gaula sør for Kleivahammaren slik at man ikke får inngrep i Kleivahammaren.
	6.	Det er også skjerpene at kryssing av vassdraget foreslås lagt til det som kan argumenteres å være det viktigste området i hele vassdraget, Gaulfossen, samt Gaua med tilhørende våtmarksområde.		Konsekvensene av kryssing ved Gaulfossen vil fremkomme i videre utredning.
	7.	Vannforvaltningsplanen danner grunnlag for innsigelse i tilfeller der planforslaget vurderes i strid med de fastsatte miljømålene eller kravene i vannforskriften § 12.		Tas til orientering
Statsforvalteren i Trøndelag 07.09.21	1.	<b>Klima og miljø</b> Retningslinjen for støy i arealplanlegging er oppdatert i vår, den heter nå T-1442/2021, har nye kapittelinnhold, og et noe endret innhold. Denne retningslinjen bør legges til grunn i videre utarbeidelse av reguleringsplanen.		Tas til orientering
	2.	Erosjonssikring og bruer vil berøre Gaula som er et vernet vassdrag, men det er forståelse for at det nå skal vurderes ulike typer brukonstruksjon ved Røskaft. Ved mulige inngrep i vassdrag skal det gjøres en vurdering av kommunen og/eller sektormyndighet så tidlig som mulig etter forskriftens § 12.		Tas til orientering
	3.	I naturbase er det enkelte registreringer av truede/nært truede fuglearter innenfor områdene med utvidet plangrense. Sannsynligvis er disse enkeltobservasjoner, men dette må sjekkes ut. Det er også registrert en nøkkelbiotop ved (1) Gyllan, og en myr ved (6) Røskaft. Området på vestsiden av Gaula ved Hovin, (4) er utløpet til Gaua med tilhørende sumper. Disse sumpene er rike på vannvegetasjon og preges av flom fra Gaula. Området er viktig som rasteområde for andefugler. Spesielt i forbindelse med trekk vår og høst. Gaua er registrert som svært viktig naturtype; kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti. Det er et høyt biologisk mangfold i dette området. Dette er en anadrom strekning. Det er også registrert oter i Gaua.		Tas til orientering
	4.	Det oppgis at det i område (4), Hovin, skal utføres eventuelle stabiliseringstiltak. Klima- og miljøavdelingen kan vanskelig akseptere tiltak som forringer vassdrags-, natur- og friluftslivsverdiene i dette området. I tillegg er det store landskapsverdier her, som er viktige å ivareta. Det vises til rapporten «oppfølging av særlig verdifulle kulturlandskap i Sør-Trøndelag» for Melhus. Tømmessletta er et svært markert trekk i landskapet langs Gaula. Etter siste istid har elva gravd ut syv terrasser. Nordtømmeterrassene har regional verneverdi som kvartærgeologisk forekomst og på grunn av landskapsformene (Fylkesmannen i Sør-Trøndelag		Tas til orientering, behov for tiltak vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning

		1999). Ifølge rapporten «Verdier i Gaulavassdraget VVV-rapport 2001-21, av Direktoratet for naturforvaltning, har dette landskapsbildet også nasjonal verdi. Utvidelse av planområdet her berører også kartlagte friluftsområder som turveger i tilknytning til boligfeltene på Hovin, vurdert som viktige. SFO har en utelekeplass ved Gaua som er vurdert som svært viktig. Det oppgis at det pågår grunnundersøkelser innenfor området (4) Hovin. Det minnes om at inngrep i Gaua/vassdrag er forbudt uten at det foreligger tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.		
	5.	Det vil være svært utfordrende for klima- og miljøavdelingen å akseptere en ny veglinje på vestsiden som berører det vernede vassdraget Gaula og Gaulfossen, med landskapet omkring, samt naturverdiene i sideelven Gaua.		Tas til orientering, alternativet vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning
	6.	<b>Landbruk</b> Siden forrige uttalelse til oppstartsvarsel og planprogram har det blitt en ytterligere innskjerping av jordvernet. Den 16. juni i år ble det vedtatt en ny Nasjonal jordvernstrategi. Maksimum årlig omdisponering av dyrka jord er satt til 3000 daa og dette målet skal nås innen 2025. Statsforvalteren vil i den forbindelse påpeke at det skal ligge viktige samfunnsinteresser og dokumenterte behov til grunn for omdisponering av dyrka mark. I tillegg er det viktig at det vurderes alternativer. Ut fra dette er det viktig at alle planprosesser søker løsninger som ikke, eller i minst mulig grad berører dyrka jord. Slutteseg til uttalelsen om landskapsverdier under klima og miljø.		Tas til orientering.
	7.	<b>Videre arbeid</b> – Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på <a href="mailto:postmottak@trondelagfylke.no">postmottak@trondelagfylke.no</a> – Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste. – Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: <a href="mailto:plantrondelag@kartverket.no">plantrondelag@kartverket.no</a>		Tas til orientering
<b>NVE</b> 15.09.21	1.	Foreslått planavgrensning legger opp til nærføring, utfylling i- og kryssing av Gaula med sidevassdrag. Det gjør det svært utfordrende å ivareta vassdragshensyn på strekningen. Gjennom dialog og møter har det blitt klart at forslagsstiller ønsker å gå videre med traséalternativer som innebærer mulighet for kryssing i umiddelbar nærhet til Gaulfossen og Gaula og omgjøring av deler av innregulerte Homyrkamtunnelen til dagsone.  <b>Gaulfossen</b> For området nord for Hovinkrysset vil det være vanskelig for NVE å kunne akseptere en kryssingsløsning med umiddelbar nærhet til Gaulfossen. Gaulfossen er kategorisert som viktig naturtype i henhold til nasjonal rødliste for naturtyper, med verdi som «Viktig»-Fossesprøytzone ( <a href="http://www.naturbase.no">www.naturbase.no</a> ). Videre er området nedstrøms Gaulfossen et viktig oppholdssted for anadrom fisk før vandring opp fossen og et antatt viktig område for gyting og oppvekst for anadrom fisk. Kulpen er videre et internasjonalt attraktivt sted for fiske etter laks, og området har store landskapsmessige og kulturfaglige verdier bla. i form av flere helleristninger fra ulike tidsperioder. Dette området samt vegens eventuelle påvirkning på Gaulfossen vil derfor være et viktig evalueringspunkt for videre trasévalg. Inngrep i verneverdiene knyttet til området på vestsiden av Hovinkrysset med elva Gaua og Gauasumpen vil også være krevende å akseptere, særskilt da dette er et område som i dag		Tas til orientering, alternativet vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning

