

Merknadsbehandling del 1 og del 2

Innspillene nedenfor er delt opp i to. Del 1 er behandling av innspill fra 2022. Fra side 52 er det innspillene fra del 2 som behandles. Dette er innspill fra 2020 og omfatter hovedsakelig østlig alternativ.

Merknadsbehandling del 1

Innspillene nedenfor er innspill for hele planområdet. Noen av innspillene vil kun være relevante for alternativ vest og noen for alternativ øst. En del av innspillene vil gjelde for begge alternativene.

SEKTORMYNDIGHETER OG ANDRE OFFENTLIGE INSTANSER		
Statsforvalteren i Trøndelag (11.03.22)		
<i>Marknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<u>Tidligere merknader</u> Vi viser til våre tidligere uttalelser for E6 Ulsberg-Vindåsliene i Rennebu kommune, datert 11.03.2016 og 21.05.2019, samt uttalelsene vi hadde til tilhørende oppstartsvarsel. Videre viser vi til vår uttalelse datert 4.9.2020 til varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for reguleringsplan for E6 Nedgård – Toset.	Se merknadsbehandling del 2 (side 52)	
<u>Klimagassbudsjett</u> I planprogrammet står følgende: «I tillegg til å bygge veien med lavest mulig klima- og miljøpåvirkning kan andre avbøtende tiltak vurderes, eksempelvis energiproduksjon fra solceller, rehabilitering av myrer eller karbonlagring med biokull.» Vi vil her nevne andre avbøtende tiltak som også kan vurderes. Det gjelder avbøtende tiltak på andre skogareal som stubbebehandling for å motvirke råte og dermed for å sikre økt opptak i neste omløp med skog, tettere planting, gjødsling og etablering av skog på nye arealer.	Foreslåtte vurderinger på tilstøtende arealer vurderes som konsekvensreducerende tiltak i utredningen.	
<u>Matjordplan</u> Det er viktig at en oppdatert matjordplan følger med reguleringsplanen når den kommer på høring og at planbestemmelsene viser til den konkrete matjordplanen. Da ser man hvordan og på hvilket mottaksareal jordressursen er tenkt ivarett.	Matjordplan følger med planforslaget.	

<p><u>Adkomstforhold</u> En ny veg vil gi endrede arronderings- og adkomstforhold for enkelte landbrukseiendommer. 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.</p>	<p>Det er en del av plan og utrednings prosessen.</p>	
<p><u>Arealbeslag</u> Vi ser at det mulig blir parallelle vegføringer og ber om at det prioriteres å se på løsninger for å unngå mye arealbeslag med tilhørende uheldige konsekvenser for landskap og økosystemer. Under videre prosess og høring vil vi vi komme tilbake med mer konkrete uttalelser rundt tema på klima- og miljøområdet slik som støy, luftforurensning, klimahensyn og tilpasning, gående og syklende, naturmangfold, vassdrag, friluftsliv, landskap samt eventuelt annet.</p>	<p>Det er en del av plan og utrednings prosessen.</p>	
<p><u>Veiledere og kartlegging</u> Alternativvurderingene og hvilke hensyn som legges til grunn må synliggjøres på best mulig måte. Vi minner om at det er kommet en ny veileder med anerkjente metoder for konsekvensutredninger på miljøområdet; M- 1941. Denne finnes på miljodirektoratet.no. Vi minner også om at retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442 med veileder ble oppdatert i 2021.</p> <p>Også innenfor denne utvidede planavgrensningen er det jf. naturbase arter på norsk rødliste, arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse, samt sensitive arter. 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. Data fra kartleggingen skal legges inn i Naturbase.</p> <p>Et godt kunnskapsgrunnlag om hjortevilt og annet vilt er viktig for å sikre at viltkryssinger kommer på riktig sted og at de blir brukbare for viltet.</p> <p>Vestalternativet bør også kartlegges for fremmede arter, som det kan utarbeides en handlingsplan mot og at det innarbeides bestemmelser i planen som ivaretar denne.</p>	<p>Vi legger opp til å bruke V712 som Miljødirektoratet vurderer som anvendbar. Men for tema naturmangfold bør verditabellen i M-1941 brukes.</p> <p>Kartleggingen som er gjennomført er gjort etter gammel metode, og for et sammenligbart resultat er det vurdert at det gjennomføres på samme måte langs den vestre traseen også.</p> <p>Det er en del av plan og utrednings prosessen.</p> <p>Det er en del av plan og utrednings prosessen.</p>	<p>Presisert i planprogrammet.</p>
<p><u>Vannmiljø</u> Eventuelle inngrep ved vassdrag må ses opp mot miljømålene i vannforskriften og vurderes etter § 12 i vannforskriften. Tiltak må ikke føre til forverret miljøtilstand.</p>	<p>Vannforskriften ligger til grunn for utredninger for vannmiljø.</p>	

<p><u>Myr</u> Det er også viktig at myrområder unngås. Det må lages en oversikt over eventuell myr som blir berørt. Myr er en naturtype som har fått økt oppmerksomhet, både på grunn av betydningen myrer har i klimasammenheng som klimagasslagre og fordrøyningsmagasiner, og på grunn av biologisk mangfold verdiene.</p>	<p>Å unngå myrdrag er en del av utredningsgrunnlaget.</p>	
<p><u>Deponering</u> Mellomlagring og slutt disponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset skal vurderes i planprosessen. Overskuddsmasser skal til godkjent deponi, flere deponier skal planavklares i denne planen. 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>Deponi utredes som en del av plan og utredningsarbeidet. I det inngår også bygging og avslutning av deponiene.</p>	
<p><u>Helse og omsorg og Barn og unge</u> Ny vei kan gi fordeler og ulemper for folkehelse og oppvekstvilkår, noe som også fremgår av planprogrammet. Samlet vurderes at planprogrammet har god struktur, og at det legger opp til en prosess som dekker relevante tema for sektorområdene. Bedre trafiksikkerhet for de som kjører er en sannsynlig gevinst ved ny vei. Ny vei gir også muligheter for utvikling av trafiksikre løsninger for myke trafikanter, samt at gammel vei, som beholdes som lokalvei, blir tryggere og kan få økt bruk av som sykler og går.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	
<p><u>Friluftsliv</u> En stor ulempe er at ny veilinje vil medføre et betydelig arealbeslag, og at det etableres en ny barriere i områder brukt til friluftsliv og ulike former for fysisk aktivitet. Vi minner derfor om at Sammen om aktive liv – Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 understreker at fysisk aktivitet er et nasjonalt hensyn, som skal ivaretas i planlegging etter plan- og bygningsloven. Planprogrammet viser til at skiløyper, turstier og sykkelruter kan bli berørt. Det må fremgå av høringsforslaget hvordan hensynet til fysisk aktivitet er vurdert og ivaretatt. Selv om fysisk aktivitet kan inngå i den generelle folkehelsevurderingen, vil vi anbefale at fysisk aktivitet tas inn som eget tema i matrisen for plantema. Det samme gjelder for universell utforming, som er relevant ved utformingen av gang- og sykkelveier, krysningspunkter for de som går og sykler, samt for holdeplasser for kollektivtrafikk. Ellers er det ingen merknad til hvilke temaer skal konsekvensutredes eller omtales i egne fagrappporter/planbeskrivelsen.</p>	<p>Friluftsliv, by og bygdeliv er utredningstema. Også universell utforming, og kollektivtrafikk avvikling.</p>	
<p><u>Barn og unges interesser</u></p>	<p>Inngår som utredningstema.</p>	

Planprogrammet viser til <i>Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen</i> , som legger føringer om erstatningsarealer hvis arealer eller anlegg i bruk av barn blir berørt. Planbeskrivelsen må derfor inneholde en vurdering av om arealer og anlegg i bruk av barn berøres.		
<u>Støy</u> Nærføring til støyfølsom bebyggelse og friluftsområder kan gi påvirkning av støy og støv, og i tillegg til utredning og beskrivelse av effekten ved avbøtende tiltak, er det behov for presise bestemmelser med tydelig kvalitetskrav for berørt bebyggelse.	Vurderes som en del av planprosessen.	
<u>Forurensning</u> Å legge vei i tunell forløser gevinster: Avstand mellom kjøretøy og myke trafikanter, reduksjon av støy og støv til omgivelsene, sparer friluftsområder, mindre barrierefunksjon og redusert opplevelse hos befolkningen av å bo nært vei med stor trafikk. For strekninger hvor tunell kan være et alternativ bør slike gevinster tillegges vekt.	Tunellalternativet vurderes som ett av flere alternativ totalt sett.	
Trøndelag fylkeskommune (ikke mottatt)		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i>
Ingen merknad/innspill mottatt		
NVE (02.03.22)		
<i>Merknad</i>	<i>Ny Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i>
På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner det blir bedt om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi hjelp til kommuner og andre etater som har størst behov.	Tas til orientering.	
Som planmyndighet har kommunen, evt. Nye Veier, ansvar for å se til at NVE sine saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. Vi har laget en Kartbasert veileder for reguleringsplan som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Hvis dere ikke allerede har gått gjennom veilederen anbefaler vi at dere gjør det, og	Tas til orientering.	

<p>vurderer om våre saksområder er ivaretatt i planen. Dere må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.</p>		
<p>Statens vegvesen (17.02.22)</p>		
<p>Statens vegvesen har i utgangspunktet de samme interesser som Nye Veier AS og legger til grunn at det utarbeides planer som er realiserbare. Vi er fornøyde med at det er etablert dialog med vårt eget planmiljø og at det legges til rette for at ny E6 kan knytte seg til E6 sør for det aktuelle planområdet. Siden det nå skal utredes to alternativer, vest og øst, regner vi med at det kan ta noe tid å fullføre planprosessen. Kunne det da være en idé å vurdere et alternativ midt som følger riksveg 3 og bidrar til en utbedring av denne? Nordre del av riksveg 3 vil da bli ny E6.</p> <p>Statens vegvesen har ingen ytterligere merknader enn det som framkommer av vårt brev datert 18.09.2020.</p>	<p>Dette innebærer en lengre linje med to tunneller, noe som av klimautslipps- og kostnadmessige årsaker ikke ønskes utredet nærmere.</p> <p>Se kommentar i del 2 fra side 52.</p>	
<p>Bane NOR (17.02.22)</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i></p>
<p><u>Generelt</u> Det er knyttet nasjonale interesser til Dovrebanen både med hensyn til gods og persontransport. Tilsvarende gjelder Markøya masseuttak. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er avhengig av å ha tilstrekkelig med areal langs jernbanen for å kunne drifte, vedlikeholde og utvikle den. På grunn av omfanget av planarbeidet er det potensielt sett flere nærføringspunkter med jernbanen. Det er av nasjonal jernbaneinteresse at jernbanens behov for drift, vedlikehold og fremtidig utvikling ivaretas. Bane NOR vil kunne motsette seg planforslag der våre interesser ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Nedenfor går vi nærmere inn på noen av temaene som det er viktig blir hensyntatt i planarbeidet.</p>	<p>Forhold til jernbanen vurderes fortløpende i plan og utredningsarbeidet, og det legges opp til dialog underveis.</p>	
<p><u>Plankart, profiler, tegninger</u> Når plandokumentene sendes oss til offentlig ettersyn, er det viktig at jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen.</p> <p>For å kunne drifte, vedlikeholde og utvikle jernbanen på en rasjonell måte, er vi avhengig av at eiendommene våre avmerkes som jernbaneformål (mht. Markøya masseuttak, se underkapittelet nedenfor). Dette omfatter også de stedene hvor det planlagte veiprojektet krysser jernbanen i et</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Ses på som en del av utredningsarbeidet.</p>	

<p>annet vertikalnivå (tunnel, bru etc.) enn jernbanens, noe som gjør det nødvendig å regulere i to vertikalnivåer. I referatet fra oppstartsmøtet som tiltakshaver gjennomførte med Rennebu kommune den 14.12.2021, sies det at der «<i>planavgrensningen skal følge eiendomsgrenser må kvalitet på grensene oppdateres</i>». Det er viktig at dette også gjelder formåls-grensene mot jernbanen, da vi som nevnt ovenfor er avhengig av vår eiendomsgrunn i jernbanesammenheng. De «røde» og «lilla» grensene i økonomisk kartverk bør derfor kvalitetsheves og helst måles inn før de brukes som formålsgrenser. Dersom ønskelig kan Bane NOR sende over konduktørkart, slik at tiltakshaver kan få georeferert disse.</p> <p>Det må avmerkes hensynssoner for eksisterende jernbanetunneler i de områdene hvor veianlegget med tilknyttede tiltak eventuelt kommer nærmere enn 30 meter fra spormidt. Til disse hensynssonene for jernbanen, må det knyttes bestemmelser om at ingen tiltak innenfor hensynssone kan påbegynnes før byggetegninger etc. er sendt til og akseptert av Bane NOR – se også om jernbaneloven § 10 lengre ned i dette brevet.</p>	<p>Bane NOR må sende georefererte kartdata dersom det skal tas inn som en del av kartgrunnlaget.</p> <p>Nærføring til jernbanen blir hensyntatt i planutforming med tilhørende bestemmelser.</p>	
<p><u>Markøya masseuttak</u> Den 19. desember 2013 godkjente Rennebu kommune detaljreguleringsplan for Markøya masseuttak, og 5. mai 2021 ble Bane NOR tildelt driftskonsesjon etter mineralloven. I det planlagte veiprojektet må det unngås arealplangrep som er i strid med detaljreguleringsplan for Markøya med tilhørende adkomstvei.</p> <p>Markøya masseuttak har svært god beliggenhet både med hensyn til rasjonell drift av banen og på grunn av minimale/beskjedne naboulempen. Videre er stein fra uttaket av meget god kvalitet for jernbaneformål. Bane NOR er i full gang med å utvide og utvikle masseuttaket i tråd med vedtatt reguleringsplan og driftskonsesjon. Nå etableres det to nye spor inn til masseuttaket i tillegg til eksisterende sidespor. Bane NOR bygger også anlegg for midlertidig lagring av plasskrevende jernbanemateriell her.</p> <p>Masseuttaket og lageret er av stor betydning for en hensiktsmessig og effektiv drift av jernbanen. Bane NORs arbeid med å finne et tilfredsstillende masseuttak, som også ligger tilstrekkelig langt unna naboer, har vært både arbeids og tidkrevende. Nærmeste tilsvarende masseuttak med sidespor ligger så langt unna som Hamar i sør og Sefrivatn i nord.</p> <p>Bane NOR kan ikke akseptere en reguleringsplan for ny E6 som vil kunne begrense drift (inkl. blant annet sprenging) og utvikling av masseuttaket. Det er viktig at det legges betydelig vekt på dette i det pågående planarbeidet for ny E6.</p>	<p>For ett av alternativene (øst) ligger veglinjen delvis over konsesjonsområde, og som en del av planarbeidet utredes konsekvensene og det gjennomføres dialog rundt dette med Bane NOR.</p>	

Vi nevner også at effektiv pålastning av pukk, materiell og tømmer på tog ved vårt anlegg på Markøya, fjerner en betydelig mengde tungrafikk fra vegnettet.		
<u>Ulsberg stasjon</u> Kryssingssporet (298 meter) på Ulsberg stasjon er kort. Vi antar at en eventuell forlengelse vil skje sørover (mot Fagerhaug) ettersom sporet i retning nordover umiddelbart går inn i en kort tunnel/fjellskjæring samt i en krapp kurve. Det er således viktig at vegtiltaket planlegges på en slik måte at det ikke oppstår konflikter sett hen til en mulig fremtidig kryssingssporforlengelse.	Uproblematisk i forhold til prosjektet – kommer ikke i konflikt	
<u>Naturfarer</u> Det sies i planprogrammet at det skal dokumenteres om det planlagte tiltaket kan utsette jernbanen for økt fare for flom-, erosjons-, setnings og skredfare, samt at eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak skal beskrives. Videre sies det at sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent. Dette er positivt og viktig at blir fulgt opp i det videre planarbeidet.	Utredes som en del av plan og utredningsprosessen.	
<u>Ferdseil nær jernbanespor</u> Det er viktig at det utredes om ny E6 kan føre til økt ferdsel og flere alvorlige hendelser på planoverganger og andre steder på jernbanen. En må unngå økt trafikk over planovergangene. Videre bør det gis en beskrivelse av eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak. Dette gjelder både anleggsfasen og permanent.	For alternativ øst har vi noe nærføring i anleggsperioden ved utbygging av ny bru over Byna.	
<u>Vilt og bufe</u> Tiltakshaver må utrede hvordan det planlagte tiltaket kan påvirke vilt og bufes trekkveier og oppholdsområder, samt konsekvensene dette kan få for jernbanen. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives og det må sannsynliggjøres at de er gjennomførbare. En må unngå at det planlagte tiltaket fører til økt sannsynlighet for uheldige hendelser mellom tog og vilt/bufe.	Utredes som en del av plan og utredningsprosessen.	
<u>Støy</u> Vi ber om at det i planarbeidet utredes og legges vekt på å unngå at de planlagte tiltakene inklusive støytiltak øker støybelastningen mot jernbanen og refleksstøy fra jernbanen mot omgivelsene.	Støyutredningene gjennomføres etter veileder fra T-1442/2021.	
<u>Anleggsperioden</u>		

<p>Anleggsperioden for ny E6 må ikke begrense fremkommelighet og sikkerhet på jernbanen. Dette gjelder også adkomsten til banen med ikke skinnegående kjøretøy/maskiner. Vi kan ikke tillate anleggsvirksomhet som kan forårsake rystelser eller på annen måte påvirke jernbanens anlegg eller fremkommelighet. Vi ber om at det tas inn planbestemmelser som ivaretar jernbanen ved arbeider som medfører sprengning etc. Det er viktig at det ikke skjer sprengning i nærheten av banen uten dialog med Bane NOR. Eventuelle anvisninger fra Bane NOR av hensyn til jernbanen, må følges. Vi gjør oppmerksom på at tiltakshaver må dekke kostnader knyttet til disponering, sikkerhetstiltak og hovedsikkerhetsvakt m.m.</p> <p>Vi forutsetter at det skal være normal togtrafikk på Dovrebanen mens veganlegget bygges, herunder at anleggstiltakene ikke må medføre behov for perioder med midlertidige hastighetsnedsettelse. Dette betyr at anleggsarbeider som berører jernbanen vil måtte tilpasses kun korte opphold i togtrafikken. Dersom det imidlertid skulle vise seg at arbeidene betinger periode(r) med stopp i togtrafikken, må arbeidet legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Bane NOR vil ikke stenge en strekning utelukkende på grunn av eksterne behov. Infrastrukturtiltak som betinger endringer i fastlagt ruteplan må derfor ses i en sammenheng og samkjøres, slik at vi på den måten unngår å få flere totalbrudd av kortere varighet.</p>	<p>Tas til etterretning og vurderes tatt inn i planbestemmelsene.</p>	
<p>Forholdsregler når det skal utføres arbeider som påvirker togtrafikken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er viktig at prosjektet følger Bane NOR sin egen prosess for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken (stans, begrenset trafikk). - Arbeider som påvirker togtrafikken >48 timer skal meldes inn 5 år, og senest 3 år i forveien av oppstart for en rutetermin. - Øvrige arbeider eller andre forhold som påvirker togtrafikken skal meldes inn senest 2 år i forkant av oppstart for en rutetermin. - Hver ny rutetermin har oppstart fra midnatt 2. lørdag i desember. - Behovene for sportilgang må være redusert til et minimum og godt dokumentert. - Der hvor godstrafikken berøres spesielt, skal det søkes løsninger for å kunne slippe gjennom godstog i egne tidsluker. <p>Vi oppfordrer Nye Veier om fortsatt å holde kontakt med Bane NOR, samt gjennomføre egne møter med oss om utfordringene mellom veiprojektet og jernbaneinteressene. Planmyndigheten, Rennebu kommune, bør også inviteres med på eventuelle møter når det er hensiktsmessig.</p>	<p>Vi følger de rutinene som ligger til grunn ved gjennomføring på områdene med Bane NORs interesser.</p>	
<p>Direktoratet for mineralforvaltning (04.02.2022)</p>		

<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>DMF ga uttalelse til varsel om oppstart av planen 14.10.2020 og 23.02.2021. I vår uttale av 14.10.20 ga vi faglig råd om å gjøre en vurdering av planens påvirkning på driften på Markøya1 og de gjenstående ressursene i området, og at dette inngår i de prissatte konsekvensvurderingene. I det nye planprogrammet går det frem at ulempen ved berøring av Markøya masseuttak i det østlige alternativet skal vurderes og beskrives som en prissatt konsekvens. I tillegg skal både eventuell beslaglegging av mineralsk forekomst samt nærføring av E6 til sprengingsområde inngå i vurderingene. Dette bidrar til at planarbeidet kan vurdere virkninger ved eventuell berøring med masseuttaket og at de mineralske ressursene kan bli tillagt vekt i planleggingen. Eventuelt framtidig utvidelsesområde for uttaket bør også inngå i vurderingen.</p>	<p>Merknadene er svart ut i merknadsbehandling del 2, fra side 52.</p>	
<p>Det opplyses at for hver av traséene skal mengden masseoverskudd beregnes og lokalisering og utforming av deponier utredes. Korte kjøreavstander til deponi og mål om at masseoverskudd skal gå til samfunnsnyttige formål, i form av arealtilskudd (f.eks. landbruk eller næring) er vektlagt i planprogrammet. En av de største direkte klimagassutslippene innenfor mineralforvaltning er tilknyttet transport av masser. DMF mener derfor det er positivt at det legges opp til korte kjøreavstander. Det bør likevel vurderes om kvaliteten på massene som skal deponeres er av en slik kvalitet at det kan gjenvinnes, for eksempel som byggeråstoff. Der det skal etableres deponi kan det også vurderes å sette av areal til prosessering for mulig gjenbruk av egnede byggeråstoffer. Dette kan bidra mer helhetlig bruk av byggeråstoffer og mindre press på etablerte masseuttak.</p> <p>DMF kan ikke se at det endrede planområdet berører ytterligere registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen ytterligere merknader til varsel om oppstart og planprogram for reguleringsplan for E6 Nedgård (Åshuset) – Toset.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	
Mattilsynet (22.02.22)		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Vår uttalelse fra 2020 omhandlet østalternativet. Både når det gjelder plante- og dyrehelse, og private drikkevannsbrønner er våre innspill av generell karakter for å sikre at nødvendige kartlegginger og tiltak blir utført. Det samme gjelder fiskehelse / fiskevelferd og vannmiljø. Dette må derfor sikres ivaretatt i begge reguleringsplanforslagene.</p>	<p>Merknadene er svart ut i merknadsbehandling del 2, fra side 52.</p>	

