



## Saksutredning

Arkivreferanse: 2021/1912-35

Saksbehandler: Anita Meland Samuelson

Saksnummer      Møtedato      Utvalg  
Formannskapet

### Reguleringsplan 2020004 E6 Nedgård - Toset

#### Innstilling

Reguleringsplan med to forslag til traseer legges ut til høring og offentlig ettersyn, jf. Plan- og bygningsloven § 12-10 og 11. Endelig trase velges av Kommunestyret i sluttbehandlingen.

Følgende endringer foreslås:

Planbeskrivelser og planbestemmelser må oppdateres slik at de omtaler og henviser til arealer innenfor det enkelte planforslag.

Det bør tas inn bestemmelser om lysforurensing for begge planforslag.

Det bør vurderes å ta inn bestemmelser om gjerding i anleggstiden for å unngå at bufe kommer inn på anleggsområde for begge planforslag.

Bestemmelse om utarbeidelse av program for overvåking av vannkjemi i bekker og etterkontroll årlig i 5 år etter anlegget er ferdig tas inn i bestemmelser for alt øst under punkt om vassdrag.

#### Vedlegg

- 1      **Planbeskrivelse øst**
- 2      **Planbeskrivelse vest**
- 3      **Plankart øst**
- 4      **Plankart vest**
- 5      **Planbestemmelser øst**
- 6      **Planbestemmelser vest**
- 7      **Samlerapport konsekvensutredninger**
- 8      **Kortversjon konsekvensutredning**
- 9      **Friluftsliv**
- 10     **Forurenset grunn Øst**
- 11     **Forurenset grunn Vest**
- 12     **Hydrologi rapport - flomfarevurdering vest**
- 13     **Hydrologi rapport - flomfarevurdering øst**
- 14     **Kulturarv**

15	Klimagass
16	Landskapsbilde
17	Luft vest
18	Luft Vest Vedlegg
19	Luft øst
20	Luft Øst Vedlegg
21	Konstruksjoner vest
22	Konstruksjoner øst
23	Matjordplan
24	Naturmangfold
25	Naturressurser
26	ROS vest
27	ROS øst
28	Støy vest
29	Støy vedleggVest
30	Støy øst
31	Støy vedleggØst
32	Tegningshefte vest
33	Tegningshefte øst
34	Trafikk
35	Viltkartlegging
36	Ulsberg vannverk
37	Befaringsnotat fugl
38	Merknadsbehandling
39	Silingsrapport

## Bakgrunn for saken

Reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene ble vedtatt i 2019. Høsten 2020 satte Nye veier i gang arbeid med en reguleringsendring for den sørlige delen av planen, samt en utvidelse sør for Ulsberg. Bakgrunnen var at den vedtatte regulerte løsningen ikke ga handlingsrom til å utvikle Rv 3 og E6 videre sørover.

Dette arbeidet ble stanset våren 2021 på grunn av manglende finansiering.

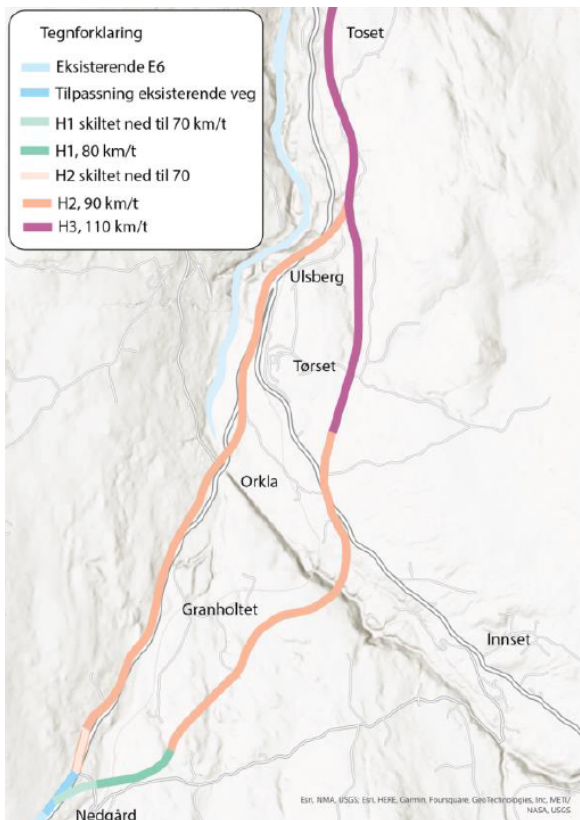
Høsten 2021 fikk Nye veier strekningen i sin portefølje, og derigjennom finansiering. Det ble varslet ny oppstart i januar 2022. Plangrensen ble utvidet. Det omfatter planforslaget som ble stanset i 2021, og det utredes en alternativ trase i tillegg.