		framstår forholdsvis intakt som natur/kulturlandskap. NVE anbefaler derfor at en forholder seg til gjeldende regulerte trasé fra Hovinkrysset og frem til Røskaft, og at vegen unngår konflikt med vassdragssonen og ikke legges lenger ut mot elva enn dagens veg.		
	2.	<b>Kleivahammeren</b> Kleivahammeren utgjør et viktig landskapselement og landemerke med umiddelbar nærhet til vassdraget. Inngrep her i form av høye skjæringer vil utgjøre et stort inngrep i elvelandskapet og bør unngås. Alternativer uten tunnel gjennom hammeren vil være vanskelig å akseptere.		Det er i videre planarbeid anbefalt å ikke utrede kort Homyrkamtunnel fullt ut. Da står man igjen med følgende alternativ der et av de vil bli anbefalt å regulere: Tunnel gjennom Kleivahammaren inngår i alternativ 2.1. I alternativ 2.2. vil tunnelpåhugg være sør for Kleivahammaren og vegen vil også krysse Gaula sør for Kleivahammaren slik at man ikke får inngrep i Kleivahammaren.
	3.	<b>Klima og miljø</b> 01.09.21 ble NRK-artikkelen «Nye Veier snur: Vurderer klima og miljø i alle veiprosjekter», se lenke <a href="https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/nye-veier-vurderer-a-endre-flere-prosjekter-1.15632207">https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/nye-veier-vurderer-a-endre-flere-prosjekter-1.15632207</a> . NVE ser det som positivt at Nye Veier øker oppmerksomheten på klima og miljø i sin saksbehandling og vekting i vegsaker.		Tas til orientering
	4.	<b>Østsiden Losen-Kvål</b> 02.09.21 ble det sendt et nytt oppstartvarsel for vurdering av et østsidealternativ for ny E6 (strekningen Losen - Kvål). NVE er positiv til at det nå vurderes traséalternativ på østsida. En slik løsning mener NVE er en bærekraftig løsning og balanserer ulike hensyn på en god måte. Dette har hele tiden vært vårt primære trasevalg, noe vi spilte inn også i forbindelse med kommunedelplanarbeidet i 2012.		Tas til orientering. Kommenteres nærmere i NVE's merknad til utvidelse for dette alternativet i kap. 3.1
	5.	<b>Utredningsmetode</b> NVE forutsetter at samtlige av de reelle alternativene (for både øst- og vestsiden) utredes på likt grunnlag. NVE understreker viktigheten av at både prissatte og ikke-prissatte verdier vurderes på en verdibasert og kvantitativ måte, og at valgt metode er robust, etterprøvable og transparent. Vi forutsetter at alternativene for både øst- og vestsiden tas i betraktning ved endelig fastsetting av planprogram. Planprogrammet skal legges til grunn for konsekvensutredninger og videre reguleringsplanarbeid.		Tas til orientering
<b>Avinor</b> 13.08.21	1.	Avinor har foretatt en vurdering av konsekvensene for kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsanlegg i forhold til oppgitt informasjon om tiltaket. Det vurderes at tiltaket ikke vil ha noen negative påvirkninger på Avinor sine tekniske systemer, hverken på radionavigasjons-, kommunikasjons- eller overvåkingsanlegg.  Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder: <a href="https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/">https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/</a> .		Tas til orientering
<b>Forsvarsbygg</b> 07.09.21	1.	Forsvarsbygg har ingen merknader til utvidelsen av planområdet.		Tas til orientering
<b>Direktoratet for mineralforvaltning</b> 08.09.21	1.	DMF har ingen merknader til utvidelsen av planområdet.		Tas til orientering
<b>Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap</b> 09.09.21	1.	DSB har ikke kapasitet til å gå inn i plansaken og sender et generelt svar på saken		Tas til orientering

<b>Mattilsynet</b> 13.09.21	1. <b>Vannmiljø / Helse hos akvatiske dyr og mulig overføring av smitte</b> Utvidelsen av planområdet kan berøre Gaula i større grad. Det vises til Forskrift om omsetning av akvakulturdyr og produkter av akvakulturdyr, forebygging og bekjempelse av smittsomme sykdommer hos akvatiske dyr § 45. Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr. Dersom det er relevant forventes det at det (ut fra en risikovurdering / kartlegging) gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte til vassdraget. Særlig aktuelt for overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede.		Tas til orientering
<b>AtB</b> 16.09.21	1. De tar varsel om utvidet planområde til orientering og ønsker å bli involvert i det videre planarbeidet om forhold som angår kollektivtrafikken.		Tas til orientering
<b>Bane NOR</b> 21.06.2021	1. Det er viktig at jernbanearealene avmerkes som jernbaneformål. Det er eiendomsgrensene som danner grunnlaget for jernbanearealene i dette området. Bane NOR har behov for at arealet på vår eiendom reguleres til baneformål for å kunne ivareta uforstyrret drift, vedlikehold og utvikling av jernbaneinfrastrukturen. På grunn av varierende nøyaktighet bør eiendomsgrensene avklares nærmere i forbindelse med planarbeidet. Nye Veier anbefales å ta kontakt med Bane NOR Eiendom for korrekte eiendomsgrenser.		Tas til orientering.

## 2.2 Kommunale myndigheter

Det er oppsummert et innspill fra kommunale myndigheter.

Avsender	Innspill	Merknad
<b>Melhus kommune, miljørådgiver</b> 25.02.21	<b>Merknader:</b> 1. Område kategori 1 – utvidelser for justert geometri. - For område i nord – i utgangspunktet ingen påvirkninger på miljø. Kunnskap om grunnvannsstrøm og eventuelle påvirkninger på grunnvannsstrømmen bør kartlegges. Det er naturlig å tro at Losaflata er et større grunnvannsreservoar. Hvis det er en kobling mellom grunnvann og Gaula, så må den ivaretas jf. Vannforskrifta § 12. - For område i sør: Fra Øyaberga opp mot Klinkåsen er det observert Phryganophilus ruficollis. Dette er en ytterst sjelden bille (EN). Det er sannsynlig med P. ruficollis på Såttån, og det må undersøkes om arten vil påvirkes av inngrepet der den er i dag. Ifølge NINA trives denne billen i nedblåste trær. Dette bør man ha bevissthet ved som en del av kunnskapsgrunnlaget etter § 8 i NML mtp prosjektering av svingen. I tillegg vises det til observasjoner av fjellvåk i området. Ellers vises det til hagelupin som er observert langs vei nord for Såttån. Det bør vektlegges at den skal fjernes i arbeidet og at tiltakshaver skal unngå utilsiktet spredning jf forskrift om fremmede organismer § 18.	Tas til orientering. Vurderes nærmere i reguleringsplan dersom vegtrase som krysser Losaflata anbefales.
	2. Område kategori 2 – Utvidelse for anleggstilkomst og midlertidig bruk i anleggsperioden. - Nordre: Det er ingen observasjoner av truede arter i artskart for området. Det er observert balsampoppel på sørlig del av «Transmelsøya». Det har vært elvesandjeger på øya tidligere, og at øya, spesielt tverrgående kanal er svært nærme å ha kvaliteter til at elvesandjegeren kan rekolonisere. Det finnes bestander av elvesandjeger som kan gjøre dette naturlig. <u>Forskrift om elvesandjeger som prioritert art</u> bør ligge til grunn i arbeidet her. Det betyr at aktivitet langs elvebredden må planlegges mtp påvirkning av hydromorfologi. - Søndre: Forslag til utvidelse er i område med bekk. Kommunen har ingen miljøinformasjon om denne bekkestrengen. Det antas derfor i utgangspunktet at strengen har god tilstand og at aktivitet ikke skal føre til dårligere tilstand, jf. Vannforskriften § 12.	Tas til orientering  Tas til orientering.