<p>Når det gjelder vannrelaterte kartlegginger og håndtering av konflikter er det viktig at man innenfor et område har en overordnet plan for vannrelaterte forhold, og at det tenkes helhetlig. Det betyr også at man ikke bare kan vurdere det aktuelle planområdet, men man må samtidig ta hensyn til tilstøtende og nærliggende områder og vurdere konsekvensene av tiltaket ut over aktuelle planområde. Vi viser til plan og bygningsloven § 3-1 i).</p> <p>§ 3-1 i) presiserer at planlegging skal ta hensyn til planers innvirkning på vannbalanse og andre vannrelaterte miljøforhold. Det er søkelys på å legge til rette for helhetlig forvaltning av vannets kretsløp, med nødvendig infrastruktur.</p> <p>Det er derfor viktig at planleggingen også omfatter nødvendig infrastruktur, slik som ledninger for vann og avløp, systemer for håndtering av overvann og andre elementer som for eksempel drikkevann. Tilsvarende gjelder også å kartlegge og vurdere fare for forurensning av eventuelt eksisterende og planlagte drikkevannskilder i og i nærheten av planområdet.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p> <p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p> <p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	
<p><u>Konflikt med eksisterende kommunal vannforsyning</u></p> <p>Det framgår av møtereferatet at østalternativet vil komme i konflikt med kommunal vannforsyning. Slik vi ser det må det derfor før reguleringsforslag for alternativ øst kan behandles politisk være avklart om det er mulig å sikre tilfredsstillende vannforsyning fra Ulsberg vannverk. Ut fra tidligere dialog om dette er det snakk om å etablere ny vannforsyning. Vi forutsetter at dette skal gjøres i samarbeid med vannverkseier.</p> <p>Dette kan være tidkrevende prosesser. I dag er området rundt vannverket vist med formål drikkevann i kommuneplanens arealdel. Av bestemmelsene fremgår det at det ikke er tillatt med tiltak som kan forurense drikkevannskilden.</p> <p>En forutsetning for å kunne produsere helsemessig trygt drikkevann er å finne et område som er egnet for uttak av råvann for produksjon av drikkevann. Det betyr at det i området ikke må være forurensende aktivitet som kan utgjøre en fare for vannkilden(e). I lys av det vil det være behov for å sikre nødvendig areal for beskyttelse av vannkilden(e) for fremtiden. Vanlig praksis da er at det inngås avtale med grunneier(e) som tinglyses. Videre er det krav om at kommunen i samarbeid med vannverkseieren vurderer behovet for restriksjoner for å beskytte råvannskilder og vanntilsigsområder. Dette gjøres gjennom hensynssoner med tilhørende bestemmelser i kommuneplanens arealdel eller i en reguleringsplan. Vi viser til drikkevannsforskriften § 26. <i>Kommunens plikter</i>.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	

<p>Prøvepumping og vannanalyser må gjennomføres over en tid for å sikre at kapasiteten er tilfredsstillende og at vannkvaliteten er stabil og i samsvar med kravene i drikkevannsforskriften. Nødvendig vannbehandling må etableres på bakgrunn av gjennomførte vannanalyser.</p> <p>Vannforsyningssystemer av denne størrelsen er plangodkjenningspliktig, vi viser til drikkevannsforskriften §§ 17. <i>Registrering</i> og 18. <i>Plangodkjenning</i>.</p> <p>Det må også undersøkes om tiltaket er konsesjonspliktig (NVE) med tanke på uttak av vann.</p> <p>Øvrige krav til vannforsyningssystemer og etablering av nye fremgår av drikkevannsforskriften.</p> <p>Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023: <i>«Det er viktig at vannforekomster som benyttes til vannforsyning beskyttes mot forurensning slik at brukerkonflikter kan unngås og at befolkningen er sikret tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann».</i> Det er også et uttalt mål om å beskytte drikkevannskilder slik at behovet for rensing ved produksjon av drikkevann reduseres.</p>		
<p><u>Planteskadegjørere</u></p> <p>Det er nødvendig å kartlegge sannsynligheten for forekomst av planteskadegjørere og floghavre, og om nødvendig etablere en praksis for å redusere faren for spredning av disse. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Selv om det per nå ikke er registrert floghavre eller PCN i Rennebu kommune, er det påkrevd å gjennomføre kartlegginger og eventuelt undersøkelser. Når det gjelder floghavre er dette særlig relevant på arealer der det dyrkes eller har vært dyrket korn. Spiredyktige frø kan overleve i minst 10 år i jorda. PCN er særlig relevant på arealer der det dyrkes eller har vært dyrket potet. PCN kan overleve i jorda uten vertsplante i over 30 år.</p> <p>Utbyggere har en aktsomhetsplikt mot Phytophthora, og det bør gjennomføres en vurdering rundt risikoen for spredning av smitte. Dette er også regulert gjennom Naturmangfoldloven. Phytophthora er en slekt eggsporesopper. Mange av disse artene er alvorlige patogener for matvekster og andre vekster. Phytophthora kan være til stede uten at det er tegn på sykdom i nærheten. De fleste artene er jordboende og vannelskende arter.</p> <p>Planteskadegjørere / floghavre er som nevnt ovenfor ikke registrert i kommunen, men det er trolig lite undersøkt. Vi kan ikke se av planprogrammet at dette skal utredes. Under 4.3 <i>Naturmangfold</i> omtales lokaliteter med fremmedarter, spesielt med fokus på høyeste risikokategorier.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	<p>Forholdet knyttet til planteskadegjørere presiseres i planprogrammet</p>

<p><u>Forurensning av drikkevann</u> Gjennomføre kartlegging og risikovurdering / KU for å sikre at eventuelle private vannforsyningsystemer i planområdet, eller i nærheten av planområdet, ikke blir negativt påvirket av E6 – utbyggingen og deponier.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	
<p><u>Ved behov for etablering av nye vannforsyningsystemer</u> Mattilsynet minner om registreringsplikten som pålegger vannforsyningsystemer som er tenkt å forsyne minst 2 abonnenter. Registreringen skal skje før byggestart, jf. drikkevannsforskriften § 17.</p>	<p>Dette er en del av utredningsarbeidet.</p>	
<p><u>Vannforsyning – kartlegging av eksisterende infrastruktur</u> Det er viktig at beliggenheten til ledningsnett og andre installasjoner knyttet til distribusjon og lagring av drikkevann blir grundig utredet i forkant av oppstarten. Dette gjelder også ledningsnett til enkeltvannforsyninger. Det må også sikres at eier / vannverkseier har tilfredsstillende tilgang til denne infrastrukturen etter at utbyggingen er ferdigstilt. Gjelder også ved etablering av deponier.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	
<p><u>Viltkrysninger</u> Mattilsynets forvaltningsområde omfatter dyrevelferdsmessige evt. også dyrehelsemessige uheldige konsekvenser som følge av naturinngrep. Det er derfor viktig med en god håndtering av viltkrysninger og sikring mot viltpåkjørsler. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekkruer for vilt for å begrense unødvendige belastninger.</p>	<p>Dette gjøres som en del av plan og utredningsarbeidet.</p>	
<p><u>Smitte til akvatiske dyr</u> Et tema vi ikke har nevnt tidligere er fare for overføring av smitte til akvatiske dyr. Da veitraséen vil kunne berøre Orkla og tilstøtende vassdrag er det viktig å vise aktsomhet på dette punktet.</p> <p>Vi viser 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.</p> <p>Vi forventer at der det er relevant (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.</p>	<p>Tiltaket er innenfor ett og samme vassdrag. Smitte mellom vassdrag ansees som ikke relevant for utstyr som brukes gjennom hele anleggsperioden.</p> <p>Imidlertid må maskiner og utstyr som kommer fra eller brukes i andre vassdrag gjennomgå rengjøring/desinfisering før bruk.</p> <p>Presiseres som rutine i planbestemmelsene</p>	

<p>Forebyggende tiltak kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag. - Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag. 		
<p><u>Vassdrag</u> Vi vil nevne at det kan oppstå lokale miljøvirkninger ved bruk av «sprengstein» i vassdrag. Rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) kan finnes i sprengsteinen.</p> <p>Avhengig av hvilken bergart sprengsteinen som benyttes består av, kan ulike tungmetaller løses ut. Dette avhenger av blant annet av pH, utfyllingsmengde og vannføring.</p> <p>Fare for økt forekomst av partikler kan forekomme.</p> <p>Dette kan påvirke forholdene for fisk negativt. I tillegg kan det påvirke kvaliteten på drikkevann nedstrøms områder der denne type utslipp finner sted.</p>	<p>Tas med/inngår som tema under vannmiljø i konsekvensutredning for naturmangfold.</p>	
<p>Sametinget (14.02.22)</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i></p>
<p>Vi kjenner ikke til at det er registrert automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området. Sametinget har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planforslaget på det nåværende tidspunktet.</p> <p>Vi minner imidlertid om den generelle aktsomhetsplikten. Dette bør fremgå av reguleringsbestemmelsene og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette: Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det likevel under bygge- og anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	
<p>Tensio (04.02.22)</p>		

<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
Tensio har ingen innvendinger til planen. Vi vil få komme med noen orienterende opplysninger. Ut fra mottatte dokumenter så har Tensio TS både høyspent og lavspenningsnett innenfor omregulert område. Vedlegger kartskisse som viser høyspenningsnettet innenfor området. Når det gjelder lavspenningsnett må vi komme nærmere tilbake til det når en ser mere detaljer.	Tas til orientering	
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. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av plass til ny trasé og/eller nettstasjon(er).	Tas til etterretning. Det tas kontakt vedr evt nye trafostasjoner, særlig i byggefasen	
<u>Eksisterende 24kV høyspenningsnett etablert etter områdekonsesjon. (distribusjonsnett)</u> Høyspenningskablene som ligger innenfor planområdet, må tas hensyn til. Det må bestilles kabelpåvisning for å få en nøyaktig kartfesting av kabelens plassering i terrenget.	Det skjer i forbindelse med byggeplan	
<u>Andre forhold</u> 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. Vennligst ta kontakt dersom det skulle være spørsmål eller uklarheter når det gjelder tilpasning av våre anlegg i den nye reguleringsplanen.	Tas til orientering	
Atb (18.03.22)		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<u>Løsning for kollektivtrafikk</u> I planprogram på høring står det at gode kollektivløsninger skal være en del av kryssløsningen mellom E6 og Rv3 og at kollektivtransportens behov skal hensyntas. AtB er svært positive til dette. Vi ønsker et møte med Nye veier for å se på løsninger for kollektivtrafikken.	Merknad tas til etterretning.	

<p><u>Universelt utformede kollektivreiser</u></p> <p>Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid. Det er viktig å sikre trygg kryssing av Løvsetvegen og at krysningspunktet får god belysning.</p> <p>Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.</p>	<p>Merknad tas til orientering. Tema inngår i plan og utredningsarbeidet allerede.</p>	
<p>LAG OG ORGANISASJONER</p>		
<p>Gisnås forsamlingshus (15.03.22)</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Gisnås Forsamlingshus er forsamlingshuset i Gisnås og Havdal krets. Etter skolen på Havdal ble lagt ned har vi kun dette som forsamlingslokale i kretsen.</p> <p>Huset ligger i dag tett på eksisterende E6 som genererer mye støy. Vi har satt opp et gjerde for å gjøre det litt mer trafiksikkert å bruke huset. Huset blir i tillegg til egne arrangementer utleid til selskaper av forskjellige slag, og i den forbindelse er det en del barn som oppholder seg ute.</p> <p>For Gisnås Forsamlingshus vil det være en stor fordel å få ny E6 på østsiden av Gisna (Byna som dere skriver i planprogrammet).</p> <p>Alternativ vest vil og påføre noen av beboere i kretsen stor miljøbelastning. Hus og fritidsbolig vil bli fjernet. Noen får eiendommene sine rasert. Gårdsbruk blir berørt.</p> <p>Ved å legge ny E6 på østsiden av Gisna i tunell vil en få en naturlig viltovergang, da det er veldig mye vilt i området som krysser dagens E6.</p>	<p>Merknad mottatt. NV er kjent med utfordringene – og de utredes som del av planarbeidet.</p>	

<p>For å bygge veien billigst mulig burde den fortsette rett til Fagerhaug på østsiden med en gang, slik at en slipper å bygge ei stor og kostbar bru over Gisna og inn på eksisterende E6 sør for Gisnås Forsamlingshus. På vestsiden blir problemet med ny vei større jo nærmere Fagerhaug den kommer. Den vil der komme i konflikt med mye dyra mark, beiter og gårdsbruk og boliger.</p> <p>Alternativ midt ser ut til å være en god tanke, da med ny Kløftbru oppstrøms og inn i tunnel ved Granholtet.</p>		
<p>Tørset hyttegrend</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Å utrede et alternativ langs eksisterende E6 som et alternativ, sees på som positivt. Likevel mener vi at Planprogrammet mangler noe vesentlige punkter. Planprogram skal legge rammer for det videre arbeidet. Per dato synes disse rammene svært utydelige.</p> <p>Formål og kapittel om bakgrunn og formål: Når man skal gjennomføre et så stort tiltak er det normalt at man skal være tydelig på hvilke problem som skal løses og hvilke målsettinger og krav man har. Det står noe om at veien blant annet skal redusere ulykkesrisiko og redusere reisetid, men det er ikke satt mål på dette. Tydelige mål er helt avgjørende når man skal sammenligne flere alternativer. Hvordan skal man vite hvilke alternativ som er best hvis man ikke har konkrete mål og krav å måle imot? I tillegg må det også fremkomme hva som er bakgrunnen for de enkelte mål og krav. Rennebu er ansvarlig planmyndighet som denne gangen også skal fastsette selve planprogrammet. Forventer at Rennebu kommune pålegger Nye Veier å komme med hvilke mål og krav som skal måles opp mot hverandre.</p>	<p>Bakgrunn og formål er klart definert i Nye Veiers mandat og NTP, der E6 søkes bygd som en framtidrettet, effektiv og trygg vei, hvor negative konsekvenser minimeres.</p> <p>Samfunnsnyttan er en viktig parameter, som skal ivareta krav om effektiv ressursbruk. Dette er omtalt i innledningen til planprogrammet.</p>	
<p><u>Kapittel overordnede rammer:</u> Under overskrift nasjonale planer og retningslinjer er det ikke listet føringer og regelverk som beskriver hvordan planarbeid skal gjennomføres. Utredningsinstruksen og vegdirektoratets håndbok i konsekvensanalyser (V712) er dokumenter som naturlig burde ha stått her.</p> <p>Under overskrift Metoder/rapport står det beskrevet at det for gjennomføring av konsekvensutredning skal benyttes en tilpasset versjon av Håndbok V712. Det er naturlig å stille seg spørsmål hva <i>tilpasset</i> betyr i denne sammenheng. Håndbok V712 kan og bør benyttes i sin helhet ettersom den er laget som veileder for akkurat denne type prosjekter (den har for øvrig over 30 års erfaringer med denne type prosjekter innebygd).</p>	<p>V712 er omtalt som veileder til konsekvensutredningstemaene. Tilpasset innebærer at for eksempel for verditablellen for naturmangfold brukes Miljødirektoratets tabell, da V712 ikke er tilpasset dette tema.</p>	

<p><u>Andre forhold:</u> Det står under krav om konsekvensutredning at "østlig alternativ ligger i nærheten av hyttegrenda på Tørset". Dersom Nye Veier tenker å gjenbruke det arbeid som ble gjort mot østlig alternativ i 2020/2021, så tangerer/overlapper planområdet Tørset hyttegrend.</p> <p>Om den østlige traseen anbefales, vil alle innspill fra Tørset hyttegrend innsendt 14.10.2020 fortsatt gjelde.</p>	<p>Det kan tenkes denne formuleringen skal gjøres riktigere</p>	<p>Presiser i planprogrammet</p>
<p>Innset idrettslag</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p><u>Innspill gjelder alternativ øst</u> Innset idrettslag eier og drifter lysløypa som går mellom Innset og Ulsberg som vist på kart. Litt fakta om løypen; Denne ble da etablert først som en runde ved idrettsplassen på Innset og senere rundt 89-90 utvidet til å gå helt til Ulsberg. Den går da som sagt mellom idrettsplassen på Innset og Ulsberg boligfelt. Gjennom vinterhalvåret er den belyst mandag, onsdag og torsdager. Av organisert aktivitet er det hovedsakelig ski-karusell for barn og voksne som arrangeres gjennom vinteren der ca. 20 barn + voksne møtes til ivrig kappestrid i skiløypa. Bruk utenom organiserte kvelder har vi ikke tall på, men hovedsakelig er det fastboende på Innset, Ulsberg og Fagerhaug som bruker den. Starten av løypa fra Ulsberg boligfelt og frem til krysset med Jamthaugveien benyttes også som adkomst til løypenettet lengre opp i fjellet av både fastboende og hyttefolk.</p> <p>Siden den østlige traseen vil dele lysløypa i to og medføre at den blir en del lengre og man i denne sammen hengen er nødt til å bytte ut den del lysarmaturer så er idrettslagets innspill nå det samme som vi snakket om på sist rundt i 2021.</p> <p>Vi foreslår da at lysløypa kan snues og gå nordover mot Tørset hyttegrend og en runde i terrenget nord for hyttegrenda. Dette fordrer da at Nye veier legger til rette for dette økonomisk og praktisk med at dette arbeidet går inn i prosjektet. Vi tenker at dette hadde vært en meget god løsning når man allikevel må etablere en del ny trase med stolper og lys og bytte ut store deler av eksisterende belysning.</p>	<p>Merknad mottatt. Nye Veier er kjent med idrettslagets interesser fra tidligere og søker ivareta disse i det østre alternativet.</p> <p>Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p>	

	<p>I tillegg må traseen som sørger for tilkomst til løypene oppe i fjellet ivaretas.</p> <p>Tørset hyttegrend ser meget positivt på dette og ønsker å stille med grunn til parkeringsplasser slik at dette kan fungere som adkomst til løypa både for folk i hyttegrenda og tilreisende. Mulighetene for parkering ved starten av løypa nede i byggefeltet er meget begrenset da det i realiteten ikke er noen egen parkering der, så denne løsningen hadde vært meget bra.</p> <p>Denne turstien fikk idrettslaget midler til å rydde og merke for en del år siden. Forutsetningen for tildeling av midler var at vi også utfører rydding og slikt i fremtiden. I anledning 100års jubileet til Dovrebanen fikk denne turstien igjen et løft. Det kom også på plass overbygd benk i anledning jubileet. Hvis østlig trase kommer i berøring med denne stien er det viktig at det fortsatt sikres tursti til jernbanebrua slik at dette består som et turmål. I området mellom Øien og jernbanebrua ligger det også en del andre kulturminner som må hensyntas, blant annet et steinbrudd der de brøt stein til jernbanebrua.</p>		
Tørset hyttegrend			
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>	
<u>Innspill gjelder alternativ øst:</u> De to siste årene har etterspørselen etter fritidsbolig vært større enn vanlig. Planlegging og vingling angående ny E6 har ødelagt næringsinntekten og utviklingen for våre firma og annen lokal verdiskaping siden juni 2020. Vi har mistet vår langsiktige planlegging og forutsigbarhet.	Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.		