Flere alternative traseer som er vurdert i eget silingsnotat (følger saken) og det ble konkludert med at en trase som i hovedsak fulgte dagens E6 var den traseen en skulle gå videre med.

Planprogram ble fastsatt av Kommunestyret 1. september 2022. I planprogrammet går det frem hvilke temaer det skal utarbeides konsekvensutredninger for, samt fagrappporter som skal utarbeides. Planprogrammet ligger grunn for gjennomføring av planprosessen.

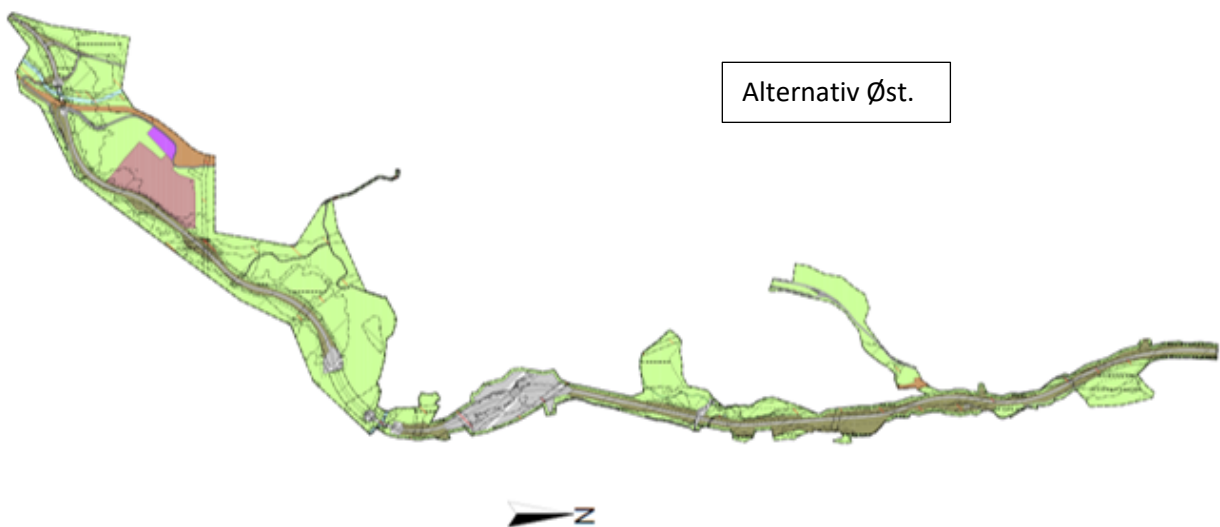
Hensikten med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 på strekningen Nedgård - Tuset.

Det foreligger nå to planforslag i samme planområde som behandles i samme sak og høring. Etter at planene har vært ute til første gangs høring skal Kommunestyret beslutte hvilken trase som velges. Nye veier har vurdert at det er planforslaget for det vestre alternativet som er det beste, og anbefalt at man går videre med dette.

