

SPØRSMÅL	SVAR
Hva er kostnadsforskjellen mellom de to alternativene?	I forbindelse med mulighetsstudien som ble gjort høsten 2020 ble alternativet med lang tunnel vest for Støren estimert til ca. 300 millioner kroner dyrere enn ny E6 langs eksisterende trase. For løsningen langs eksisterende trasé var det imidlertid store usikkerheter som følge av innsigelser til planen. Det vil som en del av alternativbeslutningen til høsten, bli gjennomført et nytt estimat med ny kunnskap som er tilegnet etter at siste estimat ble gjort.
Hva er prisforskjell på tunnell gjennom Mannsfjellet og løsninger gjennom Støren?	<i>Samme som forrige spørsmål</i>
Hvor mye utgjør trafikken i retning Røros av trafikken gjennom Støren i dag?	Hovedtrafikken på fv. 30 kommer fra/skal til nord for Prestteigenkrysset. Trafikken på fv. 30 som kommer fra/skal til E6 nord for krysset er i underkant av 1000 kjøretøy i døgnet. E6-trafikken nord for Prestteigen-krysset ligger på i underkant av 6000. Det betyr at trafikken på fv. 30 som kommer fra E6 utgjør ca. 15 % av E6-trafikken i dag (2018).
Hvor mye utgjør trafikken i retning Melhus av biltrafikken	Vi tolker spørsmålet slik: hvor mye av trafikken gjennom Prestteigen-krysset skal nordover? Gjennomsnittlig antall kjøretøy i døgnet nordover er ca. 2 250, og sørover er den ca. 2 300.
Hvordan vil trafikken gå fra Storlykkja og fram til Prestteigen	Trafikken herfra vil gå på parallelført lokalveg langs E6 fram til det nye krysset ved Liøya der det legges opp til at lokalveien krysser over E6 i bru, og kobles sammen med dagens E6 inn mot Prestteigen.
Kommer FV 30 til å starte ved avkjørsel nord?	Det er ikke avklart. Må avklares med Trøndelag fylkeskommune som blir eier av eks. E6 dersom ny E6 blir lagt gjennom Mannsfjellet.
I hvilken grad er potensielt berørte i Melhus kommune ifm Mannfjellalternativet informert og involvert i prosessen så langt? Det er her både bedrifter og boliger.	Det har i mai vært et eget infomøte for de som bor ved det nordre tunnelpåhugget. I tillegg er grunneier rett nord for Gaula orientert.
Ser av framlagt rapport at allerede alternativ i Mannfjellet er valgt	Det stemmer ikke. Nye Veier har ikke tatt endelig stilling til trasé, og det har heller ikke de to kommunene.
Det har ikke blitt snakket om sør for Liøya mot Korporalsbru enda.	Det vil uansett bli en ny reguleringsprosess for denne strekningen der Nye Veier vil legge opp til firefelts E6. Denne prosessen vil starte opp etter at trasévalget forbi Støren er gjort.

Der går det siste platået på høyde med Støren. Hva er din tanke rundt vekst av Støren når den eneste vekstmuligheten går bort i E6? Dette gjelder for begge forslag.

Sett fra kommuneadministrasjonens side, vil vi uansett hvilket alternativ som blir valgt, måtte jobbe med attraktivitet, stedsutvikling og rammebetingelser for å bo, handle og drive næring. Kommunen vil selvsagt nå på kort sikt jobbe for at ny E6 skal gi best mulig vekstimpulser for kommunen. Når valget er tatt, må vi gå videre med sentrumsplanlegging og stedsutvikling. Støren og Midtre Gauldal har vekstmuligheter og potensiale. Gjennom omstillingskommunesatsingen (6 år, 40 mill. kr) skal vi jobbe bredt og hardt for å skape vekst og arbeidsplasser.