<p>Vi har spilt inn utvidelse av området øst for Tørset hyttegrend til kommuneplanens arealdel innen fristen midt i septemver 2021. Kommer ny E6 i dette området ødelegges eksisterende og nytt felt i Rennebu kommune.</p> <p>Det foreligger nasjonale og internasjonale føringer for å begrense inngrep i myr. Multemyra langs skitraséen trues av ny E6, og det er rikt med vær i området.</p> <p>Rådyr og elg preget området og observeres nesten daglig. Gaupa er deimot et mer sjeldent syn – en art som er sterkt truet.</p> <p>Jernåbekken renner inntil Tørset hyttegrend og videre nord og vest og ut i Orkla. Drikkevannskilden ved Jernåbekken er abonnenter i boligfeltet på Ulsberg, Tørset hyttegrend og gården omkring.</p> <p>Friluftsområdene er turterrenget er nært der folk bor, sommer og vinter bør bevares. Ikke bare for vår generasjon, men aller helst for fremtidige. Tunnel kan være et godt alternativ.</p> <p>Nye Veier og Rennebu kommune er i utakt med tiden hvis de går for østlig trasé i urørt natur.</p> <p>Vi håper å få fortsette med å bidra positivt til Rennebu kommune, med utvikling av vårt fritigsområde på Ulsberg.</p>	<p>Rennebu kommunes vurdering av utvidelse av Tørset hyttegrend vil ikke Nye Veier ha noen mening om nå, da det er utredning av alternative traseer som er mandatet.</p>	
<p>Gisnås og Havdal Grendalag</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i></p>
<p>Alternativ vest vil påføre noen av beboere i grenda store ulemper. For de som bor langs dagens E6 trasé er ulempene store nok nå med dagens stadig økende trafikk. Det er mye støy, og for de som driver landbruk er det med livet som innsats noen ganger med traktorkjøring og dyr som skal krysse veien.</p> <p>Legges ny trasé parallelt med dagens E6 vil det berøre både beboere og fritidsbeboere og gårdsbruk. Noen av de gamle fraflytta småbruka blir i dag brukt som fritidsbolig, og dyrka marka er leid bort til aktivt gårdsbruk.</p> <p>Ny trasé vil komme uholdbart nærme husveggen til enkelte, noen hus blir fjernet og eiendommene blir rasert da det må legges nye vei til eiendommene i tillegg. Dvs at det blir vei på begge sider av hus, og jorda blir vanskeligere å bruke for de som har den. Det ligger og en driftsbygning som kommer i klem</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p> <p>Skogsdrift, vilt/viltkryssing, trafiksikkerhet, bebyggelse/lokal miljø mm. utredes.</p>	

<p>mellom veiene og vil få meget begrenset tilgang. De private gårdsveiene som må legges om vil gå over dyrka mark og beite og de vil bli veldig mye lenger, opp til over 1km lenger. Det vil påføre beboere mye større kostnader med vedlikehold og brøyting i all framtid.</p> <p>Det må og bygges vei til alle skogseiendommene fra Kløftbrua og sørover. Den må være av en standard som tåler hogstmaskiner og tømmertransporter.</p> <p>Det er veldig mye vilt i området, og med alternativ vest vil det være en utfordring med viltoverganger.</p> <p>Når en ser på alternativene som har kommet frem, må alternativ midt være det beste. Da unngår en alle ulempene det medfører beboerne i kretsen vår, og det vil bli enklere å fortsette veien videre til Fagerhaug. Da en vei videre på vestalternativet blir håpløst for det vil berøre veldig mange og mye dyrka mark.</p> <p>Burde planlegges rett til Fagerhaug med en gang for å unngå ekstra kostnader, da det bør være en avkjøring fra ny vei der uansett.</p> <p>Alternativ vest vil rasere den lille grenda nord for Åshuset.</p>		
<p>Styret i Rennebu Utmarksråd</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Rennebu Utmarksråd er et samarbeidsorgan for kommunens lokale utmarkslag, grunneierlag, sameier, samt representanter fra Rennebu Bondelag, beitelaga i Rennebu og rennebu Bonde- og Småbrukarlag. Styret i Rennebu Utmarksråd ønsker å tydeliggjøre viktigheten av hensyn til vilt og beitedyr i forbindelse med utbygging av ny E6 Nedgård – Toset.</p> <p>Uavhengig av trs é berører E6 områder med relativt høy tetthet av vilt og beitedyr på hele strekningen i kommunen.</p> <p>Styret i Rennebu Utmarksråd ser en bekymring dersom viltgjerde legges inntil E6 på begge sider slik at jernbanen vil komme utenfor. Vilt og beitedyr i utmark kan i større grad bli gående i området mellom E6 og jernbane før de kommer i nærmeste viltovergang for å passere. Flere steder vil det være liten avstand mellom viltgjerdet og selve skinnegangen. Der det er mulig mener vi det bør vurderes om det ene viltgjerdet kan plasseres på "utsiden" av jernbanen for å forhindre påkjørsler. Det kan være strekninger hvor dette er mulig å gjøre mellom viltoverganger, og hvor arealet mellom E6 og jernbane ikke er for stort. Det er i dag en vesentlig mengde vilt påkjørsler på strekningen (www.hjorteviltregistrert.no) og det ses som sannsynlig at mengden tog påkjørsler vil øke dersom dyrene blir stengt av et gjerde og enten må returene over jernbanen eller gå nord – sør langs jernbanen for å finne en passeringmulighet over/under E6.</p>	<p>Dialog med viltkonsulent og utmarksrådet vil være en del av plan- og utredningsprosessen for å avklare tilgang til skog og plassering av lunneplasser.</p>	

<p>Vi oppfordrer Nye Veier AS og deres samarbeidspartnere til å fortsette med god dialog om løsninger med alle berørte parter i forbindelse med utbyggingen.</p>		
<p>GRUNNEIERE OG BERØRTE NABOER</p>		
<p>Kjell Ove Tovel</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Jeg viser til min tidligere uttalelse om alternativ øst hvor jeg tok sterk avstand fra forslaget. Uttalelsen ble også signert av andre berørte fastboende langs Ivarveien, i tillegg til meg selv i Haugen, folk i Brennan og på Bakkgerdet. Argumentene for alternativ vest er etter min oppfatning innlysende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unngå støyproblemer for hytteiere og fastboende. Det bør faktisk en god del folk langs traseen for alternativ øst. - Det bør nesten ikke folk nær den gamle E6, staten har allerede løst ut mange eiendommer, mens man må gå nye runder for alternativ øst. - Benytte en trasé som allerede er der og dermed skåne natur og miljø. - Ulsberg sentrum vil bli et konglomerat av veier, alternativ vest er mer skånsomt. <p>Til syvende og sist blir vel kostnaden den avgjørende faktor, men samfunnsmessige fogold og miljø taler så entydig til fordel for alternativ vest at selv om det skulle bli dyrere, så bør man likevel gå for alternativ vest.</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet og en anbefalt løsning vil utledes av samlede vurderinger.</p>	
<p>Vegard Hyttebakk</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Som kjent skal det bygges ny E6 gjennom Rennebu. Strekinga fra Vindåsliene til Toset er fastsatt, men traseen mellom Toset til Nedgård er ennå ikke bestemt. Den nye veien skal bygges for fremtiden og den traseen som nå skal avløses ble bygget i siste halvdel av 1800-tallet, da de enda brukte hest og kjerre. Det skal gå flere tiår før Dovrebanen blir bygget.</p> <p>Bygginga vil gi gode ringvirkninger både lokalt, regionalt og nasjonalt, men også være negativt for noen uansett hvilken trase som blir valgt. Tiltaket vil merkes mest tydeligst lokalt, om det er positive eller negative ringvirkninger.</p>	<p>Merknad mottatt.</p> <p>Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p> <p>Midtre alternativ er vurdert som svært krevende, både mtp linjeføring og kryssinger.</p>	

Ny vei engasjerer mange, og det er jevnlig diskusjoner hvor det er best å legge veien, og noen betraktninger er også veldig interessante. Det har vært mange leserinnlegg, særlig fra folk som ser sine materielle og ikke materielle verdier bli truet av ødeleggelse. Folks meninger er gull verdt for Nye Veier, kommune og fylke slik at man får flere perspektiver på muligheter og utfordringer. For meg som lokalpolitiker er det særlig viktig at lokale hensyn blir vektlagt, selv om man også må ha et større perspektiv ut over det lokale.

Tidligere har dialogen med Nye Veier stort sett vært gjennom Ordfører, en eller to kommunestyrerepresentanter og administrasjon. På disse møtene ble det sjelden gjort møtereferater. For å gjøre prosessene mer gjennomskiktig, er det i dag jevnlig møter mellom Nye Veier og formannskapet i Rennebu, dette på initiativ av Rennebu Senterparti. Endringen har gitt en mer demokratisk prosess, og mulig har presset på Ordfører blitt mindre.

Å velge veitrase har vært som å velge mellom pest og kolera, fordi noen blir lidende uansett trase. Men finnes det heller en mild form for influensa sammenlignet med de andre alternativene? Kanskje.

I dag ser den vestlige trase mest interessant ut, men da med en endring for å skåne Nyhusgrenda og bebyggelse lengre sør, ved å gå inn på Granholtet lengre nord for denne bebyggelsen. Da har man allerede kommet på østsida av Gisna/Byna og veien kan da fortsette videre til Oppdal uten å krysse elva og begrense de aller fleste ødeleggelsene av gårder, hus, fritidsboliger, dyrkamark og beitemark langs Byna. Herfra blir den kalt *midtre trase*. Jeg skal nå prøve å lede dere gjennom den tenkte traseen samtidig redegjøre for mulige løsninger, vise styrker og svakheter ved den midtre.

En tunell under Toset og ned til Rønningen (ca. 60m høydeforskjell) og videre i dagen til dagens kryss vil skåne flere aktører og samtidig gi mange fordeler. I dag er alt av bebyggelse langs dagens E6 mellom elva Jønnåa og gamle Gaden og Larsen, foruten Jønnåa gård og ei lita løe, kjøpt ut av Statens vegvesen (matrikkel fra norgeskart.no). Masser fra Ulsberg/Toset tunnelen vil kunne gi grunnlag til et nytt kryss litt lengre sør for dagens kryss om massene er gode nok. Og mulig kan transportband/taubane forhindre at mye av massene blir transport med lastebiler, slik at denne delen av bygginga forstyrrer trafikken minst mulig, minke miljøavtrykk og mulig kan bygginga gå raskere og bli billigere.

Krysset på den vestlige trase er i dag foreslått like sør for dagens og bygges slik som Soknedalskryss, som vil ta hensyn til både E6, Rv3, lokalvei, parkeringsplasser og kollektivtransport. Om Nye veier er kreative kan det bli plass for et veisideanlegg som også kan utvikles til å ha som oppgave å promotere Trøndelags reiseliv.

Videre sørover kan E6 legges ovenfor veien som blir lokalvei. Nye Veier har tegnet inn ny Kløftbru nedstrøms i forhold til dagens bru. Hva om man heller bygger brua over Orkla oppstrøms via høyden (380 moh.) som ligger like nordøst for Kløftbrua og direkte inn på Granholte? Mulig kan masser fra Ulsberg/Toset tunellen brukes til å fylle opp terrenget mellom høyde 380 og Orkla. I nord-enden av Granholtet er det morene, med stedvis tykke lag (ngu.no) som gir trolig gode forhold til bygging.

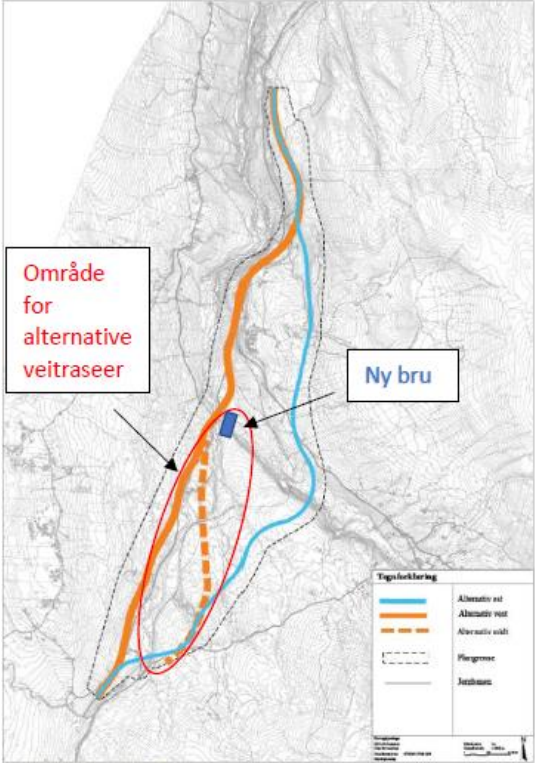
Med en slik løsning har vi med en gang kommet på østsida av Gisna/Byna, og man slipper da å forstyrre bebyggelse, kulturlandskap, dagens E6 under byggingen av ny E6 i området vest for Gisna/Byna, mulighetene for å slippe ei kostnadskrevende bru over til østsida av Byna og jernbanen er større, man har posisjonert seg ved å gi seg flere gunstige valgmuligheter til videre trase sørover, stigningsforholdet ser ut til å være mer gunstig, alt dette i forhold til en vei vest for Gisna/Byna. Dessuten eier Staten store deler av Granholtet slik at privat grunn blir mindre berørt. En annen løsning kan være å komme seg over til Granholte omtrent der hvor Farlighetsbrua ligger, via ei bru som ligger nedstrøms til dagens Kløftbru, slik Nye Veier har forsiktig skissert.

Gjennom Granholte kan man velge flere traseer, der det har vært mest heldig å samle veien nært jernbanen, for å begrense oppstykkningen av området. Den østligste går over tunellaket til jernbanen, og man slipper dermed å krysse jernbanen. Et annet alternativ kan være å gå i retning Stuthaugen, over jernbanen via stolpebygd vei som viltet kan komme seg under. Et tredje alternativ kan gå lengre vest via en delvis stolpebygd vei over nedre del av Krokbecken der viltet kan komme seg under, over jernbanen lengre sør-vest og videre langs østsida av jernbanen, sørover via en stolpebygd vei over lasteområdet/lagerområdet til Markøya masseuttak for å ikke forhindre videre drift i bruddet. Hvis man får en slik løsning med god støyskjerming mot Nyhusgrenda vil man også trolig begrense støy fra drifta i bruddet og at videre uttak av førsteklasse pukk kan fortsette uhindret videre.

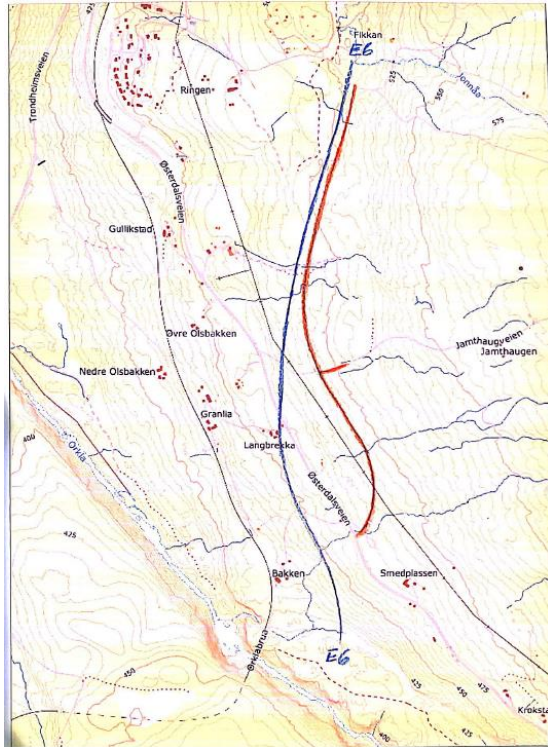
Området mellom ny vei og jernbane vil ha begrenset verdi for utmarksnæring, men kan være interessant som næringsarealer. Nord for Markøya masseuttak er det relativt flatt og her er det også et jernbanesidespor. Dessuten er det regulert bygging av kraftverk i Gisna/Byna ved farlighetsbrua, som kan bidra til kraft til eventuelt til kraftkrevende næring. Mot Seierdalsveien må man forsøke å posisjonere seg slik at bebyggelsene Krokbecken og Brua blir minst mulig rammet.

Videre sørover til Oppdal mener jeg det er mest gunstig å bygge veien på østsida av både Byna/Gisna og jernbanen grunnet at på vestsida ligger det mye mer bebyggelse og kulturlandskap med dyrkamark og beite, dessuten kan en 90km/t vei gjennom Fagerhaug bli svært negativt. Ved å velge den midtre traseen, kan man trolig komme langt sørover mot det tenkte krysset øst for Fagerhaug ved å sløyfe

<p>brua over fra Seierdalsveien til Nedgård, og tunellen på sørsiden av ny bru over Orkla, som er foreslått på den østlige traseen over Tørset Hyttegrend.</p> <p>Mellom Granholtet på Innset og Kåsen Oppdal finner vi Fagerhauganlegget, et enormt fangstanlegg med flere hundre fangstgroper, som vitner om et omfattende organisert system for fangst på hjortedyr. Vi vet lite om dette store fangstanlegget, og Rennebu og Oppdal har et særlig ansvar til å ta vare på dette kulturminnet for ettertiden slik at det kan forskes på, og bevares som et fysisk vitnebyrd til våre etterkommere. En vei på østsiden av Gisna /Byna bør ikke komme i konflikt med dette kulturminne, og da heller ikke Moaveien.</p> <p>Andre fordeler ved å bruke denne skisserte traseen er at den er trolig mer forutsigbar enn den østlige, pga. krevende terrenget mellom Toset og Tørset Hyttegrend, og bygginga av bru med tunell ved Orkla. Man kan trolig ta i bruk strekninga Berkåk-Ulsberg raskere og lettere argumentere for å sløyfe brua over til Nedgård, man unngår å dele Ulsberg i to, man unngår store naturinngrep ved Ulsberg, kortere gangavstand fra Ulsberg bolig felt til krysset, unngår å komme i konflikt med vannkilden til Ulsberg, unngår ca. 80m høy og relativt bratt stigning fra brua over Orkla og opp til Fikken (ved Tørset Hyttegrend). Unngår stor fylling på nordsida av Orkla, som vil være dominerende i terrenget og vil trolig skjemme Orkla jernbanebru. På sørsida av Orkla vil gjerde langs veien forhindre påkjøring av husdyr fra både bil og tog, og føre til bedre dyrevelferd. Pukk fra Markøya kan lettere og raskere transporteres til bygginga av vei.</p> <p>Men den østlige traseen har også mange sterke fordeler som, mindre støy fra biltrafikken ved Ulsberg boligfelt, høyde forskjellen fra Rv3 og til Toset er mindre og vil trolig være gunstigere for tungtrafikken. Vil påvirke pågående trafikk minst, viltgjerdet langs ny E6 ved Ulsberg vil hindrer beitedyr fra vei og bane som gir økt dyrevelferd, gir et større næringsareal ved krysset på Langbrekka. Slipper å rive bygningene rett ved Ulsberg-krysset og Rønningen gård.</p> <p>Med en rein vestlig trase vil man kunne forhindre naturinngrep på Granholte og snevre inn korridoren for ny E6 og det som blir avlastningsvei og dermed berøre et mye mindre område.</p> <p>Selv om det er gode argumenter for de andre to traseene, vil en kombinasjon av vestlige og østlige begrense antall direkte og indirekte berørte og samtidig gi en velfungerende vei for framtida i et krevende terreng og samtidig gi gode næringsarealer knyttet til veien.</p> <p>Til slutt ønsker jeg å utfordre Nye Veier til å heller flytte eldre hus og bygninger i nærområdet enn å rive de, grunnet kulturarv- og miljøhensyn.</p>		
---	--	--

 <p>Område for alternative veitraseer</p> <p>Ny bru</p> <p>Topografisk kart</p> <ul style="list-style-type: none"> Alternativ øst Alternativ vest Alternativ øst/s Plan grense Jordlinje <p>Røde ovale sirkelen viser ca. område for alternative veitraseer. Blå rektangel viser alternativt bru.</p>		
Kim Botnan		
Merknad	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i>
På strekningen mellom Tørset hyttegrenn/Liaveien til Langbrekken blir flere skogseiendommer delt av ny E6. Dette vil vanskeliggjøre adkomst til østre del av disse skogseiendommene. For å bøte på dette bør det anlegges en skogsbilvei på østre side av ny E6 mellom Liaveien til kryss med Jamthaugveien og videre til	Det ligger inne i planarbeidet og besørge atkomst til eiendommer/teiger som får avskjært denne som del av E6-byggingen.	

RV3 sør for Langbrekken. Dette vil også være til nytte ved tilsyn og vedlikehold av viltgerde mot veien på denne strekningen.



Kent Anders Persson og Anne Margrete Sletten

Merknad

Vi har mottatt planprogram E6 Nedgård (Åshuset) - Toset og vi ble fortvilet. Hele eiendommen vår blir ødelagt.

Vi har ingen stor eiendom, og med ny E-6 og gårdsvei til oss og to eiendommer lenger nord blir det ingen ting igjen.

Nye Veiers kommentar

Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet. Det er fokus på konsekvensene for grunneierne, hvor vi forsøker å minimere konsekvensene.