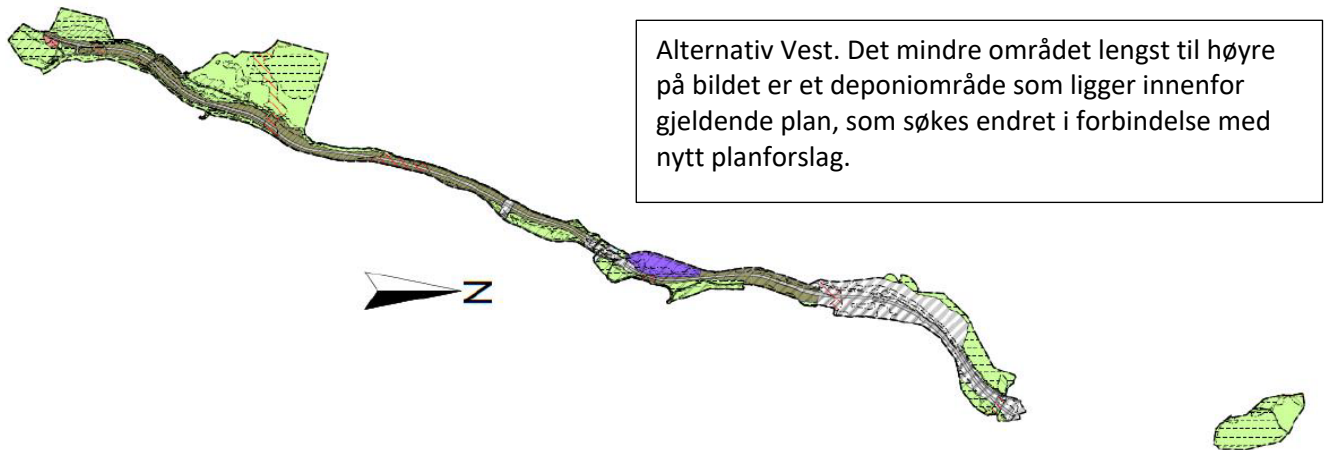
**Planforslagene:**

Forslag til trase øst legger opp til en ny trasè utenfor dagens E6. Dimensjoneringsklasse H2 legges til grunn sør for krysset med rv. 3. Dvs. 2 – 3 felts vei med midtdeler og bredde 12-15 m og fartsgrense 90 km/t. Nord for krysset legges dimensjoneringsklasse H3 til grunn, dvs. 4-felts motorvei og fartsgrense 110 km/t, med veibredde ca. 19 m.

Korridoren starter ved Nedgård (Åshuset) og går 4 km nordover før den går i en ca. 500 m lang tunnel ved Granholtet og deretter på bru over Orkla. Etter brua blir det en stigning opp til et planskilt kryss med rv. 3. På denne delstrekningen utredes 3 felt. Nord for krysset med rv. 3 går E6 over i 4-felts vei med dimensjonerende hastighet 110 km/t til den treffer regulert løsning ved Toset. Total veilengde på den regulerte løsningen er 10,1 km.



Forslag til trase vest følger i stor grad dagens E6. Dimensjoneringsklasse H2 legges til grunn, dvs. 2 – 3 felts vei med midtdeler og bredde 12 – 15 m og fartsgrense 90 km/t fram til Tosebergtunnelen. Tosebergtunnelen får fartsgrense 80 km/t. Nord for denne forutsettes fartsgrense 110 km/t. Dagens E6 gjenbrukes i størst mulig grad. Enten som del av ny E6, eller til bruk som parallelført lokalvei på hele eller deler av strekningen. Det er foreslått ny bru over Orkla, og dagens bru (Kløftbrua) brukes som lokalveibru. Det legges opp til planskilt kryss med rv. 3 like sør for dagens kryss på Ulsberg. På deler av strekningen Ulsberg - Tose vil alternativet overlape gjeldende reguleringsplan for ny E6. Som i vedtatt plan forutsettes det ett-løps tunnel med 3 felt og bredde 14 meter. Alternativ vest møter gjeldende reguleringsplan ved tunnellinnløpet på Ulsberg. Total veilengde på den regulerte strekningen er ca. 6 600 m.



Ny E6 med midtdeler, avkjørselsfri vei, stor avstand mellom kryss, og rekkverk mot sideterreng gir en vesentlig mer trafiksikker vei enn dagens. Med ny E6 vil trafikkavlastet gammel E6 som lokalvei bli tryggere fordi den får et mye lavere trafikkvolum enn i dag.