		Kraftig flom i 2017-2018 med store ødeleggelser. Teknisk drift har sikkert mer info. mtp områdestabilitet (kvikkleire) + flomfare + vekt fra kjøring/lagring		
	3.	Område kategori 3 – Utvidelse for tilrettelegging av vanntilførsel Det må undersøkes hva man kan forvente som minstevannsføring i Kaldvella ved tørkeperioder. Videre om minstevannsføring - 50 l/s kan ha negative konsekvenser for naturmangfoldet nedstrøms uttak.		Tas til orientering
	4.	Område kategori 4 - Utvidelse for å ivareta hensyn til naturmangfold, grunnundersøkelser og ev. stabiliserende tiltak. - Gaua er en viktig elv i Melhus. Elva er ganske intakt og har god plass til å bevege seg. Det er svært viktig at denne kvaliteten blir ivaretatt. I tillegg er det observert mange arter av høy prioritet mtp forvaltning i området. Sørtømmesbekken som renner ut i Gaua har lav økologisk tilstand basert på fisketellinger. Det skal utføres bunndyrundersøkelser i Sørtømmesbekken i år. Gaua har god tilstand. Vær obs på at mange av observasjonene i Gauaområdet er tillagt Gammelelva av praktiske årsaker under registrering.		Tas til orientering
	5.	Område kategori 5 – Utvidelse for erosjonssikring - Her bør det kartlegges for rødlistearter, om det ikke er gjort. Eventuelle gytegroper for fisk bør og undersøkes. Det er en betydelig forekomst av elvebreddeedderkopp oppstrøms. - Videre informeres det om at Gaula er veldig retta opp i området forbi Ler. Det bør sikres at eventuelle tiltak ikke fører til økt vannhastighet nedover, og dermed mer erosjon. Det må vurderes om erosjonssikring kan gjøres med naturlige metoder.		Tas til orientering
	6.	Område kategori 6 – Utvidelse for å vurdere annen brukonstruksjon. - En observasjon av stær.		Tas til orientering

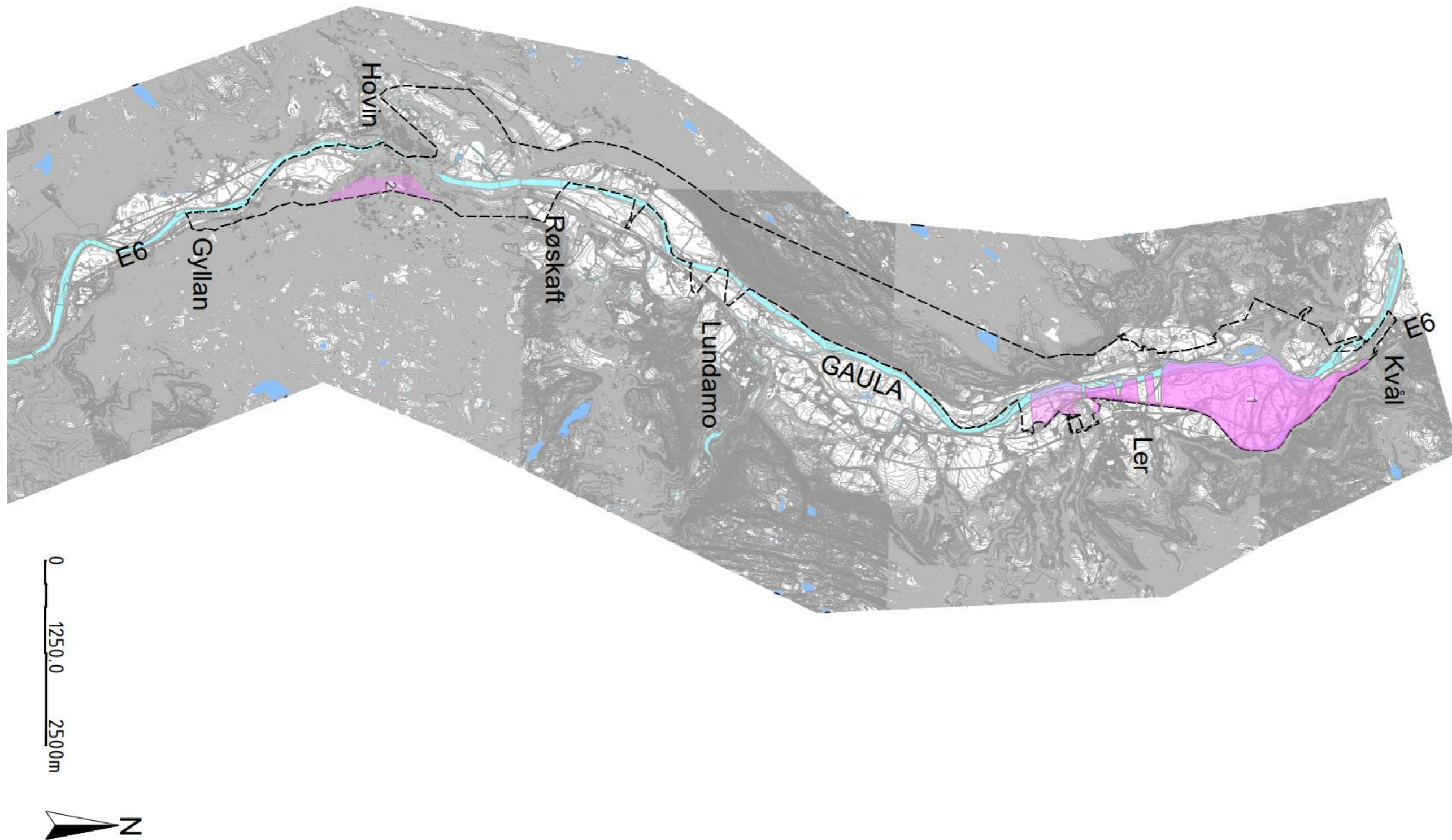
### 2.3 Organisasjoner og private parter

Det er oppsummert 6 innspill fra organisasjoner og private parter via Altinn.