Relevant for planprogrammet/ utredninger

<p>Vi har fått opplyst at E-6 kommer 20 m fra husveggen så det må bli mye forurensning og støy. Vi bor nær E-6 no også, men har skog mellom som skjermer.</p> <p>Vi mister tre hus, to bruker vi til lagerplass, et hønsehus, samt et sagbruk. Området som er tenkt til ny E-6 bruker vi også til lagring av ved og div. utstyr.</p> <p>Alt dette må flyttes, og da har vi ingen mark igjen. No leier vi bort marka til beite, så der mister vi inntekt.</p> <p>Vi får flere hundre meter gårdsvei, med økte kostnader til brøyting, strøing og vedlikehold</p> <p>Vi har ikke mye skog, men med ny E-6 og gårdsvei til naboeiendommene blir den ødelagt også. Vi tar ut ved, og tømmer som skjæres til materialer. Mister vi skogen må vi kjøpe ved og materialer som også gir økte kostnader.</p> <p>Det blir ødelagt like mye skog, dyreliv og mark på denne siden som alternativ øst. Det er den største tildelingen av hjort i Rennebu i dette området. Det blir ødelagt.</p> <p>Vi syns det må være mest fornuftig å bygge på østsiden.</p> <p>Vi har vanskelig å forstå at det er nødvendig å ødelegge hus og eiendom for fastboende når det finnes andre alternativer som ikke berører fastboende.</p> <p>Hele grenda blir ødelagt</p>	<p>Endelig valg vil være resultat av samlede vurderinger og prosessene i forbindelse med dette.</p>	
<p>Olav O Lien, Bjørn Berntsen, Alf Gunnes, Jon Olav Vigen og Jostein Berntsen – innspill 1</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p><u>Vedtatt planprogram</u></p> <p>I året 2021 skulle Nye Veier starte opp med å bygge Ny E6 på strekningen Vindåsliene – Ulsberg. Under prosessen sa Nye Veier opp kontrakten med de spanske entreprenørene Construcción, samtidig som de overtok strekningen Ulsberg-Negård fra Statens Vegvesen. Tilleggsbevilgning, fra vedtak gjort i Stortinget, fulgte med.</p> <p>Kommunestyret i Rennebu hadde i 2020 vedtatt planprogrammet øst for dagens E6, som går forbi Tørset, med ny bru over Orkla øst for Dovrebanen og Orklabrua til Negård. Nye Veier la bort dette alternativet våren 2020 fordi det ble for dyrt.</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p> <p>Nye Veier har lagt til grunn at et redusert profil i dagens korridor kan gi andre konsekvenser enn en 4-feltsveg som lå til grunn tidligere. Det er ønskelig å vurdere alternativene mot hverandre.</p>	

<p><u>Undrende</u> Vi stiller oss undrende til at Nye Veier nå skal utrede det nye vestlige alternativet, som før i planprosessen var for kostbart og komplisert, og ei utfordrende kryssløsning i vekslingen mellom lokal vei og ny E6 blir på strekningen. Videre at vi skal klare oss med en 2 felts vei og 80 km i timen. Dette mener vi er å gå tilbake i tid, og ikke følge utviklingen. Dette kan umulig være bærekraftig.</p> <p><u>Trafikksikkerhet</u> Vi vil minne om at Ny E6 ikke bør inneholde standardbrudd. Ny E6 gjennom Rennebu, skal som ellers i fylket vårt, bygges for framtidens transportbehov, <u>og den skal bygges nå.</u></p> <p>Det største målet med ny E6 er å bedre trafikksikkerheten og øke framkommeligheten, samtidig som en må ivareta de myke trafikantenes behov. Vi mener det vil by på store problemer å ivareta disse hensyn ved å velge vest-alternativet.</p> <p>Vi vet at transport av gods vil øke betraktelig i fremtiden. Selv om vi får mer og mer gods over på jernbane i område, vil vi ha fortsatt stor vekst på europaveien. Vest-alternativet med 2 felt og 80 km i timen vil, slik vi ser det, fortsatt bli en flaskehals, og farlige situasjoner mellom trafikkanter kan oppstå. Det kan lett oppstå irritasjon, og det skaper farlige situasjoner i trafikken.</p> <p>Vi merker oss at NLF(norsk lastebileier forbud) også er kritiske til et stort standarsprang, og at en tunnelløsning vil øke kostnader og er en negativ miljøfaktor i større utslipp.</p> <p><u>Øst-alternativet</u> Hittil i planprosessen med Ny E6 gjennom kommunen vår, har Rennebu kommune bidratt med gode planløsninger, og som har spart Nye Veier og staten for over 1 milliard kroner. Vi har bidratt positivt med, at vi får en ny fremtidsrettet E6 mellom Trondheim – Oslo.</p> <p>Vi er kjent med at planløsningene har rammet ulikt, men kanskje mest berørt er næringsdrivende med gårdsbruk i nordenden av kommunen vår. Vi har hele tiden vært enig i at valg av trase for Ny E6, bør en i størst mulig grad unngå å komme i konflikt med dyrka mark og bebyggelse. Derfor har befolkningen i kommunen, i planprosessen, deltatt aktivt i trasevalget med ny E6. I området har vi uberørt natur, og det vil vi ha mye av også etter at planprosessen er over, og ny E6 er bygd.</p> <p>Øst-alternativet, som går fra Toset til Negård, går også gjennom uberørt natur, og kommer i liten grad i</p>	<p>Framkommelighet og trafikksikkerhet er fortsatt viktige parametre i vurderingene og planleggingen av en framtidsrettet E6.</p>	
---	---	--

<p>konflikt med dyrka mark og bebyggelse. Dette er i samsvar med den planlagte planprosess for hele den tiltenkte trase for Ny E6. Den vil også bidra til at Riksveg 3 kan bindes sammen på sørsiden av Orkla, med et plankryss, og fortsetter på vestsida av Orkla. Tettstedet Innset vil bli bevart som i dag, og vil unngå nåværende, og økt stortrafikk i framtiden. Med Øst-alternativet vil vi få en fantastisk fin veg, og som er bærekraftig.</p> <p>Øst-alternativet er med på å gi Ny E6 den dimensjonen som Nye Veier har påtatt seg å gjennomføre. Alt i alt vil vi si at miljøet, framkommelighet og trafiksikkerhet er i varetatt, og når en til slutt skal vurdere totaliteten, mener vi at Øst-alternativet er den beste løsningen for Ny E6 i sørenden av kommunen.</p> <p>Vi forventer nå at Nye Veier bygger en vei for fremtiden, slik de nå har planer om å gjøre i resten av Ny E6 gjennom kommunen vår og fylket vårt.</p>		
Olav O Lien, Bjørn Berntsen, Alf Gunnes, Jon Olav Vigen og Jostein Berntsen – innspill 2		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Vi deler Nye Veier sin porteføljestyling om at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mest mulig vei for minst mulig kostnad • Framtidsretta vei med 110 km/t • Mest mulig sammenhengende utbygging • Trafiksikkerheten • Samfunnsnytte <p><u>Planarbeidet omhandler 2 alternativ:</u></p> <p><i>Alt 1 Vest alternativet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nord for Ulsberg 80 km/t til Toset - Sør for Ulsberg 90 km/t til Negård <p><i>Alt 2 Øst alternativet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Toset via Tørset og Granholtet til Negård 110 km/t - Plankryss med Rv3 på sørsida av Orkla, til Hedmark grense - Og som fortsetter på vestsida av Orkla til Hedmark grense - Hvis ikke plankryss lar seg realisere på sørsida, støtter vi Nye Veier sitt forslag til kryssløsning. <p>Arbeidsgruppen vil vise til tidligere innspill om hvorfor vi har gått inn for Øst alternativet. Vi vil igjen</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p> <p>Som en del av arbeidet har Nye Veier kontakt med Statens vegvesen mtp videreføring sørover.</p>	

<p>understreke at dette alternativet er mest framtidretta, trafiksikkerheten er ivaretatt, miljøet er ivaretatt, har størst samfunnsnytte, og en best mulig bærekraftig veitrase.</p> <p><u>Transportsystemet</u> Arbeidsgruppen vil minne om at transportsystemet fortsatt skal bidra til verdiskaping ved å gi mulighet til høy arbeidsdeltakelse, gode bo-og arbeidsmarkeds regioner. Videre gi næringslivet gode vekstvilkår, og bedre transporttilbudet særlig rundt de store byene våre, og som vekst regionen Trondheim.</p> <p><u>Nasjonal transportplan</u> Arbeidsgruppen er kjent med at transportplan(2020-2023) er en ambisiøs transportplan hvor Statens Veivesen står sentralt i gjennomføringen av målene i den angående vei. Det Statseide vei selskapet Nye Veier har også fått sentral rolle i nye veiprojekt som bl.a. Ny E6 gjennom Trøndelag.</p> <p>Vi har også merket oss at Samferdselsministeren nylig, sa i forbindelse med Statens Veivesen sin gjennomføringsplan for drøye 200 milliarder kroner de nærmeste 5 årene, at en må sørge for å få mer sammenhengende utbygging og ikke mindre. Vi har videre merket oss at Statens Veivesen vil prioritere å utbedre Rv3 gjennom Østerdalen de neste 5 årene i følge planen. Målet er å bedre forholdene for godstransporten og bedre trafiksikkerheten.</p> <p>Arbeidsgruppen mener at Nye Veier, under arbeidet med sitt planprogram med Ny E6 Sør, snarest bør ta kontakt med Statens Veivesen om et samarbeid for å planlegge et plankryss sør for Orkla mellom E6 og Rv3, Granholtet, og at Rv3 bygges ut på vestsida av Orkla til Hedmarks grense. Dette vil gi føringer for videre utbygging av Ny E6 forbi Oppdal og Ny Rv3.</p>		
<p>Øystein Kvam og Tone Hangerhagen</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Innspill fra hjemmelshaver for matrikelnummer 5022-226/11 Tørset hyttegrend.</p> <p>I denne prosessen som vi nå har vært igjennom fra vi kjøpte fritidsbolig ved Tørset hyttegrend og til i dag, har vært meget belastende. Her er det mange som har måttet ha profesjonell hjelp i form av psykolog, det er mange som har gått sykemeldt i lang tid, mange kjenner på at økonomiske verdier som er lagt ned i form av kjøp av fritidsbolig blir betraktelig redusert, og mange har fått en dårligere psykisk helse. Det skyldes den usikkerheten som har vært ifm. valg av ny E6 trase.</p>	<p>Merknad mottatt. Det er beklagelig at plan- og utredningsarbeid for ny e6 utløser sykemeldinger og psykiske plager. Dette er imidlertid helt ordinære prosesser i hht plan- og bygningsloven, noe alle samfunnsborgere kan bli en del av.</p>	

<p>I en tid der psykisk helse blant befolkningen er et økende stort samfunnsproblem, har Rennebu kommunen som planmyndighet en betydelig rolle for å ivareta befolkningens psykiske helse. Med hjemmel i lov om folkehelsearbeid §11 pålegges Rennebu kommune og be utbygger Nye Veier AS om å utarbeide en helhetlig helsekonsekvensutredning ifm. utbygging av ny E6. Denne konsekvensutredningen skal inneholde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Helsekonsekvenser fra støy. - Helsekonsekvenser fra byggeperioden. - Helsekonsekvenser fra lysforurensning. - Helsekonsekvenser for tap av nærområder for friluftsliv, samt stress og psykiske påkjenninger. - Synergieffekter av samtlige ovennevnte eksponeringer. Det er særlig viktig å belyse samspillet mellom flere faktorer som forsterker hverandre slik at den kombinerte effekten blir større enn summen av de enkelte faktorenes bidrag. <p>Utredningen må gjennomføres av uavhengig fagkompetent personell. Hvor vurderingene baseres på litteraturgjennomgang skal dette være av anerkjente studier.</p> <p>Kommunen skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fremme befolkningens helse, og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen, jf. folkehelseloven § 4. - Medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt av andre myndigheter og virksomheter. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltagelse i planlegging. <p>Som del av kommunens folkehelsearbeid skal kommunen føre tilsyn med de faktorer og forhold i miljøet som til enhver tid direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen, jf. folkehelseloven § 9.</p> <p>Vil minne om at jeg fortsatt venter på svar fra Rennebu kommune om å få tilsendt dokumentasjon på artsmangfoldet dere skal ha oversikt over i kommunen. Ventet siden 14.10.2020. Forventer nå at kommunen tar ansvar og svarer undertegnede.</p> <p>Ut fra disse faktorene levner det liten tvil om at Nye Veier må anbefale den vestlige traseen, og at Rennebu kommune er enige i det. Både natur, klima, miljø og folkehelse blir i svært mindre grad berørt.</p> <p>Om den østlige traseen blir anbefalt, vil også mine innspill fra 14.10.2020 fortsatt være gjeldende.</p>	<p>Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet. Den samlede konsekvensen er del av utredningene som gjøres.</p> <p>Utredningene gjennomføres i tråd med vedtatt planprogram, der det er lagt til grunn at veileder V 712 skal følges.</p> <p>Utredninger med nødvendige kartlegginger for å framskaffe tilfredsstillende kunnskapsnivå er en del av utredningsarbeidet, herunder også mtp naturmangfold/arter.</p> <p>Rennebu kommune må selv svare for evt lovnader mtp artsmangfold.</p>	
<p>Stig Gøran Ødegård (Brennan 90/13)</p>		

<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Jeg er fastboende i feltet som dekker veitraseen Toset- Nedgård, jeg er veldig uenig i at alternativ øst er ett bra alternativ. Jeg og flere naboer blir sterkt berørt av dette alternativet. Vi synes alternativ vest er mye bedre i forhold til at det da blir mindre ødeleggelse i terreng, hyttefelt, og fastboende sine eiendommer. Jeg synes Vegard Hyttebakk hadde ett veldig bra forslag til alternativ vei, ref Opp.no sin rapportasje 03.03.22</p> <p>Jeg tenker at veien burde gå oppstrøms fra Kløftbrua, da er fordelene at det blir kun 1 krysning av elva utfra det som blir jobbet med pr dags dato.</p> <p>Hvis man ser på alternativ å gå oppstrøms på 380 moh så gå videre over jernbanen. Så kan man gå utenfor steinbruddet på markøya. Så følger man videre langs jernbanen mot nedgård.</p> <p>Med dette alternativet blir det ikke konflikt med veier/hus/dyrkamark. Det er et relativt flat terreng.</p> <p>Da ligger alt til rette for ønske til Statens Vegvesen å videreføre videre utbygging på denne siden av elv/jernbane.</p> <p>Hvor/når får man vite hvordan statens vegvesen tenker på videreføring?</p> <p>Der jobbes det vel med videreføring fra Seierdalsveien/fagerhaug.</p> <p>Så lurer jeg egentlig på hva stigningsforholdet på alternativ øst blir, da dette ble unnviket flere ganger på forrige møte i kulturhuset på Berkåk. Jeg mistenker at dere har en aning på hva det blir uten at dere vil opplyse så mye om dette. Som yrkessjåfør vet jeg hvor mye ekstra det kan bli med en altfor stor stigningsprosent. Langsom trafikk, ett mer utfordrende trafikkbilde med tunge lastebiler på en for stor stigningsprosent vil det nok bli.</p> <p>Jeg ber dere tenke nøye igjennom alternativene, å se fordeler og ulemper ved disse alternativene. Jeg ser i hvertfall ingen fordeler ved alternativ øst.</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet. Alternativene drøftes i eget notat.</p> <p>Stigningsforholdene blir innenfor det vegnormalen setter som krav, maks 6%.</p> <p>Stigningsforholdene redegjøres det nærmere for i reguleringsarbeidet.</p>	
Morten Liabø og Anne-Britt Bergan		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>

<p><u>Veivalg:</u> Den nye traseen skal erstatte opprinnelig vei som ble bygd på slutten av 1800-tallet og med noen utbedringer. Siste større utbedring på strekningen Farlighetbrua og til Nedgård ble foretatt på slutten av 1960-tallet.</p> <p>Alternativ vest vil i størst mulig grad følge dagens E6 med en dimensjoneringsklasse H2 til grunn. Det planlegges altså med en 2-3 felts veg med fartsgrense 90 km/t både for det østlige og det vestlige alternativet for strekningen Toset – Nedgård. Dette på tross av at det planlegges fire kjørefelt med fartsgrense 110 km/t både før og etter strekningen Toset – Nedgård. Blir det en to-felts vei på deler av strekningen så vil fartsgrensen være 80 km/t.</p> <p>En to-felts vei vil kunne bli en «flaskehals» som i verste fall kan gå ut over trafiksikkerheten. Det vil også være et steg tilbake i utviklingen av en bærekraftig veiutbygging for framtidens trafikkbilde. På bakgrunn av dette vil alternativ øst være mer i samsvar med framtidens trafikkbilde.</p> <p>Ut ifra topografi så ser vi at ved å velge det vestlige alternativet så vil dette føre til større og mer omfattende inngripen i bebyggelse og berøre flere mennesker direkte enn ved å velge alternativ øst. Alternativ vest vil også gi noen utfordringer for eventuelle framtidige utbygginger eller utvidelser i takt med samfunnsutvikling og trafikksituasjonen. Dette med bakgrunn i nevnte topografi, som vil gi få muligheter utvidelse av veibredde til 4 felt uten at resten av bebyggelsen i området må rives.</p> <p><u>Samfunnsøkonomi:</u> «Nivået på satsingen i den nasjonale transportplanen er rekordhøyt, og det er viktig at de store midlene brukes riktig. I arbeidet med planen har det derfor vært et gjennomgripende mål at vi skal få mer igjen for pengene. Samtidig kan investeringer i transport gi lokale ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres».</p> <p>Forskning ved NTNU viser at nye og bedre veier bare unntaksvis fører til flere arbeidsplasser, nye bedrifter og befolkningsvekst i distriktene. Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv gir mange av veiprojektene et netto tap for samfunnet.*</p> <p>Dette med å skape mer vei for pengene har vært en gjennomgående tone også fra prosjektet Nye veier sin side. Likevel må man se de samfunnsøkonomiske konsekvensene sammen med blant annet naturmangfold, klima- og miljømål og trafiksikkerhet for de som faktisk fortsatt skal bo, leve og drive næringsvirksomhet som jord- og skogbruk i nærheten av en høyhastighetsvei.</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p>	
--	---	--

Samfunnsøkonomi handler derfor ikke bare om «mer vei for pengene», men i stor grad om den grunnleggende definisjonen av økonomi – utnytting av knappe ressurser for tilfredsstillelse av menneskers behov. Vi forutsetter at dette også gjelder behovene for fastboende og de som eier fritidseiendommer i områder som blir berørt av en veiutbygging.

Bebyggelse:

Det er hovedsakelig planen for den vestlige traseen som får størst konsekvenser for en god del bebyggelse langs veien. Da gammel E6 har en beliggenhet i dag som er begrenset av elva Byna/Gisna, så er det meste av bebyggelse lagt til vestsiden av dagens E6. Dette er stort sett hus som er bygd i begynnelsen av 1900-tallet og framover, og er naturlig nok knyttet til den hovedveien som var der på det tidspunktet man bygde. I det framlagte planprogrammet for ny E6 vil en av konsekvensene ved utbygging av det vestlige alternativet være, at noen bolighus må rives og at fastboende må flytte. Vi stiller oss derfor litt undrene til at Nye Veier nå utreder et alternativ som vil føre til at den lille grenda i Nordås-gardene mer eller mindre blir utradert, eller i beste fall svært forringet.

Et av argumentene som har blitt brukt imot en utbygging på det østlige alternativet er at veien kommer nær det utbygde Tørset hyttefelt. Vi har forståelse for at det ikke er gunstig å få en høyfartsvei nær sin fritidseiendom, men konsekvensen for en del av de fastboende langs alternativ vest vil være betydelig større, da enkelte vil miste sine boliger og andre vil få veien så nær som 10-20 meter fra bolighuset. Dette vil føre til en klar forverring av livskvalitet i tillegg til stor inngripen i terreng og eiendommene så nært boligene. I tillegg må vi påregne flere år med anleggsarbeid med de støy og støvplager dette måtte medføre både for mennesker og dyreliv i det aktuelle området. Mest sannsynlig så vil arbeidstiden på et anlegg av såpass størrelse ikke være noen normal 8 timers arbeidsdag, men kunne vare godt ut over ettermiddags- og kveldstid, samt noe helg og på helligdager. Støy og støvplager vil derfor både kunne gi helsemessige utfordringer for de fastboende samtidig som det vil være til stadig sjenanse over lang tid både for fastboende og for de som har fritidseiendommer i området.

Valg av vestlig trase vil medføre en betydelig reduksjon av eiendommenes verdi, og vil vanskeliggjøre et eventuelt framtidig salg av eiendommer. Konsekvensene av dette vil blant annet være at fastboende som får en ny høyhastighetsvei såpass nært innpå husene, og på grunn av dette sliter med mye støy og støvplager, ikke vil ha mulighet til å selge eiendommen til den markedsverdi som eiendommen har per i dag. Dette vil igjen føre til at det kan by på utfordringer å kunne flytte til et mindre belastende område, uten at verditapet kompenseres fullt ut.

En utbygging etter alternativ vest vil både berøre beite og dyrkamark/dyrkbar mark, og kunne gi utfordringer for å fortsatt drivverdig jord- og skogbruk i området uten at det må betydelige investeringer til for å erstatte det som går tapt.

Dyreliv og viltovergang:

Farlighetmarka som vil være berørt ved valg av det vestlige alternativet er tilholdssted for en stor gruppe av blant annet hjort, i tillegg til elg, rådyr og småvilt. Hjortebestanden er en overvintrende stamme, og et av de områdene i Rennebu kommune med mest hjortevilt sett i forhold til areal. Dette skyldes til dels at hjorteviltet skifter en del beite under årstidene og har tråkk mellom østsiden av Byna/Gisna og Farlighetmarka på vestsida av elva. Hvert år de siste 20 årene har det dessverre vært en rekke tilfeller av påkjørsel av storvilt både på vei og på jernbane i området (noe som Nye Veier sikkert har statistikk over). En større inngripen og et stort anleggsarbeide over såpass lang tid som vi her snakker om vil derfor kunne ha nokså stor påvirkning i negativ retning på viltets naturlige habitat.

Adkomstvei:

I det vestlige alternativet vil de fleste eiendommene, både for fastboende og fritidseiendommer, få veiutbygging på to sider av bebyggelsen. Først må det bygges en ny vei til eiendommene, slik at man er sikret framtidig adkomst til ny E6. Denne må være ferdigstilt før man kan ta ut masse og bygge ny E6. Dette vil da føre til meget store inngrep i eiendommene som ligger langs dagens E6. Som en tilleggsopplysning kan nevnes at som eier av gnr. 98/7, så vil en adkomstvei med forlengelse til tilstøtende skogbrukseiendommer på vestsiden av bebyggelsen kunne føre til forringelse eller ødeleggelse av dagens drikkevannskilde da grunnvannsspeilet vil kunne bli berørt.

Når det gjelder en ny adkomstvei til eiendommene av en såpass lengde som vi her snakker om, så er det også selvfølgelig et spørsmål hvem som skal ha ansvar for vedlikehold, brøyting og lignende av denne veistrekningen. Hvis dette hviler på grunneier, så vil denne nye adkomstveien føre til økte årlige kostnader for hver enkelt bruker.