Gammel E6 vil bli omkjøringsvei ved planlagte stengninger og ved hendelser i begge trasealternativer. For alternativ vest er det Tosebergtunnelen (1440 m) som vil gi flest planlagte stengninger. Den er tre ganger så lang som Granholtetunnelen på alternativ øst, og har mest teknisk utstyr og mest trafikk. Det vil derfor være behov for å stenge strekningen på E6 mellom Ulsberg og Berkåk i alternativ vest oftere enn mellom Nedgård og Ulsberg i alternativ øst.

Det er tilbud til gående i Ulsbergkrysset i begge alternativene. Kryssing av Rv. 3 er planskilt og kryssing av armene i hovedrundkjøringa er i plan. I alternativ vest er det gangvei mellom eksisterende gangtilbud langs Rv. 3, eksisterende boligbebyggelse i Ulsberg og gangtilbudet i krysset. I alternativ øst er det gangtilbud mellom bussholdeplassene på rampene og innfartsparkeringsplassen i krysset.

I begge alternativene skal det være mulig å opprettholde dagens skolebussruter uten vesentlige endringer.

Planforslagene som er levert er svært omfattende, og kommunedirektøren kan ikke gå inn og beskrive alle sider av planene. Planforslagene har vært på intern høring hos landbruk, skog, miljø og teknisk. Det kommenteres noen tema under, og det henvises for øvrig til planbeskrivelser med vedlegg.

Det er levert fullstendig planmaterieell for begge trasealternativer med plankart, planbeskrivelse og bestemmelser. Det er levert grundige og omfattende konsekvensutredninger (KU) og fagrapporter innenfor de tema som er angitt i planprogrammet: KU Klimagass, KU friluftsliv, by- og bygdelig, KU Naturmangfold, KU naturressurser, og fagrapporter Forurenset grunn øst og vest, Hydrologi og VA, Konstruksjoner øst og vest, Kulturarv, Landskapsbilde, Luftforurensing øst og vest, Landbruksfaglig utredning, matjordplan (naturressurser), ROS-analyser, Støyrapporter, Trafikkrapport, Viltkartlegging, Befaringsnotat fugl, Vurdering av alternativ vannforsyning Ulsberg vannverk.

Behandlingen av merknader som kom inn i forbindelse med varsel om planoppstart, og silingsrapporten med vurderingen av alternative traseer mellom Nedgård og Ulsberg (som resulterte i trase vest) er også vedlagt.

I tillegg er det fremstilt en samlerapport og en kortversjon av konsekvensutredningene. I samlerapport for konsekvensutredninger er de to traseforslagene stilt opp mot hverandre, og samlet konsekvens innenfor utredningstemaene er beregnet og fremstilt i tabeller.

Det er lagt inn næringsområde i vestalternativet sør for kryss med Rv 3, med adkomst fra gammel E6. I alternativ øst er det industriområde ved Markøya som allerede er vedtatt reguleringsplan for.

Planforslagene medfører at noen hus må rives. Disse er vist med kryss over i kart.

For vestalternativet omfatter det to eiendommer i Nyhusgrenda, en boligeiendom og en fritidseiendom, og ved Kløftbrua en restaurant/kafebygning og en boligbrakke. Ved det nye krysset mellom E6 og Rv 3 er det en verksted/lagerbygning og flere eneboliger/fritidshus som berøres. Her er alle hus unntatt verksted innløst av vegvesenet.

For østalternativet må et våningshus i sørenden av planområdet rives, og i kryssområdet må en garasje og en fritidsbolig (allerede innløst av vegvesenet) og en enebolig rives. Ved Tørset må en fritidsbolig rives.