Avsender	Innspill		Merknad
Trondhjems Kajakklubb og NTNUI-padling 20.04.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Ønske om utbedring og sikring av sti/gammel jernbanetrase på østsida av Gaulfossen. Det er en sti/gammel jernbanetrase på østsida av Gaulfossen som ofte benyttes. Denne raser det store steiner ned på. Ei bru over en utrast del av stien, er knust av stein ovenfra. Mange padlere anser stien som såpass utrygg at de ikke bruker den. Dette krever minst to biler, og at man til enhver tid har en bil på topp og bunn. Dette medfører veldig mye unødvendig kjøring. For de som tar sjansen på å bruke stien, innebærer det risiko for fallende stein samt balansering over restene av den ødelagte brua med en kajak på skuldra. Et fall ved kryssing av den ødelagte brua, vil kunne være svært alvorlig. I forbindelse med bygging av ny E6 er det ønskelig at stein/berg ovenfor stien blir sikra og at stien blir utbedra. Dette vil åpenbart også vil ha verdi for andre brukergrupper, da stien er det eneste stedet det er mulig å oppleve Gaulfossen fra. En sikra og restaurert sti vil bli en fin nærtur for beboerne på Hovinsåsen, og øke verdien av og bruken av Gaulfossen for elvepadlere.		Tas til orientering og vurderes i forbindelse med reguleringsplan
	2. Sikring av tilgang til strekning i form av fortsatt parkeringsmuligheter øverst og nederst på strekningen. Om planene for ny E6 fører til endring i tilgang til dagens parkeringsmuligheter må en finne gode alternativer på østsida av elva i direkte nærhet til stien.		Tas til orientering og vurderes i forbindelse med reguleringsplan
Per Magne Myrvold 30.06.21	<b>Merknader:</b>		
	1. Viser til tidligere innsendt uttalelse vedrørende utfordringer med oppstuvning av vann ved etablering av bru over Gaula ved Røskaft.		Tas til orientering.
	2. Med en ny vegtrase vest for elva og brukryssing over Gaula ved Gaulfossen, vil veien krysse deres dyrkamark mellom Gaua og Gaula. Dersom dette alternativet blir en realitet, vil det fordre en landbruksundergang under ny E6 for tilkomst til dyrkamarka som blir igjen mellom E6 og Gaula. I tillegg må tapte dyrkamark søkes erstattet så langt det er mulig. Det kan i stor		Tas til orientering. Vurderes i forbindelse med reguleringsplan

		grad løses med oppfylling og terrengarrondering. Om alternativet blir aktuelt, påregner vi tett dialog rundt dette.		
<b>Anne Sørtømme</b> 24.06.21	1.	Ønsker mer detaljert info enn det som er mottatt i Altinn om hva det innebærer helt konkret. Skal det bores på eiendommen? Eller skal det bare befares? Er det maskiner som skal inn? Det er beitedyr og gjerder på det aktuelle området, så det er fint å få en pekepinn på hva som eventuelt skal skje. Hvis det er avklart om det i det hele tatt skal skje noe.		Det var ikke helt avklart om det var behov for grunnundersøkelser men sannsynligvis ikke nødvendig. Dersom det likevel skulle bli aktuelt med grunnundersøkelser vil varsling skje i god tid på forhånd
<b>Tove Schult</b> 208/1 01.07.21	1.	Ønsker å gi tilbakemelding på forslag om deponering av masser på eiendom. Arealet ligger delvis innenfor det regulerte området ved Valdum bru. Arealet ligger mellom oppdyrka areal og elva og har en markant høydeforskjell ned til elvenivå. Gaula har ikke forebygging mot flom på denne strekningen.  Hensikten med ønsket massedeponering er utvidelse av dyrket mark og elveforebygging på et flomutsatt område. Anslaget på volum er ca 100 000 m <sup>3</sup> . Det kreves et toppsjikt på 70 cm matjord egnet for potet/korn.		Tas til orientering og vurderes i forbindelse med reguleringsplan
<b>Asle Hansen</b> 26.07.21	1.	Kjør på, bygg vei!		Tas til orientering
<b>Bård Helland</b> gnr. 58 bnr. 1 17.08.21	1.	Ønsker tilbakemelding på hva som blir berørt på eiendommen, vedr. adkomst for utbygging av E6 Gyllan-Kvål. Det er merket med tallet 2		Området omfatter areal for mulig anleggsveg/anleggsområde i forbindelse med bygging av ny bru over Gaula ved Kvål, og E6 på vestre side av elva. Reguleringsplanen for ny E6 vil sette av et mer konkret areal til dette formålet med tilhørende bestemmelser. Det forventes at reguleringsplanen blir lagt ut på høring rundt årsskiftet 2022/2023.

### 3 INNSPILL VED UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE SEPTEMBER 2021



## 3.1 Statlige og fylkeskommunale myndigheter

Avsender	Innspill	Merknad
Bane NOR 04.10.21	<b>Merknader:</b>	
	1. Tilbakemelding på utvidelsesområde ved Hovin stasjon - Utvidet planområde berører ikke Dovrebanens infrastruktur og togtrafikken. Adkomst til Hovin stasjon må ikke forringes som følge av nye veiltak.	Innspill tas til orientering
	2. Utvidet planområdet omfatter Dovrebanen ved Ler og Kvål stasjoner. Dette gjelder banestrekningen fra km 519.39 Haltbrekkgjerdet til 524.54 til Kvålslykkja. Dersom nye veiltak foreslås plassert nær jernbane, må det sikres at jernbaneinteressene ivaretas tilfredsstillende. Noen tema og anlegg som må vurderes spesielt i plan- og utredningsarbeidet: - Aktuell del av Dovrebanen med tilhørende tekniske anlegg og infrastruktur - Ler og Kvål stasjoner - Konstruksjoner som sikrer planskilt adkomst av jernbane og jernbanebruer over vassdrag - Planovergangen Råa sør for Ler stasjon	Innspill tas til orientering og avklares nærmere i dialog med Bane NOR
	3. Dovrebanen er elektrifisert og avstands- og sikkerhetskrav som gjelder elektrifisert jernbane må legges til grunn. I arbeidet med traséutredninger for ny E6 må jernbanens byggegrense, som er 30 meter fra nærmeste spormidte, legges til grunn. Det kan ikke legges til rette for tiltak som avviker fra anbefalte avstands- og sikkerhetskrav i teknisk regelverk for jernbane.	I planleggingen følges avstandskrav iht. teknisk regelverk.
	4. Dersom det avdekkes forhold som tilsier at risikoen for naturfarer og dyrepåkjørsler øker på og ved jernbanen som følge av nye tiltak, må risikoreduserende tiltak vurderes. Aktsomhetsområde flom langs Gaula samt fire kvikkleireområder som omfatter jernbanen ligger innenfor planområdet. Det registreres årlig flere dyrepåkjørsler mellom vilt eller husdyr (sau) og jernbanen. Det forventes at fagvurderinger av vilt og bufé vurderer om oppføring av vilttiltak langs ny E6 kan gi konsekvenser for omfanget av dyrepåkjørsler på jernbanen.	Innspill tas til orientering og avklares nærmere i dialog med Bane NOR
	5. Knutepunktutvikling ved Ler og Kvål stasjoner bør vurderes som et eget tema i silingsrapporter for veialternativer. Ved omlegging av E6 ved Ler, må det sikres at adkomst og trafikale funksjoner ved knutepunktet ikke blir dårligere enn i dag. Det forventes at eventuelle veialternativer der E6 legges parallelt med jernbanen vil bidra til å forsterke Ler stasjon som knutepunkt og at adkomst til stasjonen vurderes spesielt. Bane NOR utreder for tiden kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. I forbindelse med dette vurderes muligheter for å utvide Ler stasjon med sideplattform og tilhørende planskilt adkomst over jernbanespor.	Innspill tas til orientering. Knutepunktutvikling inngår ikke som eget tema i silingsrapporter eller KU.
	6. Sør i planområdet, ved km bane 519.621, ligger Råa planovergang. Det må utredes om nye tiltak påvirker sikkerheten på eller ved denne planovergangen. I 2018 var det ved denne planovergangen nesten sammenstøt mellom toget og en syklist. Sikten på jernbanestrekningen forbi planovergangen er dårlig, og Bane NOR vurderer derfor muligheter for å gjennomføre terrengtiltak slik at siktforholdene for jernbanen og sikkerheten ved jernbanen bedres.	Det vil ikke gjøres tiltak som er til hinder for at Bane NOR kan gjennomføre sikkerhetstiltak. Det er ikke avklart om overgangen er aktuell som anleggstilkømt. Dette avklares når alternativvalget er avgjort.
7. Bane NOR anmoder om at silingsrapporter og andre utredninger som berører nærføring med jernbane, fremlegges for informasjon og gjennomsyn i egne samrådsmøter. Tiltakshaver må sørge for at forholdet til nasjonale jernbaneinteresser er tilfredsstillende dokumentert.	Tas til orientering.	
Trøndelag fylkeskommune 21.09.21	<b>Merknader:</b>	
	1. <b>Eldre tids kulturminner</b> De har ikke fått vurdert ny plangrense enda, men ser at flere områder vil kreve arkeologiske registreringer. De vil ikke ha mulighet til å gjennomføre eventuelle arkeologiske registreringer her før til neste år.	Tas til orientering
Trøndelag fylkeskommune 18.10.21	1. <b>Nyere tids kulturminner</b> Konsekvenser for valg av trase må ha en grundig utredning av negative virkninger på det berørte, og svært sårbare, kulturhistoriske landskapet, når det gjelder alle traséalternativer, slik som kommunen forutsetter i behandling av planprogrammet.	Tas til orientering
	2. Med nåværende kunnskapsgrunnlag er det et høyt konfliktpotensial ved alle de presenterte traséalternativene. Supplerende arkeologiske undersøkelser kan føre til at kulturlandskapets tidsdybde og kulturminneverdi øker betraktelig. Trusselbildet må sees i et helhetsperspektiv, der natur-, vassdrags-, landbruks-, rekreasjons-, bokvalitets- og kulturminneverdier, som en	Tas til orientering