Alternativ midt:

Vi har forstått at Nye veier, etter ønske fra Statens Vegvesen, også vil ta en vurdering av det som kalles alternativ midt. Altså hvor man stort sett følger opprinnelig E6-trase fra Ulsberg og til Kløft bru, og så bygger ny bru over til østsida av Byna/Gisna. Dette alternativet er nok det som i minst mulig grad påvirker bebyggelse og selv om det blir omfattende naturinngrep, så bør det være relativt gode grunnforhold for å bygge veien over Granholtet. I og med at staten allerede eier mye grunn på østsiden av Byna/Gisna, så vil man også i mindre grad berøre privat grunn.

<p>Viser i denne forbindelsen til artikkel skrevet av Vegar Hyttebakk i avisa OPP, hvor han konkluderer med: «Selv om det er gode argumenter for de andre to traseene, vil en kombinasjon av vestlige og østlige begrense antall direkte og indirekte berørte og samtidig gi en velfungerende vei for framtida i et krevende terreng og samtidig gi gode næringsarealer knyttet til veien.» Selv om det viser seg at denne nye veien i utgangspunktet ikke vil gi noen merkbar befolkningsvekst eller nye bedrifter i området, så mener vi uansett at dette må være et alternativ som bør vurderes likeså sentralt som de to andre.</p> <p><u>Konklusjon:</u> Ut fra perspektivene som vi har prøvd å redegjøre for over så synes vi det er ganske logisk å trekke den konklusjonen at alternativ vest for utbygging av ny E6 på strekningen Toset – Nedgård er det dårligste alternativet. Alternativ øst har allerede blitt utredet, og vi håper at alternativ midt blir utredet på lik linje med utredningen av alternativ vest.</p> <p>Vår vurdering blir derfor at Nye veier bør konkludere med at alternativ Øst er det som på best mulig måte vil dekke målene for transportsektoren som er satt opp i nasjonal transportplan. (Se også tidligere artikkel opp.no)* Alternativt så er midtre trase det som rammer fastboende bebyggelse og fritidseiendommer minst, og derfor bør dette vurderes opp mot alternativ øst som traseer for ny E6 på strekningen Toset – Nedgård.</p>		
Olaug og Olav Gisnås		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Som grunneiere i Rennebu langs planlagt ny E6-trasè har vi følgende kommentar: Vi ber Rennebu Kommune tenke helhetlig og planlegge for framtida når ny E6 skal bygges. Alternativ Vest – langs eksisterende trasé – er etter vår mening ikke et godt nok alternativ. Etter det vi kan forstå, må det også bli en kostbar løsning. Den deler bl.a alle skogteiger «på tvers», slik at de delene som blir liggende vest for en evt ny E6 i Farligheta mister tilgang til dagens velteplasser/lunneplasser/opplastingsplasser for tømmer. Det betyr at det må bygges enda en tømmervei som skal tåle tunge tømmerbiler – og enda flere opplastningsplasser – på vestsida.</p> <p>Alternativ Øst har derimot flere fordeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sikkerheten til både veifarende og utbyggere gjennom byggeperioden blir bedre ivaretatt - Nåværende infrastruktur holdes intakt i anleggsperioden 	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - Hus/eiendommer og dyrkamark blir i liten grad berørt. - God trafikkavvikling – spesielt for tungtrafikken. - Bedre utvidelsesmuligheter i framtida 		
Jan Helge Lien		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Hei. Har forståelse for at traseen øst er betent når det gjelder hyttegrenda. Det har til tider vært veldig hardt, helsemessig for disse som har satset på det som de har hatt trua på dette prosjektet. Så for min del så går jeg for den vestre alternativ. Når dere ser på nytt disse to alternativene, både for fremtidens bruk og for det beste!</p>	Merknad mottatt.	
Hallgeir Brattset		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Det må settes i verk regulering / utbygging ifht trafikkmengde. Uten altfor store inngrep. Hvorfor enda ett nytt alternativ kommer på banen er uforståelig. Dere har misbrukt mandatet mellom Støren å Berkåk. Ved gå for en vei med større ressursbruk, enorme naturødeleggelse . En vei vi ikke har bruk for. Dette må taes med for reguleringen av Toset / Nergård. Det er helt klart at fremtidens vei utbygging må ligge i linje med ex trasse. Den er den korteste å letteste alternativet. Med minst inngrep ifht ex bebyggelse å villmark, å kulturlandskap.</p>	<p>Merknad mottatt. Påpekte forhold er del av utredningsarbeidet.</p> <p>Dimensjoneringen av vegen bestemmes ut fra prognosert trafikkmengde.</p>	
Lise Renate Hæverstøl		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Det vil gå utover skogen vår, som da vil kreve ny skogsbilvei. Mister lagrings bu. Hvis det blir aktuelt å bygge ut kløftbrua kraftverk, så kan vi få problemer med det.</p>	<p>Så vidt en vet er det ikke gitt konsesjon for kraftverk. Beliggenhet og evt virkninger knyttet til veganlegget vurderes i plan- og utredningsarbeidet. Evt negative konsekvenser søkes avbøtet.</p>	
Jan Erik Knutsen		

<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
Har en drikkevanns forsyning samt en brønn til vanning på Vestsiden av E6 samt et oppkom for drikkevann på Østsiden av E6. Dette er ting som kan bli berørt hvis veien legges på trase Vest.	Synspunktene tas til orientering. Drikkevannsbrønner skal tas var på evt. erstattes som del av arbeidet.	
Asbjørn Gisnås		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Eg meiner at alternativ aust er det beste av dei tre alternativa, både for miljø og trafikkavvikling. Når det gjeld min eigedom, vil alternativa vest og midt begge ha store negative konsekvensar for skogsdrifta. Dei vil legge beslag på mykje godt produktivt areal til sjølve vegen, til nye lunneplassar for tømmer, og tilkomstveg for tømmerbil.</p> <p>ALTERNATIV VEST vil krysse min skogteig 98/8 nær gamle E6, dvs. over den nyetablerte lunneplassen og tilkomstvegen som er felles med naboteigen 97/4. På denne lunneplassen vart det levert over 4000 m3 tømmer i 2021, og det er framleis mykje att i dei to skogteigane. Her vil det måtte byggast ny lunneplass og tilkomstveg for tømmerbil til avkøyring på nye E6. Det ser ut til at det kan vere vanskeleg å få plass til både vegar og lunneplass nedunder den bratte skråninga. Dersom tilkomstvegen må leggast på toppen av bakken, vil det vere ein ulempe for drifta av skogen mellom dei to nye vegane. Eg ser at nye E6 skal vere fri for avkøyringar mellom vegkryssa, slik at behovet for tilkomstveg for tømmerbil også gjeld for alle naboskogteigane. Difor vil det truleg trengast ny samanhengande skogsbilveg for tømmerbilar (10 t aksletrykk) langs nye E6 på ei lengre strekning her.</p> <p>ALTERNATIV MIDT vil skjere gjennom den smale skogteigen 97/13 m.fl. på skrå og dele den i to. Ein stor del av arealet vil gå med, og den delen som blir att på sørvestsida mot gamle E6 mistar tilgang til lunneplass og veg for tømmerbil. I denne skogteigen er det eit par velbrukte dyretrakk der mest hjort, men også elg trekkjer att og fram mellom aust- og vestsida av dalen, tvers over elva og E6. Ein større veg med høgare fart vil truleg forstyrre trekket, og skape farlege situasjonar for dyr og bilistar. Det er litt vanskeleg å sjå klart på kartet, men det kan sjå ut til at den nye vegen med alternativ midt vil kome svært nær husa på min eigedom 104/6 m.fl.</p>	Synspunktene tas til orientering. Atkomst til skogteiger (oa eiendommer/teiger) er del av plan- og utredningsarbeidet. Det samme gjelder plassering av lunneplasser.	
Olaug Gisnås		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/</i>

		<i>utredninger</i>
Tenk stort. Bygg en vei for framtida, der det er utvidelsesmuligheter. Alternativ Vest er ikke et alternativ i så måte. Legg E6 på østsida av dalen. Det gir best trafikkavvikling - både under anleggsperioden og etterpå - ikke minst for tungtrafikken.	Synspunktene tas til orientering	
Sonja Birgitte Nyhus		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i>
<p>Vi som skriver dette bor langs ved dagens E6, og har levd tett på hovedveien i mange år. Vi håper fornuften seirer i denne saken, da vi mener at E6 skal bygges for fremtiden og når dette alternativet gir en dårlige veistandard enn det opprinnelige alternativet som også tidligere gikk (nærmest) enstemmig gjennom i Rennebu kommunestyre, da er det på tide å ta til fornuft. Vi er ganske sikre på at dette er viktige punkter når nye, moderne veier skal bygges:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lag mest mulig rask, og trafiksikker motorvei med fartsgrense 110 km/t som er fremtidens motorvei. 2. Korteste vei mellom to punkt er en rett linje. 3. Minimer høydeforskjeller, bakker opp og ned er dårlig for miljø og utrygt særlig vinters tid. 4. Ødelegg minst mulig dyrket mark og unngå ødeleggelse av gårder, hus og heim. 5. Bygg veien slik at eksisterende trafikk ikke blir unødig hindret i byggeperioden. 6. Unngå å ødelegge for dyreliv og viktige habitater for vilt. Dette forstår vi ikke like godt. <p>Vi forstår det slik at tidligere samferdsminister Hareide ga aksept med tilhørende midler til vei-alternativet planlagt å gå øst for elva Gisna. Dette alternativet går i all hovedsak gjennom skog og ødelegger i liten grad dyrket mark, skåner folk for unødig trafikkstøy, og er det klart beste og mest framtidensrettede alternativet og klart innenfor på alle punktene 1-6 nevnt ovenfor. Da forstår vi ikke hvorfor et tredje alternativ vest for dagens E6 nå utredes, da dette går gjennom eiendommer sør for Kløftbrua og rundt Rognøy og ødelegger her både dyrket mark, eksisterende bebyggelse og godt naboskap langs hele strekningen. Dette skjønner vi ikke: Tidligere ble alternativet øst for Gisna planlagt og anbefalt av Nye Veier og det gikk (nærmest) enstemmig gjennom i Rennebu kommunestyre. Og når Hareide lovet penger i potten for å kunne realisere det helt klart beste veialternativet for framtiden, hvorfor bruke mye tid og penger, og samtidig forkuldre dette med nye og mye dårligere alternativer? Her skal det bygges en vei for hele landet, for generasjoner framover, og da må det klart beste alternativet velges. Det at en ny trase vil komme i nærheten av et hyttefelt ved Ulsberg er ubehagelig, men det ødelegger ikke eksisterende bebyggelse eller dyrket mark som er levebrødet for folk. Derfor bør ikke dette påvirke en så viktig beslutning som dette trasevalget er for framtiden. Vi er mange som</p>	Synspunktene tas til orientering. Påpekte momenter er med i utredningene som gjennomføres.	

<p>blir berørt negativt om alternativet vest for dagens E-6 mot formodning skulle bli noe av. Vi har tro på at det mest logiske og fornuftige valget om å legge nyveien øst for elva blir gjennomført, og har investert mye i oppgradering av hus og eiendom med bakgrunn i dette. Vår bønn for valg av ny E-6: Området som nå er under vurdering vest for dagens E6 er et av de viktigste for hjortevilt og elg, ikke vær med å ødelegge dette for all framtid. Ikke ødelegg for dagens bebyggelse og landbruk og dyrket mark rundt Rognøy og området vest for Åshuset. Velg det alternativet som så og si alle mener er det mest gjennomarbeidete, beste, sikreste, retteste, mest fremtidsrettede, som ødelegger minst og som det er bevilget penger til. Sonja B. Nyhus og Anders Fiskvik (eiere av eiendommen Nyhus).</p>		
<p>Asgeir Volløyhaug (Liaveien 175)</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Er fastboende på adr og er sterkt i mot valg av østlig trase da dette vil innebære betraktelig lyd og lys forurensing. Har en grunnvannsbrønn som også kan bli berørt og forurenset av saltavrenning fra vei.</p>	<p>Tas til orientering. Ivaretagelse eller erstatning av brønner er tema i planarbeidet. Lysforurensning er ikke et tema som konsekvensutredes, men det omtales i planbeskrivelsen. Ikke belyningskrav på H2-veg, dvs sør for Rv 3.</p>	
<p>Lise Renate Volløyhaug</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Det vil gå utover skogen vår, som da vil kreve ny skogsbilvei. Mister lagrings bu. Hvis det blir aktuelt å bygge ut kløftbrua kraftverk, så kan vi få problemer med det.</p>	<p>Merknad mottatt. Ny bru over Orkla vil høyst sannsynlig ikke å påvirke evt kraftverksetablering nedstrøms Kløftbrua. Forholdet vurderes i planprosessen.</p>	
<p>Morten Liabø</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Dette er tilsvaret knyttet til høring om utbygging av ny E6-trase på strekningen fra Toset og til Nedgård, og til det foreslåtte alternativet med utbygging ved alternativ vest, som i stor grad følger dagens trase. Tilsvaret vil redegjøre hvorfor vi mener alternativ vest er dårligere enn alternativ øst eller alternativ midt.</p>	<p>Betraktningene rundt alternativer knyttes til forhold som er del av utredningene av alternativer. De tas med videre i utredningsarbeidet, men medfører ikke noen endring i planprogrammet.</p>	

Veivalg:

Den nye traseen skal erstatte opprinnelig vei som ble bygd på slutten av 1800-tallet og med noen utbedringer. Siste større utbedring på strekningen Farlighetbrua og til Nedgård ble foretatt på slutten av 1960-tallet. Alternativ vest vil i størst mulig grad følge dagens E6 med en dimensjoneringsklasse H2 til grunn. Det planlegges altså med en 2-3 felts veg med fartsgrense 90 km/t både for det østlige og det vestlige alternativet for strekningen Toset – Nedgård. Dette på tross av at det planlegges fire kjørefelt med fartsgrense 110 km/t både før og etter strekningen Toset – Nedgård. Blir det en to-felts vei på deler av strekningen så vil fartsgrensen være 80 km/t. En to-felts vei vil kunne bli en «flaskehals» som i verste fall kan gå ut over trafikksikkerheten. Det vil også være et steg tilbake i utviklingen av en bærekraftig veiutbygging for framtidens trafikkbilde. På bakgrunn av dette vil alternativ øst være mer i samsvar med framtidens trafikkbilde. Ut ifra topografi så ser vi at ved å velge det vestlige alternativet så vil dette føre til større og mer omfattende inngripen i bebyggelse og berøre flere mennesker direkte enn ved å velge alternativ øst. Alternativ vest vil også gi noen utfordringer for eventuelle framtidige utbygginger eller utvidelser i takt med samfunnsutvikling og trafikksituasjonen. Dette med bakgrunn i nevnte topografi, som vil gi få muligheter utvidelse av veibredde til 4 felt uten at resten av bebyggelsen i området må rives.

Samfunnsøkonomi:

«Nivået på satsingen i den nasjonale transportplanen er rekordhøyt, og det er viktig at de store midlene brukes riktig. I arbeidet med planen har det derfor vært et gjennomgripende mål at vi skal få mer igjen for pengene. Samtidig kan investeringer i transport gi lokale ringvirkninger i tilgrensende verdikjeder når prosjektene gjennomføres». Forskning ved NTNU viser at nye og bedre veier bare unntaksvis fører til flere arbeidsplasser, nye bedrifter og befolkningsvekst i distriktene. Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv gir mange av veiprojektene et netto tap for samfunnet.* Dette med å skape mer vei for pengene har vært en gjennomgående tone også fra prosjektet Nye veier sin side. Likevel må man se de samfunnsøkonomiske konsekvensene sammen med blant annet naturmangfold, klima- og miljømål og trafikksikkerhet for de som faktisk fortsatt skal bo, leve og drive næringsvirksomhet som jord- og skogbruk i nærheten av en høyhastighetsvei. Samfunnsøkonomi handler derfor ikke bare om «mer vei for pengene», men i stor grad om den grunnleggende definisjonen av økonomi – utnyttning av knappe ressurser for tilfredsstillelse av menneskers behov. Vi forutsetter at dette også gjelder behovene for fastboende og de som eier fritidseiendommer i områder som blir berørt av en veiutbygging.

Bebyggelse:

Det er hovedsakelig planen for den vestlige traseen som får størst konsekvenser for en god del bebyggelse langs veien. Da gammel E6 har en beliggenhet i dag som er begrenset av elva Byna/Gisna,

så er det meste av bebyggelse lagt til vestsiden av dagens E6. Dette er stort sett hus som er bygd i begynnelsen av 1900-tallet og framover, og er naturlig nok knyttet til den hovedveien som var der på det tidspunktet man bygde. I det framlagte planprogrammet for ny E6 vil en av konsekvensene ved utbygging av det vestlige alternativet være, at noen bolighus må rives og at fastboende må flytte. Vi stiller oss derfor litt undrene til at Nye Veier nå utreder et alternativ som vil føre til at den lille grenda i Nordås-gardene mer eller mindre blir utradert, eller i beste fall svært forringet. Et av argumentene som har blitt brukt imot en utbygging på det østlige alternativet er at veien kommer nær det utbygde Tørset hyttefelt. Vi har forståelse for at det ikke er gunstig å få en høyfartsvei nær sin fritidseiendom, men konsekvensen for en del av de fastboende langs alternativet vest vil være betydelig større, da enkelte vil miste sine boliger og andre vil få veien så nær som 10-20 meter fra bolighuset. Dette vil føre til en klar forverring av livskvalitet i tillegg til stor inngripen i terreng og eiendommene så nært boligene. I tillegg må vi påregne flere år med anleggsarbeid med de støy og støvplager dette måtte medføre både for mennesker og dyreliv i det aktuelle området. Mest sannsynlig så vil arbeidstiden på et anlegg av såpass størrelse ikke være noen normal 8 timers arbeidsdag, men kunne vare godt ut over ettermiddags- og kveldstid, samt noe helg og på helligdager. Støy og støvplager vil derfor både kunne gi helsemessige utfordringer for de fastboende samtidig som det vil være til stadig sjenanse over lang tid både for fastboende og for de som har fritidseiendommer i området. Valg av vestlig trase vil medføre en betydelig reduksjon av eiendommenes verdi, og vil vanskeliggjøre et eventuelt framtidig salg av eiendommer. Konsekvensene av dette vil blant annet være at fastboende som får en ny høyhastighetsvei såpass nært innpå husene, og på grunn av dette sliter med mye støy og støvplager, ikke vil ha mulighet til å selge eiendommen til den markedsverdi som eiendommen har per i dag. Dette vil igjen føre til at det kan by på utfordringer å kunne flytte til et mindre belastende område, uten at verditapet kompenseres fullt ut. En utbygging etter alternativ vest vil både berøre beite og dyrkamark/dyrkbar mark, og kunne gi utfordringer for å fortsatt drivverdig jord- og skogbruk i området uten at det må betydelige investeringer til for å erstatte det som går tapt.

Dyreliv og viltovergang:

Farlighetmarka som vil være berørt ved valg av det vestlige alternativet er tilholdssted for en stor gruppe av blant annet hjort, i tillegg til elg, rådyr og småvilt. Hjortebestanden er en overvintrende stamme, og et av de områdene i Rennebu kommune med mest hjortevilt sett i forhold til areal. Dette skyldes til dels at hjorteviltet skifter en del beite under årstidene og har tråkk mellom østsiden av Byna/Gisna og Farlighetmarka på vestsida av elva. Hvert år de siste 20 årene har det dessverre vært en rekke tilfeller av påkjørsel av storvilt både på vei og på jernbane i området (noe som Nye Veier sikkert har statistikk over). En større inngripen og et stort anleggsarbeide over såpass lang tid som vi her snakker om vil derfor kunne ha nokså stor påvirkning i negativ retning på viltets naturlige habitat.

Adkomstvei:

I det vestlige alternativet vil de fleste eiendommene, både for fastboende og fritidseiendommer, få veiutbygging på to sider av bebyggelsen. Først må det bygges en ny vei til eiendommene, slik at man er sikret framtidig adkomst til ny E6. Denne må være ferdigstilt før man kan ta ut masse og bygge ny E6. Dette vil da føre til meget store inngrep i eiendommene som ligger langs dagens E6. Som en tilleggsopplysning kan nevnes at som eier av gnr. 98/7, så vil en adkomstvei med forlengelse til tilstøtende skogbrukseieendommer på vestsiden av bebyggelsen kunne føre til forringelse eller ødeleggelse av dagens drikkevannskilde da grunnvannsspeilet vil kunne bli berørt. Når det gjelder en ny adkomstvei til eiendommene av en såpass lengde som vi her snakker om, så er det også selvfølgelig et spørsmål hvem som skal ha ansvar for vedlikehold, brøyting og lignende av denne veistrekningen. Hvis dette hviler på grunneier, så vil denne nye adkomstveien føre til økte årlige kostnader for hver enkelt bruker.

Alternativ midt:

Vi har forstått at Nye veier, etter ønske fra Statens Vegvesen, også vil ta en vurdering av det som kalles alternativ midt. Altså hvor man stort sett følger opprinnelig E6-trase fra Ulsberg og til Kløft bru, og så bygger ny bru over til østsida av Byna/Gisna. Dette alternativet er nok det som i minst mulig grad påvirker bebyggelse og selv om det blir omfattende naturinngrep, så bør det være relativt gode grunnforhold for å bygge veien over Granholtet. I og med at staten allerede eier mye grunn på østsiden av Byna/Gisna, så vil man også i mindre grad berøre privat grunn.

Viser i denne forbindelsen til artikkel skrevet av Vegar Hyttebakk i avisa OPP, hvor han konkluderer med: «Selv om det er gode argumenter for de andre to traseene, vil en kombinasjon av vestlige og østlige begrense antall direkte og indirekte berørte og samtidig bi en velfungerende vei for framtida i et krevende terreng og samtidig gi gode næringsarealer knyttet til veien.» Selv om det viser seg at denne nye veien i utgangspunktet ikke vil gi noen merkbar befolkningsvekst eller nye bedrifter i området, så mener vi uansett at dette må være et alternativ som bør vurderes likeså sentralt som de to andre.