Eiendommer langs planlagte traseer vil berøres i form av støy i ulik grad. Det er utarbeidet støyrapporter med beskrivelser av støysituasjon både uten og med skjerming. Det kan foretas ulike tiltak som skjerming og fasadetiltak for å oppnå tilfredsstillende nivåer for støy, og det er satt krav om at utendørs støynivåer skal være innenfor krav satt i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, og innendørs nivåer skal tilfredsstillende krav i Teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven. Det er påpekt at det kan være utfordrende å oppnå tilfredsstillende støynivåer for eldre bygninger som er Sefrakregistrert (register over bygninger hovedsakelig bygd før 1900).

Det er laget regnskap over klimautslipp for begge alternativer, og funnet at det er betydelig lavere klimagassutslipp forbundet med alternativ vest. Det er arealbruksendringer som nedbygging av karbonrike arealer som er utslagsgivende. Nullalternativet, dagens veg har lavest utslippstall, som omfatter kun drift og vedlikehold i 40 år.

Planområdet har mange løyper og turtraseer, både sommer og vinterstid som er mye i bruk. Der veiutbygging kommer i konflikt med eksisterende løypenett skal det tas hensyn, og evt. legges om i samråd med aktuelle eiere, lag og foreninger.

Det er tatt inn bestemmelser for viltgjerd og viltpassasjer. Viltgjerd settes opp på begge sider av ny E6 for å forhindre påkjørsler av vilt og husdyr. Det er viktig at det tilrettelegges for passasjer for vilt slik at dyrene ledes til sikre krysningspunkt. Der E6-en følger jernbanen og der det kan oppstå uheldige situasjoner med vilt og bufe skal det i samarbeid med Bane-NOR settes inn tiltak for å redusere risikoen for påkjørsel.

Jordbruksarealer som berøres av tiltakene skal erstattes. Matjord skal tas vare på og brukes bl. a. på deponier som erstatningsområder for tapte arealer. Det er positivt at det er laget en god matjordplan som ivaretar matjorda som ressurs. Planen innebærer opplæring av driftspersonell i anleggstiden slik at bl.a. komprimeringsskader unngås.

Det vestlige alternativet for ny E6 følger i hovedsak dagens E6, mens det østlige alternativet planlegges gjennom jordbruks- og utmarksområder som i dag har få tekniske inngrep utover tradisjonell landbruksdrift. En ny E6 i dette terrenget vil medføre arealbeslag og ny barriere for vilt og beitedyr, samt for maskinell landbruksdrift. Det er verdivurdert ni delområder for jordbruk, tre delområder for utmark (beite og jaktområder), ett for dyrkbar mark og skogbruk og ett for drikkevann. Jordbruksområdene er verdisatt fra noe verdi til stor verdi basert på fordeling mellom fulldyrka areal og innmarksbeiter. Det er jordbruksområdene Gisnåsen, Innset og Tørset som har fått stor verdi, Nedgård og Stuthaugen har fått middels verdi, mens Ulsberg, Brennan og Vasspring og Toset har fått noe verdi. Utmarksområdene og drikkevannskilden for Ulsberg vannverk har fått noe verdi. I tillegg har ressursen dyrkbar jord blitt vurdert til noe verdi.

Viktige konsekvensreducerende tiltak innenfor naturressurser er etablering av nytt jordbruksareal på massedeponier.

Det er innenfor planområdet flere VA-anlegg, de fleste private, men også kommunale anlegg på Ulsberg kan bli påvirket av utbyggingen. Det skal kartlegges og sikres at kilder/anlegg ikke påvirkes, evt. sikre midlertidige eller permanente nye løsninger før eksisterende kilder/anlegg fjernes.

Det er kartlagt fremmede arter i planområdet. Resultatene fra kartleggingen tyder på at det er få forekomster av fremmede skadelige arter i planområdet. Det er imidlertid registrert stor spredning av sandlupin langs vei, dyrkamark og i hogstflater, særlig ved Bakken (alternativ øst). Det må gjennomføres supplerende kartlegging av arten i forbindelse med utarbeidelse av plan for massehåndtering.