		<p>Samlet del av det lokale bevaringsverdige kulturlandskapet. Konfliktpotensialet må synliggjøres for de ulike alternativene. Det må komme tydelig frem hvilket traséalternativ som i størst og minst grad vil komme i konflikt med regionale og nasjonale kulturminneverdier.</p>		
	3.	<p>Oppdateringen om at Nye Veier ikke lengre vil anbefale kortere Homyrkamtunnel vurderes som positivt pga. reduksjon av dagsoner også reduserer inngrep i landskapet.</p>		Tas til orientering
	4.	<p><b>Kulturminner eldre tid - automatisk fredete kulturminner</b> Før det kan gis en endelig uttalelse, må det foretas en arkeologisk registrering av planområdet. Disse bekostes av tiltakshaver med hjemmel i kulturminnelovens § 10, jfr. § 9.</p>		Tas til etterretning
	5.	<p>Den oversendte plangrensen knyttet til denne høringen er betydelig utvidet vest for Hovinåsen. Disse områdene berører store areal med dyrket mark som har høyt potensiale for kulturminner fra bronse og jernalder.</p> <p>Videre nordover vil det være aktuelt å gjennomføre arkeologiske registreringer på strekningen Evjen-Homyrkammen til Leberg. En registrering avhenger av hvilke inngrep som skal gjøres i området og vi vil avvente registreringsvarsel med budsjett til man har en større grad av detaljering.</p> <p>De er i gang med arkeologiske registreringer innenfor den plangrensen som Nye Veier og Norconsult oversendte 23.06.21. Denne ble delt i to arbeidspakker og de gjennomfører registreringer innenfor arbeidspakke 1. I tillegg fikk de oversendt en ny optimalisert plangrense den 08.10.21. Ettersom det er en utvidelse ved Grinni og Evjen som berører dels de samme områdene som skal registreres i år, har de valgt å inkludere noen nye enkeltområder. Dette er gjort av hensyn til grunneiere og neste års vekstsesong. Den nye optimaliserte plangrensen dekker strekningen fra Hovin i sør til Evjen i nord. Denne plangrensen beslaglegger et langt mindre areal enn den som nå er på høring og ligger delvis innenfor den plangrensen som hadde høringsfrist 01.07.21. De gjør oppmerksom på at ved justeringer av plangrensen vil de måtte gjøre nye vurderinger mht. behov for arkeologiske registreringer.</p> <p>Deres feltsesong går nå mot slutten og ytterligere registreringer kan dermed ikke gjennomføres før våren 2022. De vil i løpet av vinteren ha dialog med Nye Veier om videre framdrift mht. behov for arkeologiske registreringer innenfor arbeidspakke 2 og den plangrensen som nå er på høring. Registreringsvarsel med budsjett i tråd med endringer vil komme.</p>		Tas til orientering. Innspillet tyder på at man blander planavgrønsing med avgrønsing for arkeologisk registrering. Arbeid som er gjennomført så langt er i tråd med det som er avtalt. Videre dialog vil avklare fremtidige registreringer
	6.	<p>Utover dette viser de til kulturminnedatabasen Askeladden og tidligere uttalelser.</p>		Tas til orientering.
	7.	<p><b>Vannforvaltning</b> Viser til uttalelse datert 01.07.2021 Det er svært positivt at Nye veier ikke lengre vil anbefale en kortere Homyrkamtunnel med dagsone og nærføring til Gaula.</p>		Tas til orientering.
	8.	<p>Det er likevel fremdeles svært uheldig at det vurderes kryssing over Gaulfossen.</p>		Tas til orientering, alternativet vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning
<p><b>Statsforvalteren i Trøndelag</b> 03.09.21 (mottatt 07.10.21)</p>	1.	<p><b>Landbruk</b> De viser til uttalelse fra 2012 der det med bakgrunn i nasjonal jordvernpolitikk (§ 9 i jordloven) og nasjonale miljømål ble fremmet innsigelse til alternativ 2b. Siden den gangen har jordvernet blitt innskjerpet i flere omganger. Dersom det ikke har kommet helt nye opplysninger/forutsetninger i saken, kan de ikke se at dette østre alternativet har blitt mer akseptabelt ut fra jordvern hensyn i dag enn den gangen vi fremmet innsigelsen.</p> <p>De viser også til planprogrammet der det står at det i reguleringsplanen legges vekt på å begrense konsekvensene for jordbruk.</p>		Tas til orientering, alternativet vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning
	2.	<p><b>Klima og miljø</b> Innenfor begge områdene med utvidet plangrense er det registreringer av truede/nært truede arter i naturbase. Det minnes om aktsomhetsplikten etter naturmangfoldloven.</p>		Tas til orientering, alternativet vurderes nærmere og virkninger for ulike tema vil fremkomme av konsekvensutredning