Konklusjon:

Ut fra perspektivene som vi har prøvd å redegjøre for over så synes vi det er ganske logisk å trekke den konklusjonen at alternativ vest for utbygging av ny E6 på strekningen Toset – Nedgård er det dårligste alternativet. Alternativ øst har allerede blitt utredet, og vi håper at alternativ midt blir utredet på lik linje med utredningen av alternativ vest. Vår vurdering blir derfor at Nye veier bør konkludere med at alternativ øst er det som på best mulig måte vil dekke målene for transportsektoren som er satt opp i nasjonal transportplan. (Se også tidligere artikkel opp.no)* Alternativt så er midtre trase det som

<p>rammer fastboende bebyggelse og fritidseiendommer minst, og derfor bør dette vurderes opp mot alternativ øst som traseer for ny E6 på strekningen Toset – Nedgård.</p>		
<p>Erik og Åse Tilset</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Uttalelsen gjelder først og fremst fra Kløftbrua og til Nedgård. Når det gjelder matjord både dyrka jord og dyrkbar jord så er øst et bedre alternativ. Når en ser på kartene over dyrka jord og dyrkbar jord er det ingen tvil om at hvis en skal bevare matjord, må alternativ øst velges.</p> <p>Ved å velge øst unngår en ødeleggelse av gårdsbruk og en god del boliger som enten må rives eller støyskjermes og en unngår å få veien kloss på bebyggelse, samtidig unngår en å ødelegge kulturlandskapet langs gamle E6.</p> <p>Det er mye vilt som krysser mellom Kløftbrua og Nedgård og viltoverganger vil bli nødvendig om det vil fungere best over tunnelen som er planlagt ved Orkla på Granholtet, og viltgjerd som leder mot overgangen.</p> <p>Vi har beite og dyrka jord på begge sider av E6 og krysser veien med store mane ganger i løpet av beitesesongen, da stenger vi veien så trafikken må vente, det går bra med fartsgrense 70 km/t som det er i dag, men det er ikke noe løsning for fremtiden. Vi har også mye kryssinger og transport langs E6 med traktor.</p> <p>Når Veien skal videre til Fagerhaug er det helt katastrofalt hvis den kommer på vestsiden av jernbanen. Hvis ny E6 kommer trase øst er det enklere å forsette på østsiden til Fagerhaug.</p> <p>Det må være bedre å bygge ny E6 på statens egen grunn (granholtet) og unngå konflikter som vil oppstå med erverv av privat grunn langs trase vest. Fra Kløftbrua til Nedgård vil det mest sannsynlig bli nødvendig med ekspropriasjon.</p>	<p>Landbruksinteressene, viltinteressene, naturmangfoldet, bebyggelse er noen av flere tema som blir utredet, som grunnlag for valg av alternativ.</p> <p>Planlegging av ny E6, stamvegen gjennom Norge, skjer i hovedsak uten hensyn til om det er offentlig eller privat eierskap til grunn.</p> <p>En søker den beste løsningen, for trafikkavvikling, trafikksikkerhet og omgivelser. Samlete konsekvenser utredes og avbøtende tiltak er en del av dette.</p>	
<p>Arnt Inge Gislås</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>

<p>Ny E6 må legges på Øst sida. Verden går fremover og det må detta her gjør og. Sier seg sjøl hva som er det mest logiske valget her. På Øst sida kan det bygges uten noe hindring av noe slag. Legges opptil økt trafikk, høyere fart. Ikke hindringer iht. traktorer, innpåkørsler på veg og det aller viktigste! IKKE fare for att kidz,barnehage og skolebarn som må ferdes ved ei hovedfartsåre. Det er jo gale mathias som det er. Kjør på for øst- trasse!!</p>	<p><i>Innspill/merknad tas til orientering.</i></p>	
<p>Monica Løkkebakken</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Ny E6 må legges på Øst sida. Verden går fremover og det må detta her gjør og. Sier seg sjøl hva som er det mest logiske valget her. På Øst sida kan det bygges uten noe hindring av noe slag. Legges opptil økt trafikk, høyere fart. Ikke hindringer iht. traktorer, innpåkørsler på veg og det aller viktigste! IKKE fare for att kidz,barnehage og skolebarn som må ferdes ved ei hovedfartsåre. Det er jo gale mathias som det er. Kjør på for øst- trasse!!</p>	<p><i>Innspill/merknad tas til orientering.</i></p>	
<p>Lars, Kristine og Marie Brattset</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Alternativ vest vil få store konsekvenser for oss og naboene våre. Grenda her vil bli rasert.</p> <p>Vi driver med melkeproduksjon i et gammelt fjøs, og er i en prosess med bruksutbygging. Nytt fjøs er tegnet og vi har fått tilskudd fra Innovasjon Norge. Planen var å starte i fjor høst, men møtte utfordringer med å få pristilbud fra byggebransjen pga tidspress og priser. Her vi driver er det marginalt nok med dyrka mark og det er viktig at alt blir bevart. Videre sørover er det dyrka mark som ikke har vært i bruk på en stund som vil bli berørt av en ny E6. Må være viktig å i vareta de gårdsbruka som vil drive.</p> <p>For vår del ser det ut til at ny E6 kommer så nærme fjørfehuset at det vil bli vanskelig å bruke det. Det kan aldri brukes som fjørfehus lenger. I dag er det brukt til lagerutleie og redskapshus, det er en inntekt vi er avhengig av. Ny vei kommer da rett over avløpskummene, gasstanken og borevannet. Vi lagrer kunstgjødsel og ensileringskonteinere i huset, så er avhengig av plass til lastebil og lossing. Vi lagrer rundball på plassen utenfor bygningen da det er mest praktisk, siden det er eneste plassen hjorten ennå ikke har tatt hull på dem. Og at det ikke er noe særlig å bruke opp dyrka mark til å lagre dem. Vi bruker og gårdsplassen utenfor til bla vedproduksjon.</p>	<p>Det legges vekt på at landbruket skal belastes minst mulig. Det legges også opp til at eventuelle overskuddsmasser skal bidra til økt produksjonsland (dyrkamark/beitemark/skogsmark)</p> <p>Konsekvensene for fjørfehuset og evt avbøtende tiltak vurderes som del av planarbeidet, så også infrastruktur i området, slik at drift kan opprettholdes.</p> <p>Lokale atkomstveger til eiendommer vil måtte samles og føres inn på «gammel-E6». Det innebærer, som påpekt, at det også blir arealkrevende.</p>	

<p>Siden alle eiendommene på vestsiden av dagens E6 blir avskåret fra å ha gårdsveiene sine ned dit, må det lages nye gårdsveier. Oppsamlet fra alle eiendommene vil den gå over dyrka mark og beite og bak fjørfehuset og videre sørover mot Åshuset. Vi vil få en gårdsvei som blir ca 700m lenger enn dagens. Det vil påføre mye ekstra kostnader med vedlikehold og brøyting i overskuelig framtid. Det blir lenger tilgang til dyrka mark vi leier rett på andre siden for dagen E6. Vi har i dag en møteplass, men siden den blir så mye lenger må det beregnes flere møteplasser. Vi har mye tungtransport til gårds som for eksempel melkebil annen hver dag, kraftföbil, dyrebil, tømmertransport, drivstoffbil osv. Og selvfølgelig mye traktorkjøring med diverse redskap som for eksempel silokjøring, møkkjøring osv.</p> <p>Ny gårdsvei fra de andre eiendommene vil hindre oss i å bruke beite på nedsiden av den veien. Eiendommen på Sletten vil bli så liten at alt beite forsvinner hvis de skal ha mulighet til å flytte uthusene sine. Vi leier dyrka mark i Steinsvollen som er en viktig del av beiteopplegget vårt. Her må det ikke gå noen vei som skiller området fra resten av beite til dyra. Vi bruker og en del av skogen der til beite. Det er viktig at dyra kan komme uhindret til en hver tid opp til fjøset for vannforsyning og eventuelt tilleggsföring.</p> <p>Det må og bygges vei til alle skogseiendommene. Den må ha en standard som tåler hogstmaskiner og tømmertransport (22 meters vogntog 60 tonn). Den bør i så fall gå fra Kløftbrua og sørover og stoppe før den kommer til Steinsvollen. Det må og påregnes nye lunningsplasser.</p> <p>Det er mye vilt i området her.</p> <p>Alternativ vest vil påføre oss ekstra kostnader og vil gjøre ting mer tungvint for oss. Mye av dette kan ikke penger erstatte. Veien vil splitte oss med naboene på andre siden da det blir langt rundt. Synes et alternativ som ligner det midtalternativet må være det beste. Da unngår en å ødelegge for folk, og dyrka mark. Beste er hvis en kan legge ny Kløftbru oppströms med tunell inn i Granholtet. Det blir den beste viltovergangen.</p>	<p>Forhold knyttet til ulempe hörer til ervervsprosessen og tas opp i den sammenhengen.</p> <p>Når det gjelder atkomst til skogsteiger vil det bli en del av prosessen å finne hensiktsmessige løsninger. Det er ikke nødvendigvis slik at lunneplasser og atkomst med tømmertransport skal etableres for hver teig, men vurderes samlet.</p> <p>Bemerkninger til midtre alternativ tas med videre i utredningen.</p>	
Ola Øvreness		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
Vestlig alternativ:	Betraktningene i innspillet tas med i utredningsarbeidet.	

<ul style="list-style-type: none"> - Smalere. 12- 15m mot alternativ øst med 19m som også gir større bredde med terrengetilpassing ut over veiens bredde + tilførselsveier for fastboende, jord- og skogbruk, fritidseiendommer, seterbruk og ikke minst fritidsformål - Har mindre stigning - Er kortere - Gir mindre naturinngrep <p>Max hastighet 90km Fremtidig større andel el-biler med ønske om lengre rekkevidde, betyr lavere benyttet hastighet enn på alternativ øst med planlagt 110km/t. Miljøaspektet ved høyere hastighet?</p> <p>Tungtransport utgjør oppgitt andel 38%. Disse har makshastighet 90km/t, og er plombert for 80km/t</p> <p>Konkrete spørsmål besvares med eh, æh og mye stotring. Oppfattes som uvilje til å fortelle om virkeligheten, eller ikke kan(?).</p> <p>Finansdepartementet (?) har lagt regel om mer vei for mindre penger.</p> <p>Hva med Samferdselsdepartementet? Samordning av planer for Rv 3 – Jernbane – E6? Uttalt er mer trafikk på bane</p> <p>Raskere kjøring på lengre vei?</p> <p>Hva med lokalmiljøet ved deling av bygda?</p> <p>Drenering av myr er i utgangspkt ikke ønskelig, og ved gjennomføring av alternativ øst blir det vel mye drenering?</p> <p>Regner med at aktuell veistrekning skal bompengefinansieres, og da spiller vel anleggskostnad mindre rolle, og Nye veier «får fjær i hatten» for mer vei med 110km/t.</p> <p>Hva med samfunnsøkonomi?</p> <p>Nye veier skal utrede 2 alternativer, og foreslå (anbefale) overfor kommunen med vedtak eller å forkaste forslag. Hvem er egentlig beslutningsmyndighet?</p>	<p>Beslutningsmyndighet er kommunestyret i Rennebu kommune.</p>	
---	---	--

Alternativ øst vil dele bygda i to, og skape evig barriere i terrenget.		
Ingrid og Per Ivar Tørset (226/10, 226/13)		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/utredninger</i>
<p>Planlegging av ny E6 handler om å finne gode løsninger for en ny trafikksikker vei. En ny E6 gjennom Ulsberg kan likevel ikke bare handle om å bygge en ny transportkorridor for storsamfunnet, men må også omhandle hvordan lokalsamfunnet skal fungere etterpå.</p> <p>Ettersom det planlegges uten en helhetlig infrastrukturplan med Dovrebanen, ny og gammel Rv3 og E6, mener vi fortsatt at det blir uforutsigbart i sør-enden av kommunen vår.</p> <p>Konsekvensene av et slikt stort inngrep vil sette sitt preg på landskapet og vi som holder til her, for all fremtid.</p> <p>Østlig trasé vil berøre fastboende og gode oppvekstmiljø, fritidsbeboere, urørt natur, myrer, dyrka mark, Jernå, vannkilden, skitrasé, friluftsområder/turterreng, fugl og vilt.</p> <p>Tørset Hyttegrend som for få år siden ble godkjent som fritidsbebyggelse blir ødelagt av støy og veien blir en avskjæring på tilgangen til naturen. Støysimulering viser at støyskjermingskrav på området er nærmest umulig å oppfylle. Løsning her kan eventuelt være tunnel.</p> <p>Slik vi har forstått det nå, blir det vestlige alternativet både kortere, har mindre stigning og innehar mindre naturinngrep. Å samle infrastrukturen i én korridor vil gi mindre trussel for naturmangfoldet og sette et mindre fotavtrykk enn østlig trasé.</p> <p>Ut fra kartutsnitt er den østlige traséen lengre enn den vestlige, så til tross for høyere fartsgrense på østlig trasé, vil ikke dette alternativet bli tidsbesparende. I 90 km/t kjører man 180 m lengre i minuttet enn dersom man kjører 80km/t. Hvor langt må man kjøre for at tidsforskjellen skal jevnes ut?</p> <p>Er man villige til å berøre så mye ny urørt natur/terreng til ingen tidsfordel?</p>	<p>E6 er stamvegen gjennom Norge. Hensyn og tilrettelegging for lokalsamfunn langs linja er selvsagt være en del av planarbeidet.</p> <p>Mandatet til NV er E6 og ikke Rv3 eller Dovrebanen. Nasjonal transportplan «NTP», sier noe om prioriteringene innenfor samferdselssektorens ulike transportformer.</p> <p>Betraktningene om østlig og vestlig linje tas til orientering. Vurderingene og utredningene som skal gjøres inkluderer de momentene som påpekes i innspillet.</p>	

<p>I transportbransjen med dagens drivstoffpriser, er det storinntjening i å få lastebilene til å kjøre 80km/t i stedet for i 90km/t, da drivstoff forbruket går mye ned. Dette er også en miljøgevinst.</p> <p>Uansett trasévalg bør Nye Vier tar inn folkehelsekonsekvenser i planarbeidet.</p> <p>Vi håper igjen på et under.</p>		
Ingunn Rosten Larsen		
<i>Merknad</i>	<i>Nye Veiers kommentar</i>	<i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i>
<p>Ser av ny reguleringsplan at det har blitt lagt fram flere alternativ til strekningen Toset - Negård. Av tegninger og skisser kan jeg bare bifalle trasé vest med en eventuell midttrase sør for Kløfte.</p> <p>Begrunnelsen er: Veien vil så og si gå i gammel trasé fra Ulsberg til Kløfte. Tegning viser at veien ligger godt i terrenget med ei bru som virker flott og «luftig». Det er ingen bebyggelse så langt, og jeg lener meg til Vegar Hyttebakk sin uttalelse til avisa Opp der han også foreslår en midtløsning delvis over Granholtet for å unngå boplasser.</p> <p>Vestlig trasé gir mindre inngrep i naturen enn den østlige som kun vil gå i jomfruelig terreng. Fart og avstand vil ved sammenligning ikke være merkbart.</p> <p>Østlig trasé har ingen fordeler slik jeg ser det. Det vil være direkte skjæmmende med skjæringer i forbindelse med kryssing av Orkla. En historisk steinbru som feiret 100 år i høst sammen med Dovrebanen får ødelagt et miljø hvis en ny bru oppføres kloss inntil jernbanebrua. Det foreligger meg bekjent ikke tegning av løsningen Nye Veier har tenkt for skjæringer, stolper og utseende på ny bru. Det er derfor svært betenkelig å gå for en løsning som bokstavelig talt fortsatt bare henger i lufta. Dette er i tillegg til å ødelegge natur, viktig våtmark, vassdrag, hyttefelt, gårdsbruk og beitemark.</p> <p>Det er mye å si om det enorme arealet som er nødvendig for et kryss med riksvei 3, som egentlig framstår som den viktigste hovedveien mellom Trøndelag og Østlandet pga at all tungtrafikk med varetransport som går her.</p> <p>Ulsberg og Innset er to nære tettsteder som blir delt. Riksvei 3 må utbedres samtidig med E6 da denne veibiten gjennom Innset og opp Innsetlia er uegnet for den type trafikk.</p>	<p>En kryssing som nevnes her vurderes som del av planarbeidet. Alternativet innebærer imidlertid både tunell og to kryssinger av jernbane, noe som Nye Veier vurderer som svært krevende.</p> <p>Betraktningene av østre og vestre linje tas til orientering. Ingen av linjene «henger i lufta», men utredes konkret med tanke på utslag og arealkonflikter.</p> <p>Riksvei 3 er ikke en del av dette utredningsprosjektet.</p>	

<p>Sveinung Eithun har tegnet og beskrevet en god løsning for riksvei 3 med tunnel fra Nåverdalen til Skamfersetra. Det ville løse trafikkproblemer og redusere ulykker på en veistrekning som er spesielt utsatt for nettopp det.</p> <p>Trasé Øst ødelegger mere uten gevinst av tidsbesparelse eller uten å gi tilfredsstillende eller gode trafikale forhold. Hva er da hovedargumentet for å gå bort fra en allerede godkjent vei? Min bønn er: La det ikke gå prestisje i denne saken. Rennebu trenger hytter og næring. Det er en viktig del av skattegrunnlaget for kommunen.</p>		
<p>Leif Gisnås</p>		
<p><i>Merknad</i></p>	<p><i>Nye Veiers kommentar</i></p>	<p><i>Relevant for planprogrammet/ utredninger</i></p>
<p>Gisnås jaktområde strekker seg fra Kløftbrua til kommunegrensa mot Oppdal. I dette området har en av dem tetteste bestandene av hjort og elg i Rennebu og det er mange kryssninger av vilt på E6 i dette området. Hvis det blir ny E6 i dette området må det tas hensyn til dette for å unngå at det blir mange viltpåkørsler. Det er for mange påkørsler sånn som det er i dag. Tror det blir enklere å få til viltoverganger hvis dere legger ny E6 ØST. Der det blir en tunnel, i tillegg til viltgjerder, som kan fungere fint som viltovergang.</p>	<p>Viltovergang og viltgjerder utredes som del av planprosessen</p>	
<p>Ragnhild Mjøen (18.03.2022)</p>		
<p>I følge den siste klimarapporten fra FN er det aller viktigste vi må slutte å gjøre, å bygge ned natur. Uansett om man velger østlig eller vestlig forslag, vil det være nettopp dette man gjør i dette området. I tillegg vil man ha eksisterende E6 som vil en svært kostbar "lokalvei" å vedlikeholde. Vedlikehold er sjelden Nye Veiers oppgave og pengesekk, men noen må betale også for dette.</p> <p>Den eneste bærekraftige løsningen vil være å utbedre eksisterende E6 til "god nok" standard. Jeg sier "god nok", fordi å bygge ny E6 uavhengig om det er øst eller vest vil være et overdimensjonert prosjekt med tanke på trafikkmengde. Nasjonal transportplan peker på at biltrafikken må ned i årene som kommer, og da blir det feil å bygge vei for økende trafikkmengde.</p> <p>Utbygger som har ansvaret for riksvei 3 gjennom Østerdalen, sier at å utbedre eksisterende vei er en langt billigere løsning enn å bygge ny vei. Da har man også i tillegg den gevinsten at midlertidig vei ved bygging etterpå kan brukes til lokal vei / gang- og sykkelvei som er billigere å vedlikeholde.</p> <p>Ny og større vei fører til høyere fart. Man vet at høyere fart gir større utfordringer rundt trafikksikkerhet, selv om veien har midtdeler. Høyere fart gir også større utslipp, noe som igjen gir et</p>	<p>Bemerkningen tas til orientering. Nye Veier følger med dette prosjektet opp nasjonale bestilling og nasjonal politikk på området.</p> <p>Nye Veier legger vekt på å minimere kostnader og konsekvenser, både for miljø og samfunn. Tema som er berørt her inngår som tema i utredningsarbeidet.</p>	

<p>større klimaavtrykk. Ny vei krever også større areal, noe som også påvirker klimaavtrykket i negativ retning.</p> <p>Med den klimautviklingen vi ser nå, og som er svært godt dokumentert, så har vi ikke noe annet valg enn å sette klima som det aller viktigste punktet uansett hva vi gjør.</p>		
<p>Tor Olav Østerås (20.03.2022)</p>		
<p>På vegne av min mor, Inger Østerås, kommer innspill på at hun er skeptisk til mulig ny E6 forbi eiendommen gnr. 98 bnr. 11 i Rennebu. Slik vi forstår det er det tenkt ny trasse enda nærmere min mors bolig enn dagens E6 og med ny adkomst til eiendommen. Vi er redde for at det vil forringe både bokvalitet og verdi på eiendommen.</p>	<p>Bekymringen er forståelig. Alternative traséer utredes og det legges vekt på å minimere negative virkninger for naboer og berørte grunneiere. Evt. tiltak som bidrar til å redusere konsekvensene utredes i planarbeidet.</p>	

Merknadsbehandling del 2

Nedenfor er innspill til høring av planprogram som ble varslet i 2020.