Det er registreringer av forurenset grunn i Miljødirektoratets grunnforurensningsdatabase for alternativ vest; diffus forurensning langs eksisterende E6 nord for Ulsbergkrysset. Det er grunn til å tro at det er diffus forurensning også i masser langs eksisterende E6 i resten av planområdet mot Nedgård. I tillegg er det grunn til å tro at det er forurenset grunn tilknyttet verkstedvirksomhet på eiendom 225/4 på Ulsberg, og diverse aktiviteter på deler av eiendom gnr/bnr. 105/9, 105/10 m.fl. sør for Kløftbrua.

For alternativ øst er det ikke registrert forurenset grunn. Traseen går i hovedsak gjennom jomfruelig terreng, men det kan ikke utelukkes at det kan finnes villfyllinger lokalt.

Ved evt. funn eller mistanke om forurenset grunn i anleggstiden skal arbeidet stanses inntil massene er vurdert av miljøteknisk rådgiver.

Aktsomhetskart for Radon viser høy aktsomhetsgrad i området sør for Ulsberg.

Det er utarbeidet ROS-analyse for begge traseer i hht Plan- og bygningslovens § 4-3. ROS-analysen skal vise risiko- og sårbarhetsforhold av betydning for om arealene er egnet til utbyggingsformålet, og eventuelle endringer som følge av planlagt utbygging. Risiko og sårbarhet vurderes ut fra uønskede hendelser som kan medføre personskade, konsekvenser for viktige samfunnsfunksjoner eller økonomiske verdier/eiendomsskader. Det er ikke identifisert hendelser/risikoområder som tilsier at planlagt arealbruk ikke er egnet til planlagt formål for de to traseene. Det er imidlertid behov for å sikre seg mot uønskede konsekvenser, og det er foreslått ulike tiltak.

I alternativ øst er det vurdert 14 uønskede hendelser og risikoforhold.

Det som er vurdert til å ha høyest risiko er sprengningsarbeid nært ny E6 i forbindelse med Bane-NOR's masseuttak Markøya. Et risikoforhold vurderes som middels risiko. Dette er trafikkulykker i driftsfase.

Trafikkulykker i anleggsfasen er vurdert til å utgjøre liten risiko i og med at arbeidene i liten grad vil berøre lokalt veinett.

I alternativ vest er det vurdert 13 uønskede hendelser og risikoforhold. Størst risiko har tunellulykker. Tunellen er tatt med i gjeldende plan, men er også tatt inn her for å understreke behov for ytterligere planlegging/risikovurdering i forbindelse med detaljprosjektering. To hendelser har middels risiko. Dette er trafikkulykker i anleggsfase og driftsfase. Trafikk må opprettholdes på store deler av strekningen under anleggstiden, og det er derfor tatt inn risiko under anleggstiden for dette alternativet.

## Vurdering



En ny rapport «Trua arter og mikrosopper i Trøndelags lavlandsskoger-2» skal bidra til kunnskapsgrunnlaget om sårbare arter i trønderske skoger. Rapporten er utarbeidet med støtte fra Miljødirektoratet. Rapporten foreslår et 177 daa stort forvaltningsområde mellom dagens E6 ved Ulsberg og Orkla av regional verdi.

Denne rapporten var ikke kjent for kommunen før i desember 2022.

Det må gjøres en vurdering om noe av de midlertidige anleggsområdene her kan unngås/minimeres. Selv om det berørte arealet gjenplanter etter anleggsperioden vil det ta veldig lang tid før skogen gjenoppnår dagens kvaliteter som gammelskog.

Det er gitt konsesjon i 2013 for utbygging av Kløftbrua kraftverk. Kommunen har mottatt søknad om dispensasjon for etableringen da tiltaket ikke er i samsvar med kommuneplanens arealdel Før utbygging skal det utarbeides detaljerte planer for miljø og landskap. Denne godkjennes av NVE som har sendt ut planen til høring. Nye Veier og Statens vegvesen er høringsparter. Høringsfrist her er 09.01.2023, og det forventes at eventuelle konflikter med planlagte veitrase tas opp i tilfelle det vedtas å gå videre med alternativ vest.