	<p>Når det gjelder utvidelse Losen-Kvål viser de til tidligere prosess med kommunedelplanen for E6. I 2012 hadde Statsforvalteren innsigelse til alternativ 2B på delstrekning 2 og 3, da dette alternativet ville føre til negativ påvirkning på vassdraget Gaula som del av verneplan III for vassdrag med tilhørende naturtyper og arter, samt Gammelelva naturreservat. Gammelelva naturreservat fikk i konsekvensvurderingen verdi A (Svært stor verdi).</p> <p>Kroksjøer dannes ikke lengre i Gaula grunnet omfattende forbygning. Gammelelva har derfor en stor naturhistorisk kvalitet i tillegg til at naturreservatet og tilgrensende områder har et høyt biologisk mangfold. Området er vernet ved forskrift om vern av Gammelelva naturreservat, Melhus kommune. I henhold til denne er det forbudt med tiltak som kan endre naturmiljøet. Reservatet ble restaurert i 2012 som et pionerprosjekt. En ny vei gjennom verneområdet med høyere hastighet vil skade vegetasjonen og føre til mer forstyrrelser på fugle- og dyrelivet i reservatet, jf. § 8 i naturmangfoldloven, noe som er i strid med kapittel IV nummer 2 i verneforskriften for Gammelelva naturreservat.</p> <p>Pr i dag krysser E6 verneområdet på to steder, noe som fører til redusert vanngjennomstrømning gjennom kulvertene i forhold til en naturlig tilstand. Jf. forvaltningsplanen er dette inngrepet betraktet som en av de største truslene mot verneverdiene. Hvis det i tillegg skal bygges bru over naturreservatet vil dette gi en stor samlet økologisk belastning på verneområdet, jf. § 10 i naturmangfoldloven. De gjør oppmerksom på at arten elvesandjeger (EN og prioritert art) har leveområde ved elveøren inntil reservatet, arten er beskyttet gjennom egen forskrift. Dette er en av sju helt isolerte, norske populasjoner av den sterkt truede billearten. Det vises også til Naturmangfoldloven § 49 om utenforliggende virksomhet som kan medføre skade inn i et verneområde. Hensynet til verneverdiene skal tillegges vekt ved avgjørelse om tillatelse kan gis.</p> <p>Alle tiltak som berører naturmangfold, skal vurderes etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Ved mulige inngrep i vassdrag skal det gjøres en vurdering av kommunen og/eller sektormyndighet så tidlig som mulig etter forskriftens § 12. Gaula er et varig vernet vassdrag, landskap og naturmiljø inngår i verneverdiene. Gaula er også et referansevassdrag for Trøndelag. Gaula står i fare for å bli en svært modifisert vannforekomst på grunn av samlet belastning. Det er i gang et arbeid for å se på samlet belastning knyttet til E6- utbyggingen. Vannforskriften forplikter til å søke løsninger som bedrer de økologiske forholdene langs vassdragene (økologisk kompensasjon). Det må derfor vurderes avbøtende eller restaurerende og kompenserende tiltak som må etableres dersom det ikke finnes alternative utbyggingsmuligheter. Det vises til foreløpig fagrapport Samlet belastning av ny E6 Gaula med tiltenkt påfølgende mulighetsstudie. De minner om at det beste alltid vil være å unngå irreversibel skade på naturmiljøet. Økologisk kompensasjon utgjør en siste utvei i tiltakshierarkiet. Prinsippet om økologisk kompensasjon er juridisk forankret i forskrift om konsekvensutredninger.</p> <p>De vil på grunnlag av ovennevnte gjøre oppmerksom på at det sannsynlig vil være svært utfordrende for statsforvalteren som klima- og miljømyndighet å akseptere en ny veglinje som berører Gammelelva naturreservat.</p>		
	<p>3. Dersom det skal planlegges ny E6 nær Ler sentrum kan det bli uheldige virkninger fra støy/støv, samt eventuelle andre konsekvenser for sentrum, dette må også sees på. Ler sentrum ble områdeplanlagt i 2018 ut fra en forutsetning om at ny E6 var vedtatt lagt på vestsiden av Gaula.</p>		<p>Forutsetninger som ligger i områdeplan Ler vurderes i KU under tema by- og bygdeliv</p>

	4.	Det skal nå vurderes ulike alternativ for ny E6, både på vest- og østsiden av Gaula. Alternativvurderingene og hvilke hensyn som er lagt til grunn må synliggjøres på best mulig måte, senest når konsekvensutredning sendes på høring.		Tas til orientering
	5.	<b>Helse og omsorg og Barn og unge</b> For enkelte eiendommer er lokale tiltak svært sannsynlig nødvendig. De minner om (jf. 1442/2021) at langsgående skjerming nært kilden skal prioriteres. Dette gir skjerming av større områder, og mindre inngrep på enkelte eiendommer.		Tas til etterretning. Det er dette prinsippet man baserer seg på. Endelig utforming av støyttiltak inngår i reguleringsplan
	6.	Linjevalg for store veianlegg har åpenbart betydning for folkehelse og barn og unges oppvekstsvilkår. Vurderingene av positive og negative utslag må gjøres.		Tas til orientering – inngår i KU tema friluftsliv, by- og bygdeliv
	7.	<b>Felles</b> Spørsmål om nødvendigheten av fartsgrense på 110 km/t alle steder. Dette gir arealbeslag for og reduserer mulighetene for gjenbruk av eksisterende veg. Redusert fartsgrense kan være et aktuelt tiltak for å spare dyrka jord, gi reduserte konsekvenser for klima og miljø, m.m i et konfliktfylt område.		Vegbredde for 110 km/t er den samme som for 100 km/t som ligger i gjeldende plan. Det er ikke dokumentert at endret fartsnivå gir redusert arealbeslag. KU vil dokumentere endring.
	8.	Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette.  Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen.  Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven.		Tas til orientering
<b>NVE</b> 14.10.21	1.	NVE er positive til at det nå vurderes traséalternativ på østsida. Dette har vært deres primære trasevalg, og kommentert i forbindelse med kommunedelplanarbeidet i 2012 og tilbakemelding 15.09.2021.		Tas til orientering
	2.	Planleggingen av ny E6 i Gauldalen har pågått i snart 10 år. I løpet av den tida har betydningen av vassdragsvern og ivaretagelsen av Gaula som et nasjonalt varig verna laksevassdrag økt. Samtidig har verneverdiene blitt redusert, særlig grunnet inngrepene som vegutbyggingen i regi av Nye Veier har medført. NVE er derfor positive til at et østsidealternativ på strekningen Losen-Kvål vurderes. Også dette alternativet innebærer to, for vassdragsmiljøet, krevende kryssinger og mye nærføring til vassdraget, noe som vil påvirke verneverdiene i svært negativ retning. På bakgrunn av dette vil de sterkt anbefale at det konsekvensutredes et helhetlig alternativ på strekningen Gyllan-Kvål med et alternativ som unngår kryssingene av elva og beholder vegen kun på østsida der dagens veg og jernbane er lokalisert.		Hensikten med planarbeidet er å tilpasse gjeldende reguleringsplaner til 110 km/t. Tiltaket har vært gjennom en kommunedelplan i 2012. Alternativ på østsiden ble da forkastet. Med bakgrunn i tidligere planarbeid og i samråd med planmyndigheten er det valgt å ikke gå videre med alternativ som i sin helhet ligger på østsiden.
	3.	NVE forutsetter at samtlige av de reelle alternativene utredes på likt grunnlag. NVE understreker viktigheten av at både prissatte og ikke-prissatte verdier vurderes på en verdibasert og kvantitativ måte, og at valgt metode er robust, etterprøvable og transparent.		Tas til orientering
	4.	Videre ønsker NVE å formidle viktigheten av å vurdere samlet belastning av total E6 utbygging langs hele Gaula med hensyn på verneverdier og allmenne interesser som del av Gaula som et varig vernet vassdrag. NVE understreker viktigheten av å ikke kun se på delstrekninger, men utbygging av veg langs Gaula med mål om helhetlig og miljøvennlig forvaltning.		Tas til etterretning. Dette inngår i arbeidet med plan for samla belastning Gaula.
	5.	De forutsetter at alternativene for både øst- og vestsiden tas i betraktning ved endelig fastsetting av planprogram.		Planprogrammet ble fastsatt 01.06.2021. Alternativer på både øst- og vestsiden inngår på aktuelle delstrekninger. Se også svar under punkt 2.
<b>Direktoratet for mineralforvaltning</b> 08.10.21	1.	DMF har ingen merknader til utvidelsen av planområdet.		Tas til orientering