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
Fylkesmannen i Trøndelag	Det er positivt at et av prosjektmålene er mer dyrkamark etter ferdigstilling av veien. Samtidig må man ha fokus på kvalitet på dyrkajorda i tillegg til antall daa. Ved permanent omdisponering av dyrka jord må det utarbeides en plan som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte, og dette må sikres gjennom bestemmelsene.	Svares ut i konsekvensutredning for naturressurs, samt oppfølging plankart og bestemmelser.	X
	Når det gjelder rigg-, anleggs- og deponiområder er det viktig å finne andre arealer enn dyrka og dyrkbar jord, produktiv skog med middels og høy bonitet, samt nøkkelbiotoper.	Plassering av rigg-, anleggs- og deponiområder vurderes i samråd med landskapsarkitekter, naturvitere og fagfolk med lanbruksekspertise.	
	Det bør tilføyes at konsekvensene for skogbrukets verdiskaping og skogens karbonfangst skal utredes slik at dimensjoneringen av avbøtende tiltak ved avskoging står i forhold til tiltaket. Vi viser i den forbindelse til <i>Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning</i> .	Tas til etterretning. Planprogram revideres til å inneholde dette.	X
	Videre er det helt sentralt å sikre tilgjengelighet til tilgrensende skogareal for skogsdrift, og allmennhetens bruk både under og etter anleggsfasen.	Det tilstrebes å sikre atkomst til alle driftsområder for landbruket.	
	Det blir trolig en del overflødig veiareal med denne planen. Bestemmelsene må sikre at disse tilbakeføres til landbruksformål slik det er gjort i en del andre reguleringsplaner for E6.	Restbruken vurderes i reguleringsplanarbeidet. Formål vurderes i forhold til aktuell framtidig bruk.	
	Smal fire-felts motorveg med vegbredde 20 m i stedet for 23 m bør vurderes da det ville vært en stor fordel for landbruket med mindre arealbeslag som gir mindre omdisponering av landbruksarealer.	Vegbredde 20 meter legges til grunn for reguleringsplanen.	Vegstandard omtales nærmere i planprogrammet.

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
	Støy er et av de temaene det skal utarbeides egen fagrapport om. Dette er svært viktig å utrede for både anleggs- og driftsfase. Utredningen må synliggjøre støysoner og lokalisering av bebyggelse som er støyutsatt. Eventuelle avbøtende tiltak må fastsettes i planbestemmelsene.	Støy utredes og synliggjøres i egen delrapport og på støykart. Bestemmelsene vil ivareta aktuelle avbøtende tiltak.	X
	Også for luftforurensning skal det utarbeides en fagrapport. I denne sammenhengen er det viktig å også utrede støvproblematikken, både i drifts- og anleggsfase.	Dette er i tråd med det som allerede er formulert i forslag til planprogram.	X
	<p>Viltets bruk av området må klarlegges, samt om planforslaget kommer i berøring med annet viktig naturmangfold. Naturtyper på land skal kartlegges etter <i>Miljødirektoratets kartleggingsinstruks – kartlegging av naturtyper etter NiN2 i 2019 (M-1287/2019)</i>, eventuelt etter oppdaterte utgaver av denne. Kartlegger skal ha kunnskap om og erfaring fra naturtypekartlegging etter denne metoden. Data fra kartleggingen skal følge retningslinjer for innlegging i offentlige databaser, som i dette tilfellet er Naturbase.</p> <p>Når det gjelder naturmangfold skal planforslagets alle tiltak og inngrep vurderes etter prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven (NML) av 2009, holdt opp mot forvaltningsmålene i §§ 4 og 5 i NML. Se også <i>Veileder til naturmangfoldloven kapittel II (T-1554)</i>.</p>	Dette er i tråd med det som allerede er formulert i forslag til planprogram.	X
	Videre er det svært viktig at slike kryssinger blir funksjonelle slik at de faktisk blir brukt. Det bør settes bestemmelser som sier at bruken av viltpassasjer skal kartlegges etter at prosjektet er ferdigstilt, og at det settes i verk tiltak for å utbedre passasjene om de ikke er funksjonelle.	Det utredes kryssningspunkt. Disse blir regulert, med tilhørende bestemmelser. Dersom det er behov for oppfølging vil dette tas med.	X
	Det må undersøkes om mindre veier i området blir brukt av fotgjengere eller syklist, og planen må ikke redusere sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter, og på den måten bidra til økt biltrafikk lokalt. Kollektivtransportens behov	Dette tydeliggjøres i planprogrammet og utredes som del av trafikkanalysen.	X Planprogrammet justeres