Tjønmyra ligger helt nord i planområdet, og omfattes av gjeldende plan som ikke har egne bestemmelser for området. Det er positivt at dette nå kommer på plass. Det er en myr av stor økologisk betydning, men det forventes likevel miljøskade uavhengig av trasevalg. Det er hogd skog i området i forbindelse med prosjektet, og området er derfor allerede påvirket. Det er planlagt kantetting som tiltak. Dette må gjøres slik at vannstand i myra ikke endres.

Det anses som positivt at bestemmelsene angir at det skal oppføres gjerder som holder vilt og bufe unna veitraseen, både med tanke på dyrevelferd og trafiksikkerhet. Eksisterende veinettet i planområdet har årlig svært mange viltpåkjørslar. Derfor bør det gjøres en vurdering om det skal legges til enda flere faunapassasjer for trafiksikkerhet og dyrevelferd. Det avhenger mye om hvor det blir gjerde langs veien. For vestalternativet er det langt til neste mulige kryssing sør for passasjen ved Farlegheta i forhold til vilttrekk der. En ekstra passasje ved Stensvollen eller Frostløkkja kan kanskje være hensiktsmessig.

Arealendringene som kommer som følge av et vedtak av ett av planforslag er naturlig å innarbeide i den pågående rulleringen av kommuneplanens arealdel, om endelig vedtatt plan er klar i tide. Når valgt trase skal til sluttbehandling må det samtidig oppheves gjeldende planer som blir berørt helt eller delvis.

Det er utarbeidet mye felles materiale og dokumentasjon som angår begge traseer, men det er viktig at de formelle plandokumentene omhandler riktig trase. Det er flere steder i bestemmelser og beskrivelse at det er ting som omhandler den andre traseen. For eksempel: Bestemmelsene for alt. øst 4.2.3 Miljøkvalitet, bokstav g: Det skal etableres blomstereng (slåttemark) i sideareal som erstatning for lokaliteter som går tapt. Lokalitetene

det vises til ligger innenfor alternativ vest. I planbeskrivelsen for alternativ vest, pkt. 4.5.6 er det listet opp lokaliteter med fremmedarter som ligger i alternativ øst.

Det har kommet inn mange merknader i forbindelse med høring av planprogram og varsel om planoppstart. Det har vært et stort engasjement rundt lokalisering av ny E6, og det er mange som blir berørt, uansett hvilket alternativ som velges til slutt.

Det planlegges å avholde folkemøte og kontordager i høringsperioden, noe som er et godt grep for å ivareta informasjon og medvirkning.

Kommunedirektøren mener at planforslaget er godt gjennomarbeidet og at prosessen så langt er gjennomført i tråd med avklaringer i det fastsatte planprogrammet. Etter ønske fra Formannskapet i Rennebu ble det før planprogrammet ble fastsatt gjort en vurdering og siling av alternative traseer for å finne den trase som skulle lages planforslag på (i tillegg til alternativ øst som utbygger hadde nesten klar da planprosessen ble stanset våren 2021). Konsekvensene av tiltaket kommer tydelig fram gjennom konsekvensutredningene og er sammen med tilhørende fagrapporter og risiko- og sårbarhetsforhold med tilhørende avbøtende tiltak er belyst i vedlagt ROS-analyse. Konsekvensutredningene innenfor de ulike tema er sammenstilt i samlerapport konsekvensutredning, og det er redegjort for utbyggers anbefaling av trase/planforslag som de mener bør behandles videre.

Kommunedirektøren rår Formannskapet til å legge planene ut til høring og offentlig ettersyn.

Følgende endringer foreslås:

Planbeskrivelser og planbestemmelser må oppdateres slik at de omtaler og henviser til arealer innenfor det enkelte planforslag.

Det bør tas inn bestemmelser om lysforurensing for begge planforslag.

Det bør vurderes å ta inn bestemmelser om gjerding i anleggstiden for å unngå at bufe kommer inn på anleggsområde for begge planforslag.

Bestemmelse om utarbeidelse av program for overvåking av vannkjemi i bekker og etterkontroll årlig i 5 år etter anlegget er ferdig tas inn i bestemmelser for alt øst under punkt om vassdrag.