## 3.2 Kommunale myndigheter

Avsender	Innspill	Merknad
Melhus kommune, miljørådgiver 15.10.21	1. Område 1: Viktig å belyse Gammelelva, som er et naturreservat, og med flere truede arter og ansvarsarter, inkludert den prioriterte arten Elvesandjeger i Gaulaområdet.  Gammelelva er en «hotspot» for naturmangfold. Dette området bør ikke endres i særlig grad uten at offentlige instanser er involvert, da aktsomhetsplikten står sterkt. Kommunen har lite kunnskap om skogområdene øst for Gammelelva. Det er sannsynlig at det er stort arts mangfold her også, og dette bør undersøkes.  Kaldvella er en viktig elv, som har utfordringer med isgang. I tillegg er nedre del ganske kanalisert, det vil være fordelaktig å se på økosystembaserte løsninger for å bedre situasjon med isgang, og styrke flomvern og reproduksjon hos laksefisk. Slike løsninger forutsetter at man ser både oppstrøms og nedstrøms ny E6.  Ved utvidelse av planområdet sør for Ler, informeres det om at Lersbekken er lukket fra Gråbakken hageby og sør-østover. Tilstanden på rørsystemet er ukjent for kommunen, men det er sannsynligvis negativt mtp å få ørret opp til ravinedalen mot Fremo. En åpning av bekken kan ha flere positive effekter, både som drenering / erosjonssikring for lokalt landbruk og naturmangfold, gjennom at lange strekninger med rør anses som vandringshinder for mange arter, eksempelvis ørret.	Tas til orientering
	2. Område 2: Relativt lite arter observert, men det er kartlagt både ask og alm, som kan indikere rikere naturmangfold. Det bør kartlegges for insektfauna i nærheten av disse treslagene. Ask er art av særlig stor forvaltningsinteresse. I tillegg fremstår området mellom Fossvegen og Skogberget som en ravine, selv om den ikke er helt klassisk i formen	Tas til orientering
Melhus kommune, teknisk drift 08.10.21	1. <b>Avdeling Naturfare:</b> Det forutsettes at planarbeid og prosjektering oppfyller kravene til tilstrekkelig sikkerhet mot naturfare, herunder skred og flom, iht. TEK17 kap. 7 og pbl § 28-1. Det er registrert erosjon i Gaua langs kvikkleiresone 465 Nergård, hvor elva har endret løp like oppstrøms idrettsbanen, slik at elva har erodert seg lenger inn i sonen. Dette er forhold som må undersøkes nærmere og tas hensyn til i videre planarbeid dersom E6-linja berører dette området. Har ingen merknader til selve utvidelsen av planområdet.	Tas til orientering. Dette ses nærmere på.
	2. <b>Avdeling Prosjekt VVA, Drift VA og plan VVA:</b> Kommunale hovedtraseer for vann og spillvann mellom Kvål og Ler ligger innenfor deler av planområdet og må tas hensyn til.	Tas til etterretning
	3. <b>Avdeling Veg og trafikk</b> Ingen merknader til planen på dette tidspunktet.	Tas til orientering



## 3.3 Organisasjoner og private parter

Avsender	Innspill		Merknad
Trøndelag Bondelag 15.10.21	<b>Merknader:</b>		
	1.	De fikk oversendt varsel om utvidelse av planområdet den 08.07, med høringsfrist 15.09.2021. Den 02.09 kom det et nytt varsel om utvidelse av planområdet med høringsfrist 15.10.2021. De har med dette forholdt oss til siste høringsfrist.	Tas til orientering
	2.	De viser til tidligere uttalelse om å redusere veiastigheten til 90 km/t med bakgrunn i en regional målsetning å øke kapasiteten på jernbanenettet. 110 km/t vil kreve at kurvaturen strekkes ut over større arealer med matjord av god kvalitet.	Hensikten med planarbeidet er å tilpasse gjeldende reguleringsplaner til 110 km/t.
	3.	De savner en tydeligere prioritering og samhandling mellom forvaltning, prosjektledelse og entreprenør innen veg, bane og sjø i en tidlig fase. Fremtidens godstransport bør legges over på sjø og bane fremfor veg. Er det fremlagt en vurdering og prioritering av det på denne veistrekningen?	Nasjonal transportplan (NTP) prioriterer denne strekningen. I arbeidet med NTP gjøres det prioriteringer mellom ulike transportformer. Det ble gjennomført samlet KVV for E6 Oppland grense-Jaktøya og rv. 3 Hedmark grense-Ulsberg i 2012. I tillegg til utredning av fremtidig vegløsning på E6 og rv. 3 er jernbaneløsninger på strekningen vurdert. Rapportens anbefaling omfatter kun vegløsninger. Et eget jernbanekonsept er vurdert. Regjeringens anbefaling var i tråd med Statens vegvesens anbefaling om et kombinert veikonsept. Videre planlegging er basert på dette valget.
	4.	Trøndelag Bondelag vil videre fremme økt ansvarliggjøring av lokal planmyndighet. Blant annet er gode rutiner og samhandlinger mellom plan, AR5, bygningspunkt og vegbase internt i kommuneadministrasjon avgjørende for å kunne gi gode tall på hva som blir omdisponert og hva som faktisk blir nedbygd underveis i byggeprosessen.	Melhus kommune orienteres om denne oppfordringen.
	5.	Etter dialog med Norconsult, har vi forstått at alle alternativer i planprogrammet konsekvensutredes. De oppfordrer til at konsekvensutredningen legges ut på offentlig høring og deretter politisk behandling før endelig trasèvalg og vedtak tas. Dette for økt involvering og medvirkning.	Dette er i tråd med den planprosessen som planlegges jf. planprogram.
	6.	<b>Matjord og øvrig håndtering av masser</b> Flytting av matjord skal være et siste alternativ i alle saker, men er et reelt alternativ i de saker samfunnsinteressene er så store at det ikke er annen utvei enn å bygge ned matjorda.  Vurdering av jordkvalitet skal være sentralt der matjord blir berørt, men også der det foregår øvrige masseuttak- og mottak. Det må settes krav til kompetanse hos tiltakshaver/entreprenør ved håndtering av matjord og øvrige masser. Det skal utarbeides en konkret arbeidsplan i samarbeid med f.eks. NLR eller andre med kompetanse ved håndtering av matjord. Dette må fremlegges før tiltak iverksettes. Jordsmonn, klimasone og produksjonsevne er vesentlige tema for et godt resultat.  Det skal utarbeides en matjordplan som sikrer at et hvert jordlag ivaretas på best mulig måte under byggeprosessen. Utarbeidet matjordplan skal godkjennes av en kompetensdyktig og nøytral part i saken. Det må i tillegg settes krav og gjøres vedtak ovenfor tiltakshaver for hvor egnet erstatningsareal skal være og legges frem når ev. tilbakeføringer og erstatningsarealer skal være gjennomført. Dette for å unngå forringelse av jordsmonn. Dette gjelder også ved vurdering av jordforbedring til fordel for økt produksjonsevne. Jordforbedring kan være et tiltak i tillegg til nye erstatningsareal. Godkjent matjordplan og arealregnskap for de alternativene som nå vurderes, må legges frem som en del av kommende konsekvensutredning.	Matjordsplan utarbeides i dialog med kommunens landbruksforvaltning og aktuelle grunneiere som del av reguleringsplanen for anbefalt alternativ ikke som del av konsekvensutredningene for alle vurderte alternativ.  Det er Nye Veier sitt ansvar å utarbeide matjordplanen. Norconsult som tiltakshavers planrådgiver vil bruke jordbruksfaglig/agronomisk fagkompetanse i forbindelse med utarbeidelse av matjordplanen.  Nye Veier har ansvar å følge opp gjennomføringen av matjordplanen. Ved behov for endringer i planen meldes dette inn til landbruksforvaltningen i kommunen og godkjennes på forhånd. Kommunen kan føre tilsyn med jordflyttingen og stoppe arbeidet dersom det oppdages forhold som ikke er i tråd med matjordplanen
7.	<b>Grunneierrettigheter</b> De jobber også for å ivareta den enkelte grunneier med rettighetshavere når det gjelder arealbruk. De har fått inntrykk at prosessen har vært noe uryddig og tatt lite hensyn til den enkelte berørte grunneier. Grunneier og andre rettighetshavere skal bli hørt, og ikke minst bli orientert underveis i byggeprosessen om eventuelle endringer. Målet for tiltakshaver må være å skape god dialog og medvirkning i prosessen og tilrettelegge for at man skaper minst mulig uro for de berørte over en lengre periode. Grunneiers rettigheter må følges opp gjennom et	Grunneiere har blitt kontaktet gjennom bl.a. systematiske gårdsregistreringer, og ellers i forhold til behov og ønsker i denne tidlige fasen av planleggingen. Møter med flere grunneiere er også blitt gjennomført. Når trasévedtak er gjort vil samtlige grunneiere bli kontaktet av Nye Veier i forbindelse med foranstående grunnerv. v.	

		godt tilbud av åpne møter og individuelle meklingsmøter. Kommunen bør kreve og gjøre et vedtak som ansvarliggjør tiltakshaver til å måtte dokumentere underveis.		
	8.	<b>Klima</b> Bærekraftig arealbruk bør tas med i videre konsekvensvurdering. Tiltakshaver må her legge frem et positivt klimaregnskap som minimerer tap av matjord, håndtering av jordflytting og erstatningsareal under byggeprosessen. Dette gjelder både hensyn til dyrka og dyrkbar jord. Vi mener det bør settes krav til at matjordplan, arealregnskap og plan for erstatningsareal blir vedlagt reguleringsplan før offentlig høring.		Dette er tema som vurderes i konsekvensutredning, ev. i forbindelse med reguleringsplan. Ulemper skal minimeres, men resultatet vil ikke bli et positivt klimaregnskap.
<b>Tor Borten</b> 21.09.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Ingen kommentar foreløpig.		Tas til orientering
<b>Kjell Bjørnar Gylland</b> <b>Gnr 224 bnr 11</b> 12.10.21	<b>Merknader:</b>			
	1.	Siden mottatt dokument ikke beskriver hvilke ulemper/risiko dette innebærer for eiendommen, er det vanskelig å komme med tilsvar. De forutsetter å bli holdt skadesløs for ulemper og eventuelle skader som f.eks. rasfare/rassikring og støyproblemer som måtte oppstå som følge av arbeid på ny E6. De forutsetter også å bli løpende informert om tiltak før de iverksettes.		Tas til orientering
<b>Tor Olav Gylland</b> <b>221/38</b> 14.10.21	1.	Siden mottatt dokument ikke beskriver hvilke ulemper/risiko dette innebærer for eiendommen, er det vanskelig å komme med tilsvar. De forutsetter å bli holdt skadesløs for ulemper og eventuelle skader som f.eks. rasfare/rassikring og støyproblemer som måtte oppstå som følge av arbeid på ny E6. De forutsetter også å bli løpende informert om tiltak før de iverksettes		Tas til orientering
<b>Ingeborg Oddsdatter Ler</b> <b>77/1</b> 15.10.21	1.	Dersom ny vei blir lagt på østside av Gaula mellom Ler og Kvål vil dette medføre større endringer på eiendom i forhold til forrige reguleringsplan og gjeldene kontrakt.  De ber om følgende <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tilgjengelighet til fiskevald og elvestrekningen opprettholdes som planlagt og i forhold til gjeldende kontrakt.</li> <li>- At det tas hensyn til hvor bru plasseres slik elven går i dag ved lav vannstand.</li> <li>- At det utføres en grundig naturfaglig konsekvensutredning i forhold til arter, naturtyper , og Gaula som lakseførende elv.</li> <li>- At landbruksavdelingen og miljøetaten i Melhus kommune kommer med et godt faglig innspill angående veitrasevalg.</li> </ul>		Alle forhold som berører privatrettslige avtaler blir en del av grunnervvervsprosessen for ny E6

## 4 VEDLEGG

- [1] Innspill ved varsel om oppstart - Alle innspill fra Altinn, medvirkningsportal, e-poster og brev legges ved i sin helhet.
- [2] Innspill ved varsel om utvidelse mai/juni 2021 - Alle innspill fra Altinn, e-poster og brev legges ved i sin helhet.
- [3] Innspill ved varsel om utvidelse september 2021 - Alle innspill fra Altinn, e-poster og brev legges ved i sin helhet.