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
	skal også hensyntas, jf. Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging.		
	Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, ivareta klimatilpasning som hensyn, og tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.	Dette inngår i utredningene som ligger i forslag til planprogram.	X
	Håndtering av overvann må vurderes i planarbeidet. Overvann bør løses på overflaten og da fortrinnsvis gjennom naturlige løsninger som bekker, tjern og myrdrag. God ivaretagelse av natur i området er gjerne også god klimatilpasning.	Tas til orientering. Overvannshåndtering er tema for utredningene.	
	Mellomlagring og slutt disponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset skal vurderes i planprosessen. Overskuddsmasser er næringsavfall som skal avhendes til godkjent deponi. I tillegg til planavklaring skal det foreligge en utslippstillatelse til deponi etter forurensningslovens bestemmelser. Fylkesmannen er forurensningsmyndighet og gir eventuelle utslippstillatelser etter egen søknad.	En er godt kjent med regelverket for deponering av masser. Søknader sendes forskriftsmessig. Tas til orientering, men er ikke reguleringsplanrelevant.	
	Det er bra at planområdet skal kartlegges for fremmede, skadelige arter. Noen av disse artene er på lista over arter det ikke er lov å spre ut fra nåværende voksested, jf. Forskrift om fremmede organismer § 9. Det bør innarbeides rekkefølgebestemmelser som sier at området skal kartlegges og at evt. fremmede, skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeidet settes i gang. Videre må det settes bestemmelser som sikrer at det ikke blir fraktet fremmede, skadelige arter inn i området via masse eller utstyr utenfra, samt bestemmelser som sikrer at området ikke blir beplantet med fremmede, skadelige arter.	Dette er allerede innarbeidet praksis og ligger i planprogrammet. Bestemmelser tar dette inn.	X
	Ny E6-trase krysser og har nærføring til friluftsområder og traseer som er kartlagt som viktig. Det er viktig at muligheten for friluftsliv ikke forringes som følge av planen. Det bør	Friluftsliv er utredningsteam og merknaden er allerede inne i forslag til planprogram.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
	vurderes om det er aktuelt med støyskjerming på enkelte strekninger		
	Nedstrøms planområdet starter en strekning av Orkla som er tilgjengelig for anadrom fisk. Det er viktig at det ikke blir gjort tiltak som kan føre til nedslamming nedstrøms tiltaksområdet. Videre er det viktig at det ikke blir gjort tiltak i Orkla, Gisna eller andre vannforekomster ved kryssing eller nærføring som kan føre til redusert miljøtilstand. Dette gjelder både permanente og midlertidige inngrep, jf. vannforskriften § 12. Det må heller ikke gjøres inngrep som permanent skader kantvegetasjonen langs vannforekomstene.	Tema inngår i utredningene.	X
	Det må også beskrives hvilke konsekvenser tiltakene kan få for grunnvannsforkomster som kan bli berørt av planforslaget. Avbøtende tiltak eller alternativ lokalisering må vurderes.	Dette inngår i utredningskravet.	X
	Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017) .	Dette er i tråd med planlagt utredning.	X
Trøndelag Fylkeskommune	Det nye Ulsbergkrysset blir planskilt der Rv3 vil krysse over E6. Vi er opptatt av at krysset E6/Rv3 utformes med løsninger som ivaretar kollektivtransporten med pendlerparkering.	Dette inngår som planlagte tiltak.	
	Utfordringer knyttet til lokalvegnettet med adkomster og kryssinger, bl.a Seierdalsvegen ble nevnt i regionalt planforum 16.09.2020, men er så langt vi kan se ikke omhandlet i planprogrammet.	Løsninger for lokalvegnettet inkludert Seierdalsvegen vil bli avklart i reguleringsplanarbeidet.	
	Ivaretagelse av støy og støv i plansaken er viktig for å ivareta bokvaliteten. Dette gjelder i både i anlegg- og driftsfasen. Støy og støv må utredes samt konsekvensene som følge av tiltaket. Statens vegvesen er vegeier og fylkeskommunen viser til deres uttalelse.	Dette inngår i forslag til planprogram.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/utredninger
	<p>Elva Orkla er lakseførende opp til Stoin og er godt tilrettelagt for laksefiske med gapahuker flere steder. Elva er regulert, så vannstanden kan variere raskt. Elva er delt opp i mange forskjellige fiskevald. Orkla er registrert som svært viktig friluftsområde. I område nord for Orkla det registrert områder for friluftsliv med turløyper og skitrase.</p>	<p>Konsekvensene for friluftsliv utredes. Bidrag til kartlegging av verdier tas til etterretning.</p>	<p>X</p>
	<p>Trøndelag fylkeskommune er som vannregionmyndighet opptatt av å sikre at alt arbeid som kan berøre vann skal ivareta hensynet til opprettholdelse eller forbedring av vannforekomstene. Vi presiserer at det i henhold til §4 i vannforskriften ikke er lov til å forringe en vannforekomst, og at en ved anvendelse av §12 sørger for at vilkårene a,b og c blir oppfylt.</p> <p>Følgende 4 vannforekomster ligger innenfor reguleringsområdet;</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Orkla, bekkefelt øst, Innset-Berkåk, vann-nett ID 121-274-R, har moderat økologisk tilstand. Negative påvirkningsfaktorer er tungmetaller fra berggrunnen. ii) Orkla-Innset -Bratset kraftverk (SMVF), vann-nett ID 12-274-R. Utløsende negative miljøfaktorer er vannkraft og minstevannføring. iii) iii) Krokbecken, vann-nett ID 121-130-R, har god økologisk tilstand iv) iv) Gisna, nedre del, vann-nett ID 121-580-R, har god økologisk tilstand <p>Det er viktig at det videre planarbeid tar nødvendig miljøhensyn til disse vann-forekomstene.</p>	<p>Dette inngår i planprogrammets utredningskrav. En er kjent med vannforekomstene som nevnes. Arbeidet skjer i tråd med gjeldende forskrifter.</p>	<p>X</p>
	<p>Det er viktig at utredningene og beskrivelsene inkluderer forholdet til fisk og andre vannlevende organismer. I henhold til planprogrammet synes dette ivaretatt. Som forvaltningsmyndighet for innlandsfisk minner vi om at tiltak som kan medføre fare for å forringe</p>	<p>Som nevnt over, så inngår dette i utredningskravene i forslag til planprogram.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/utredninger
	<p>produksjonsmulighetene for fisk og andre ferskvannsorganismer må omsøkes etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p>		
	<p>Det er positivt at barrierevirkninger for vilt skal vurderes, og at kunnskapsgrunnlaget for vilt, med spesielt fokus på storvilt skal økes. Det er viktig at beite- og leveområder kartlegges og at trekkeområdene for vilt ivaretas i reguleringsplanen. For å ivareta viltkryssinger i området er det veldig viktig at denne reguleringsplanen sees i sammenheng med tilgrensende reguleringsplan i nord, slik at avstanden fra mulig viltkryssing i nord ikke blir for stor til neste mulige viltkryssing i denne reguleringsplanen. Dette for å redusere fragmenteringseffekten som ny E6 vil ha. Det er også viktig at utforming av bruer ikke skaper hindringer for vilttrekk langs elver. Et annet viktig moment er at viltkryssinger over ny E6 sees i sammenheng med jernbanen.</p>	<p>Dette inngår i utredningene, jfr. forslag til planprogram.</p> <p>Forholdet til kryssing(er) nord for denne reguleringsplanen inngår i utredningen.</p>	<p>X</p>
	<p><u>Kulturminner</u> <i>Nyere tid</i> SEFRAK-registrert bebyggelse (bygninger fra før 1900) som blir berørt må omhandles i planprogrammet/beskrives i konsekvensutredningen.</p> <p><i>Eldre tid</i> Før vi kan gi uttalelse må det foretas en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til <i>automatisk fredete kulturminner</i>.</p> <p>Uttalelsen fra Trøndelag fylkeskommune vil ikke være endelig før de arkeologiske forhold er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold. Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger. Selve registreringen vil kunne gjennomføres vår/ sommer 2021.</p>	<p>Planprogrammet skal justeres i henhold til dette.</p> <p>Tidspunkt for kartlegging av automatiske fredete kulturminner og planbehandling tas til etterretning.</p>	<p>X Planprogrammet justeres</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Bane NOR	Når plandokumentene sendes oss til offentlig ettersyn, er det viktig at jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen med tilhørende anlegg.	Tas til etterretning.	
	Bane NOR kan ikke akseptere en reguleringsplan for ny E6 som vil kunne begrense drift og utvikling av masseuttaket og adkomstvegen. Det er viktig at det legges betydelig vekt på dette i det pågående planarbeidet.	Forholdene tas inn som del av utredningene, mtp. evt. justeringer/utvidelser/erstatningsområder for massetaket og vurdering av driftsbegrensninger.	X
	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.	Dette inngår i plan- og utredningsarbeidet.	X
	Det er viktig at det utredes hvordan en realisering av planen kan påvirke viltets trekkveier og følgende dette kan få for jernbanen. Det må også gis en beskrivelse av eventuelle nødvendige avbøtende tiltak for å unngå økt sannsynlighet for uheldige hendelser mellom tog og vilt/bufe.	Viltets trekkveier kartlegges. Det legges opp til tiltak for å styre kryssinger. Bufo er en del av dette.	X
	En må unngå at ny E6 med tilhørende anlegg og virksomhet fører til økt ferdsel over planoverganger på jernbanen. Dette bør utredes. Det bør også ses på mulighetene for å erstatte planoverganger med planskilte kryss.	Nye Veier tar ansvar for, og utreder virkninger av E6-tiltaket. I den grad det må inkludere jernbane vil dette tas inn. Forhold som ikke er en konsekvens av vegtiltaket ligger utenfor Nye Veiers mandat å ta ansvar for. Tematikken tas inn i trafikkanalysen.	
	Vi ber om at det i planarbeidet utredes og legges vekt på å unngå at de planlagte tiltakene inklusive støytilltak øker støybelastningen mot jernbanen og fra jernbanen mot omgivelsene.	Dette inngår i planlagte støyanalyser.	X
	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 mtp. møte.	Nye Veier ser positivt på uttrykt ønske/behov for samhandling i planprosessen.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/utredninger
	Planmyndigheten, Rennebu kommune, bør inviteres med på eventuelle møter.		
Direktoratet for mineralforvaltning	DMF mener at etablerte uttak som er konsesjonspliktige blir vurdert under prissatte konsekvenser. Planprogrammet for øvrig omtaler ikke mineralske ressurser. Hensynet til den berørte forekomsten og det etablerte masseuttaket er ikke omtalt og kan derfor ikke ivaretas på linje med øvrige tema, verken som prissatt eller ikke-prissatt konsekvens.	Planprogrammet justeres slik at dette temaet utredes.	X
	Reguleringsplanen for E6 Nedgård-Toset går igjennom et regulert massetak i drift. Det er uheldig om planlagt vegtrase ødelegger for driften i uttaket. DMFs faglige råd er derfor at det gjøres en vurdering av planens påvirkning på driften på Markøya og de gjenstående ressursene i området, og at dette inngår i de prissatte konsekvensvurderingene.	Vurderes i det videre planarbeidet. Ulempene knyttet til nærføring til massetak må vurderes opp mot øvrige ulemper.	X
	Det opplyses at 500 meter av strekningen skal gå i tunnel. Masseoverskuddet fra tunnelen skal benyttes til veilinjen. Dette kan bidra til at potensielle byggeråstoffressurser, blir utnyttet framfor å deponeres og er derfor positivt med tanke på ressursutnyttelse.	Merknaden tas til orientering.	
NVE	Området ligger, som tiltakshaver også bemerker i det tilsendte planarbeidet, over marin grense. Det er derfor ikke kvikkleireskredfare i området.	Dette er vi innrettet etter.	
	Vi forutsetter uansett at en ved offentlig ettersyn og høring av planforslaget har avklart grunnforholdene. Dette gjelder også ved evt. behov for uavhengig kontroll som bør være på plass før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.	Utredningene skal være på plass ved offentlig høring. Det legges opp til at 3.parts kontroll er gjennomført før endelig vedtak.	X
	Dersom det er tvil om hvorvidt massene kan benyttes i andre deler av anlegget på en regningssvarende og fornuftig måte, anbefaler vi derfor sterkt at Nye Veier tar hånd om massedeponeringen på egen hånd gjennom å regulere område(r) for (midlertidige) massedeponi(er) selv for å unngå	Å planlegge/utrede «egne» deponiområder er en del av plan- og utredningsarbeidet.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	ovennevnte tilstander og derved redusere (unødvendige) naturinngrep.		
	I digitalt møte i planforum ble det opplyst fra at det neppe er behov for tidligere innregulerte massedeponi benevnt «BAA 3» men at dette ikke blir regulert vekk. På møtet ble det bemerket at dette deponiet utfordrer interesser som høyspentlinje, myr og bekkedrag. Dette er interesser som faller inn under våre forvaltningsområder og som vi er opptatt av at ivaretas. Dersom prosjektet ikke har behov for deponiet vil vi derfor sterkt anbefale at dette tas ut av planforslaget.	BAA3 er godkjent deponi som bare vil bli tatt i bruk om øvrige er full, utilgjengelige eller for langt unna. Området vil imidlertid ikke foreslås tatt ut før en har bedre kontroll over behovet. Tema vurderes i planprosessen.	X
	Det må kunne godtgjøres at evt. skred ovenfra som følge av tiltaksrealisering ikke kan ramme 3.part (ut over selve veikroppen). Evt. nødvendige avbøtende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet må beskrives og virkningene av disse dokumenteres.	Tas til orientering. Vurderes i det videre planarbeidet.	X
	<p>Igjenfyllinger av områder med høyt biologisk mangfold med deponimasser bør unngås. Spesielt er vi kritiske til nedfylling av ravinedaler som er en sårbar naturtype som dessverre er i sterk tilbakegang grunnet tekniske inngrep.</p> <p>Det må kunne godtgjøres at evt. vassdragskryssinger ikke innebærer vesentlig negative konsekvenser for de allmenne interessene i vassdragene. Evt. avbøtende tiltak må beskrives og i størst mulig grad hjemles gjennom bestemmelsene til planforslaget. Også av hensyn til de allmenne interessene i vassdraget bør en i størst mulig grad unngå lukkede løsninger.</p> <p>Forholdet til hvorvidt kravene gitt i miljømålene i vannforskriftens § 4 vil oppfylles, evt. hvilke avbøtende tiltak som må gjennomføres for å oppnå dette, bør beskrives. NVE er som kjent kritisk til inngrep og utfyllinger i vassdrag. Dersom dette likevel anses som nødvendig/ønskelig, må grunnforholdene og virkningene for hydrologi/hydraulikk og naturmangfold beskrives og dokumenteres, evt. med avbøtende tiltak.</p>	<p>Det legges vekt på å ikke fylle igjen daler eller vassdrag, men heller bygge terreng på flater/ved høydedrag for så å revegetere.</p> <p>Konsekvensutredningene har dette som tema.</p> <p>Virkningene i forhold til Vannforskriften utredes.</p>	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Eier av infrastrukturanlegg er selv ansvarlig for at tiltakene oppfyller virksomhetens og samfunnets krav til sikkerhet for brukerne av anleggene. Når det kommer til tredjepart vil det imidlertid være sikkerhetskravene i TEK17 og plan- og bygningsloven som kommer til anvendelse dersom det er fare for at tredjepart vil kunne bli negativt berørt av nye infrastrukturtiltak. Denne type konstruksjoner og anlegg bør som minimum tilstrebe å oppfylle kravene til 200-års flom + klimapåslag i tråd med bla. Klimaprofilene, «Klima 2100» og de «Nasjonale forventningene til kommunal og regional planlegging». For dette området anbefales min. 20% klimapåslag. Kryssing av vassdrag bør i størst mulig grad gjennomføre vha. bruer og ikke kulverter og evt. pilarer bør ikke fundamenteres i vannstrengen og det må godtgjøres at erosjon og flomfare ikke øker som følge av vassdragsnære tiltak.</p> <p>For å redusere muligheten for flomfare (og skred) bør overvannssystemet i størst mulig grad etableres som åpne løsninger. Der det evt. likevel er nødvendig med kulverter og rør, bør minimum rørdiameter angis. Både forholdet til åpne løsninger og minimum kulvert diameter bør tas inn i- og hjemles i bestemmelsene. Løsningene/systemene må ta høyde for forventede klimaendringer.</p>	Merknadene blir ivarettatt som del av utredningsarbeidet.	X
	Dersom tiltaket kommer i nærføring eller direkte i konflikt med overføringslinjer for kraft må det tas kontakt med eier og/eller områdekonsesjonær for å drøfte problemstillingene. Evt. høyspentlinjer må tas inn som hensynssone fare med tilhørende bestemmelser som ivaretar drift, vedlikehold og sikkerheten til anlegget samt hensynet til tredjepart. Bredden på sona bør være enhetlig og ikke være smalere enn 30 meter.	Dette er en del av plan- og utredningsarbeidet.	X
Statens vegvesen	Statens vegvesen er i utgangspunktet positiv til prosjektet og mener det kan løse kryss-utfordringene mellom E6 og riksveg 3 ved Ulsberg på en bedre måte. Vi forventer generelt et kvalitativt planarbeid i tråd med våre håndbøker der det i	Alle vegtiltak utredes i tråd med foreliggende håndbøker. Søknader om fravik sendes fortløpende for avklaring.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>utgangspunktet ikke er aktuelt å akseptere fravik. Dersom det likevel viser seg umulig å realisere veganlegget uten fravik, skal Statens vegvesen ha en detaljert liste med beskrivelse og begrunnelse av eventuelle behov for fravik. Alle avvik skal være avklart før planen sendes ut på offentlig ettersyn. I motsatt fall må vi vurdere innsigelse.</p> <p>Vi forutsetter videre at Vegsikkerhetsforskriften, som setter krav til gjennomførte TS-revisjoner på Ten-T vegnettet, blir fulgt opp; jf. håndbok V720 – 'Trafikk-sikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner'. Denne uavhengige kontrollen kan også avdekke mulige fravik. Med bakgrunn i ovennevnte vil vi på det sterkeste frarå bruken av 'kombinert formål' siden dette ikke gir en tilstrekkelig avklaring av hva som skal planlegges og hvordan arealet skal utformes – og således ikke bidrar til å avdekke eventuelle behov for fravik før sent i prosessen. Dette er særlig utfordrende opp imot prinsippene om en transparent forvaltning og dialogen med publikum generelt (og ikke nødvendigvis bare fagmiljøet) samt det forhold at en sak skal være tilstrekkelig opplyst før vedtak fattes, jf. Forvaltningsloven.</p>	<p>Tas til etterretning. Vurderes i det videre planarbeidet.</p>	
Sametinget	<p>Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst: <i>«Kulturminner og aktsomhetsplikten. Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må videreføres til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.»</i></p> <p>Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet.</p>	<p>Tas til orientering. Tas med i bestemmelsene.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
	Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.		
Mattilsynet	Har fokus på at drikkevannsbrønner og vannverk blir kartlagt og at eventuelle konflikter blir håndtert på en tilfredsstillende måte. I tidligere planprogram har følgende stått: «... <i>det skal gjennomføres risikovurdering for alle drikkevannsbrønner og vannverk som berøres</i> ». Nasjonale mål for vann og helse bør legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen (overordnede rammer). Protokollen gir klare føringer for hva som forventes, og vil lette arbeidet med å sette konkrete krav til tiltak og operative mål hva drikkevannsinteresser angår.	Eventuelle berørte drikkevannsbrønner og vannverk kartlegges i fagrapport for hydrologi og VA.	X
	Av referatet fra oppstartsmøtet kommer det fram at tiltaket kommer i konflikt med eksisterende kommunal vannforsyning. Vi har forventninger til at dette løses på en god måte, og ikke medfører vesentlige avbrudd i vannleveransen eller utfordringer for vannverkseier i ettertid. Det er i utgangspunktet uheldig at etablert vannforsyning blir påvirket av utbygginger.	Nye Veier tar ansvar for å sikre god og sikker vannforsyning. Dette skal håndteres slik at det ikke blir brudd i forsyningen.	X
	<p>Planteskadegjørere/floghavre er ikke registrert i kommunen, men det er trolig lite undersøkt. Vi kan ikke se av planprogrammet at dette skal utredes. Under 4.3 <i>Naturmangfold</i> omtales lokaliteter med fremmedarter, spesielt med fokus på høyeste risikokategorier.</p> <p>Prosjektet bør kartlegge sannsynligheten for forekomst av planteskadegjørere og floghavre og om nødvendig etablere en praksis for å redusere faren for spredning av disse. Gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Når det gjelder floghavre er dette særlig relevant på arealer der det dyrkes eller har vært dyrket korn. Spiredyktige frø kan overleve i minst 10 år i jorda. Det samme gjelder PCN. PCN kan overleve i jorda uten vertsplante i over 30 år.</p>	Dette følges opp gjennom utredning og tiltaksplan for gjennomføringen. Føringer for dette tas inn i reguleringsbestemmelsene.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	Det er viktig med en god håndtering av viltkryssinger og sikring mot viltpåkørsler. Det er viktig at man klarer å opprettholde mest mulig eksisterende trekkruiter for vilt for å begrense unødvendige belastninger.	Viltkryssinger er tema i plan- og utredningsfasen.	X
	Gjennomføre kartlegging og risikovurdering / KU for å sikre at eventuelle vannforsyningsystemer i planområdet, eller i nærheten av planområdet, ikke blir negativt påvirket av E6 – utbyggingen og deponier.	Kartlegging er en del av plan- og utredningsarbeidet.	X
	Det er viktig at beliggenheten til ledningsnett og andre installasjoner knyttet til distribusjon og lagring av drikkevann blir grundig utredet i forkant av oppstarten. Dette gjelder også ledningsnett til enkeltvannforsyninger. Det må også sikres at eier / vannverkseier har tilfredsstillende tilgang til denne infrastrukturen etter at utbyggingen er ferdigstilt. Gjelder også ved etablering av deponier.	Kartlegging er en del av plan- og utredningsarbeidet, også sikring av vannforsyninger.	X
	Mattilsynet minner om registreringsplikten som påligger vannforsyningsystemer som er tenkt å forsyne minst 2 abonnenter. Registreringen skal skje før byggestart, jf. drikkevannsforskriften § 17. I noen tilfeller kan dette utløse krav om plangodkjenning. Hvis den maksimale drikkevannsproduksjonen pr. døgn vil overstige 10 m ³ , skal planen for etableringen godkjennes før bygging tar til. Samme kravet gjelder hvis vannforsyningsystemet skal forsyne sårbare abonnenter. Den berørte kommunale vannforsyningen vil utløse krav om plangodkjenning før byggestart om det blir nødvendig å erstatte vannkilden. Det er avgjørende at man finner en ny vannkilde med tilstrekkelig kapasitet og tilfredsstillende vannkvalitet. Behovet for vannbehandling må vurderes ut fra vannkvalitet og grenseverdier / tiltaksgrenser i drikkevannsforskriften.	Prosedyrekravene tas til etterretning. De hjemles imidlertid ikke i reguleringsplanen.	
Statskog	Statskog SF har inngått avtaler om rett til masseuttak med to ulike firma innenfor det arealet som er regulert til masseuttak. Dersom vegen bygges over det arealet som er regulert til masseuttak vil dette utløse et erstatningskrav fra Statskog SF.	Forholdene tas inn som del av utredningene, mtp. evt. justeringer/utvidelser/erstatningsområder for massetaket og vurdering av driftsbegrensninger.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
	Vi vil be om at eventuell ny E6 legges øst for / utenfor det arealet som er regulert til masseuttak.		
	Videre ser vi at ny adkomstveg til Markøya masseuttak, Markøyvegen, som også er en del av Planid: 2009005 blir berørt av planlagt ny trase for E6. Denne vegen går fra masseuttaket og sørover inn på eksisterende fylkesveg Seiersdalsvegen. Vegforening for Markøyvegen er stiftet og vegen er godkjent av Rennebu kommune for bygging i år. Det må bygges en undergang på eventuell ny E6 som sikrer adkomsten til og fra Markøya masseuttak.	Tilfredsstillende adkomst til Markøya uttak skal ivaretas.	
Forum for Natur og Friluftsliv	<i>Vårt primære innspill er at Rennebu kommune ikke går videre med planene, men at den gjeldende reguleringsplanen består.</i> Det nye forslaget er vesentlig mer inngripende enn den allerede regulerte traseen. Over 6000 dekar skal omreguleres hvorpå et enda større areal blir indirekte berørt av tiltaket. Med den gamle traseen liggende i vest og ny E6 i øst, ispedd riksveg 3 og andre internveier og bebyggelser, vil den økologiske funksjonen til området reduseres betydelig. Området vil fungere som en stor barriere med fragmenterte biotoper mellom et nettverk av infrastruktur. I en tid der det blir stadig viktigere med bærekraftig arealbruk skal altså en omvei og noen skarve sekunder spart være nok til å forsyne seg av betydelige naturområder?	Synspunktet tas til orientering.	
	Godkjenner allikevel Rennebu kommune at det jobbes videre med planprogrammet, har vi følgende innspill; I henhold til KU-forskriften §19 må konsekvenser knyttet til <i>alternativer</i> utredes grundig. I dette tilfellet fremstår null-alternativet (KU-forskriften §20) tungtveiende da gjeldende reguleringsplan stort sett nytter forringet/nedbygd natur og eksisterende vei.	Alternativer utredes, både gjeldende reguleringsplan er vurdert, samt flere alternative linjer. Dette vil komme med i plandokumentene.	
	Det må gjennomføres nykartlegging av naturmangfold . Det går ikke tydelig frem av kapittel 4.3 om dette er planlagt og planprogrammet bør spesifisere at dette skal gjennomføres.	Planprogrammet legger opp til kartlegging som skal være tilfredsstillende for vurderingene og anbefalingene, herunder også avbøtende tiltak.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Nykartlegging må foretas på vår/forsommer mht fugl og eventuell hekkeaktivitet.</p> <p>Nykartlegging må foretas av konsulent med god kompetanse på rødlistearter innen sopp, lav og karplanter og gjøres på egnet tidspunkt for dette.</p>		
	<p>Det ser ut til tiltaket berører gammel jordbruksjord som kan være verdifull naturbeitemark eller slåttemark. Det er dermed med stor sannsynlighet naturtypelokaliteter med A-, B- eller C-verdi. Det ligger mange småbruk i traseen, men ingen av disse er kartlagt fra før.</p>	<p>Det gjennomføres egen konsekvensutredning på naturressurser/landbruk.</p>	<p>X</p>
	<p>Det må gjennomføres en viltkartlegging med spesielt søkelys på viltoverganger og mulige barrierer. Det er tidligere påvist store utfordringer med viltpåkjørsler ved Granholtet.</p>	<p>Dette inngår i plan- og utredningsarbeidet.</p>	<p>X</p>
	<p>En helhetlig vurdering utover planområdet må foretas. Det er sannsynlig at det nye tiltaket i tillegg til de gamle inngrepene samlet sett vil påvirke omkringliggende natur i betydelig grad. De små lommene av gjenværende natur vil være av redusert kvalitet for en rekke arter, og det er viktig at utredningen også tar for seg konsekvenser på økosystemnivå. Samlet belastning får på generelt grunnlag for lite fokus slik dagens arealforvaltning med spredte tiltak og reguleringer foretas.</p>	<p>Influensområder defineres og utredes i tråd med planprogrammet.</p>	<p>X</p>
	<p>Regjeringen har gjennom "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023" (vedtatt ved kongelig resolusjon 14.mai 2019) presisert at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer. Målene skal være en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.</p> <p>Konsekvensutredningen bør inneholde en vurdering av tiltaket sett opp mot FNs bærekraftsmål; med særlig fokus på mål nr 3 "God helse og livskvalitet: Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle" og mål nr. 15 "Livet på land" hvor det bla.</p>	<p>Tema som god helse og livskvalitet inngår i utredningene (friluftsliv) og Naturmangfold utredes. Det gjennomføres en samlet vurdering av konsekvensene.</p> <p>Vektingene av de ulike konsekvensene er til syvende og sist et politisk spørsmål.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	presiseres at en skal stanse og reversere landforringelse og tap av artsmangfold. Herunder bevare biologisk mangfold, samt ta vare på skog og myr.		
	En vurdering av arealbruken sett opp mot nasjonale og regionale mål med spesielt fokus forpliktelser knyttet til nedbygging av natur og arealnøytralitet.	Dette inngår i en samlet vurdering	X
	Tiltakets totale klimaregnskap må synliggjøres med spesielt fokus på myr og øvrig organisk materiale som karbonlager. Det må ikke være tvil om tiltakets klimafordeler hvis dette argumentet skal være gjeldende for videre planlegging. Selv før utslipp fra nedbygging av myr er medregnet fremstår klimaargumentet som tvilsomt i dag.	Klimaregnskap gjennomføres og følger saken. Det legges til grunn for plan- og utredningen at nedbygging av myr skal minimeres.	X
	Vi går nå inn i FNs tiår for restaurering av natur. Et forslag til betydelige avbøtende tiltak bør legges frem. Det bør stilles krav om at arealer som omdisponeres til motorvei kompenseres gjennom restaurering av annet areal slik at volumet organisk materiale er det samme eller større. Områder som tidligere er grøftet kan restaureres ved at grøfting tettes slik at tilstanden som myr/våtmark gjenoprettes. Dette er tiltak som kan berøre grunneiere som ikke er direkte berørt av reguleringsplanen, men naboer til anlegget. Kompensasjon til disse grunneierne som berøres av slike avbøtende tiltak må derfor også inn i budsjettet for veiprojektet.	Det legges opp til å øke dyrkajordarealet i saken. Det er ikke lagt til grunn restaurering av natur ut over dette.	X
	Det er også en rekke andre kvaliteter som berøres av det foreslåtte tiltaket. I den relativt finmaskede friluftslivkartleggingen til Rennebu kommune er det påvist tre viktige friluftslivsområder som havner i konflikt med foreslått planområde. Disse vil bli betydelig forringet eller i verste fall gå helt tapt. Dette er skiløyper, stier og kvaliteter som betegnes som viktige nærturterreng for lokalbefolkningen. Nye Veier fokuserer mye på samfunnsnytt i form av kortere reisetid, men har ikke tilstrekkelig medregnet det samfunnet taper på å miste et betydelig naturområde. Som eksempel er	Det gjennomføres konsekvensutredning for friluftsliv, by- og bygdeliv. Utredningen tar også for seg jakt, fiske og andre faktorer som betraktes som friluftsliv.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>det i Norge anslått besparelser på inntil 80 milliarder kroner årlig på økt aktivitet og friluftsliv hvor nærturer utgjør en betydelig del av friluftslivet. Det bedrives også flere former for jakt her, og spesielt Rennebu JFF er kritiske til hvordan et slikt tiltak påvirker deres kjernevirksomhet, både i og utenfor planområdet.</p> <p>Som det har blitt påpekt er det store spørsmålstegn knyttet til samfunnsnytt av dette tiltaket. Det er lett å tenke seg at det økonomiske for tiltakshaver og entreprenør har veid tyngst her. I planprogrammet står det at forslaget som ble vedtatt i 2019 ikke fremstår som "endelig løsning på sikt". Hva har egentlig forandret seg på et år som gjør at den gamle planen er utdatert? Klimagevinsten ved tilrettelegging for mer biltrafikk og høyere fartsgrense er i beste fall tvilsom i det store bildet. Kostnaden for tap av økosystemtjenestene naturen gir oss er også høyst usikre i "regnestykket" som legges frem som begrunnelse.</p> <p>Det er mange meninger om samferdselsprosjekter og om hvor mye det skal satses på store veiprosjekter i Norge. Det er riktignok en ganske unison masse som ikke synes det er greit å gjøre omfattende innhogg i (nær)natur, spesielt når alternativet fremstår såpass mye mer bærekraftig og fornuftig som i dette tilfellet.</p>	<p>Synspunktet tas til etterretning. Metodikken for å beregne samfunnsnytte er en omforent metode som i hovedsak baserer seg på prissatte konsekvenser, supplert med vurderinger av andre konsekvenser. Ut fra vektingen som ligger i metodikken vil betraktninger om at redusert reisetid og redusert kostnad øker samfunnsnytt.</p>	
Innset krets	<p>Langs traseen er det både private og kommunale vannkilder. Det forventes at disse blir kartlagt og hvis de blir berørt av tiltaket, erstattes av like gode eller bedre brønner. De sies at borrebrønnen på Fikkan er den sikreste vann kilden vi har i kommunen. 25-30 husstander/fritidseiendommer vil bli berørt.</p> <p>Mange er bekymret for at støy fra veien vil være et problem. Dette må gjøres så godt som mulig med god dialog med de berørte. I et av alternativene vil en støyskjerming ikke være godt nok fordi de blir klemt inne mellom jernbane og den nye veien. Ønsker mindre støy i Ulsberg boligfelt.</p>	<p>Nye Veier vil sikre vannforsyning til alle dagens abonnenter.</p> <p>Gjennomføres støyanalyse og støyvurderinger. Vurderes tiltak som en del av planprosessen.</p>	<p>X</p> <p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Traseen vil gi store økonomiske utfordringer med tanke på de utgiftene med opparbeidelsen av hyttefeltet og den nyoppførte hytta og tap av inntekter både som grunneiere og firmadrivere. De føler også et stort ansvar for hytteeierne som har kjøpt hytter hos dem.</p> <p>En løsning i form av en lengre kulvert fra Toset til nye krysset vil være til stor hjelp for å fortsette drifta av hyttefeltet og være med å bidra til inntekter i kommune kassa. Også andre argumenter kan støtte opp om kulvert. Det går et villtrekk der, en lokalvevei, skiløype, vil lette tilgangen til friluftarealer øst for veien og gi en følelse av at veien ikke er for dominerende og ødeleggende. Veien blir lagt ned i terrenget slik at man slipper unødvendig høyde forskjell. Dette vil på sikt trolig gi miljøgevinst, i form av mindre utslipp av klimagasser. Hvis ikke Nye Veier og Statens vegvesen aksepterer lang kulvert ønskes det at vilkåret blir å løse ut hele Tørset hyttefelt, og at Nye Veier og Statens vegvesen regulerer et annet egnet hytteområde samtidig som byggingen av ny E6 pågår.</p>	<p>Innløsning blir vurdert av Nye Veier.</p> <p>En kulvert på denne strekningen gir for stor konstadsøkning i forhold til mulig oppnådd gevinst for området. Parallelt med planarbeidet vurderes ulike krysningsmuligheter for lokalveg, vilt og lysløype. I tillegg vurderes støyreducerende tiltak mot hyttefeltet.</p>	
	<p>Noen berørte grunneiere har ikke blitt kontaktet fra Nye Veier og Statens vegvesen og noen berørte har ikke oversikten over hvor veien skal gå. Dette er svært uheldig. Nye Veier hadde brukt gamle kart ifm. informasjonsmøtene med grunneierne. Det forventes at Nye Veier og Statens vegvesen bruker oppdaterte kart og har god dialog med de pårørte.</p>	<p>Det er beklagelig dersom ikke alle grunneiere er kontaktet ved oppstart. Alle berørte grunneiere vil bli tilskrevet og tatt direkte kontakt med i reguleringsplanfasen.</p>	
	<p>Planene gir stor uforutsigbarhet for folk i området. For under et år siden ble reguleringsplanen for ny E6 mellom Ulsberg og Vindåsliene vedtatt, og folk satte seg i ro med det. Folk har nå stoppet renoveringsarbeidet sitt i frykt for at huset deres skal bli berørt av veibygginga. Dette har også gitt negative ringvirkninger for næringslivet med utsatte/tapte prosjekter.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	
	<p>Eierne på Bakken håper at veien blir trekt lengre sørøst for Bakken slik at den ikke blir så berørt av tiltaket, hvis den østlige trasse blir valgt.</p>	<p>Endelig plassering av E6 vil bli gjort ut ifra en totalvurdering basert på relevante forhold.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Gårdbrukere belyser utfordringene med adkomstveier slik at man kan fortsette med effektiv drift og ulempene med forurensning i form av støy, stress, støv og eksos.</p> <p>Må være kostbart å forandre planene når prosessen med den foreslåtte traseen har kommet så langt. For flere blir en lengre gårdsvei en realitet, hvem skal få ulempene for dette?</p>	<p>Nye Veier vil ses på atkomstløsninger. Det gjøres egne utredninger for støy og luftforurensning.</p>	<p>X</p>
	<p>Bebyggelse må ikke rives før man er sikker på at det blir til hinder for veitraseen. Å flytte hus/tun kan være et alternativ for enkelte berørte.</p>	<p>Konkrete vurderinger av berørt bebyggelse vil bli en del av planarbeidet. Ev. riving/flytting vil bli tematikk i etterkant av vedtatt plan.</p>	
	<p>Mange er bekymret for å kjøre over Stavåbrua. Stavåbrua har flere ganger vært i media på grunn av dårlig forfatning. Brua ønskes inn i de nye planene slik at brua kan brukes trykt som en del av den fremtidige lokalveien.</p>	<p>Brua ligger utenfor planområdet. Ny E6 trasé legges lengre øst i området.</p>	
	<p>For å minske belastningen ønskes det at Nye Veier og Statens vegvesen er åpen om prosessene. Informasjon gir trygghet og mer forutsigbarhet. Det kom ønske om at Statens vegvesen blir kontakt aktør for erstatninger for tapt eiendom, dette på grunn av at noen har dårlig erfaring med Nye Veiers håndtering av erstatninger. Tap/sjenanse av eiendom og da særlig bosted/hytte er en stor belastning for de pårørte.</p>	<p>Det blir anledning til flere høringsmøter og direkte berørte blir kontaktet løpende i prosjektet.</p>	
	<p>Det ble presisert at det var et veldig stort ønske om gode næringsarealer rundt det nye krysset. Og at krysset blir lagt der det er muligheter for at næring kan vokse. Et godt plassert veisideanlegg like ved veien med energistasjon for bilister og tungtransporten vil gi grobunn for mer aktivitet i et etablert næringsområde.</p>	<p>Rennebu kommune må vurdere tilliggende arealbruk nærmere.</p>	
	<p>Beitenæringa ser positivt med den nye trasen, hvis det settes opp gode gjerder langs veien. Ringvirkningene ved et gjerde vil føre til mindre påkjørte husdyr, tryggere vei for brukerne og mindre stress og merarbeid for gårdbrukere.</p>	<p>Det vil være viktig med gjerder langs den nye vegen. Konkret lokalisering av gjerder vil bli en del av neste planfase. Det skal legges til rette for et godt kollektivknutepunkt ved det nye krysset.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Gode løsninger for kollektivtransportløsninger for fastboende og de med fritidseiendom kan være med å begrense kostnadene med transport privat og være en miljøgevinst.</p>		
	<p>Det blir mange berørte i en slik prosess. Det forventes at Nye Veier, Statens vegvesen og Rennebu kommune vil i høyeste grad unngå tapere lokalt. Det forventes at kommunen hjelper Tørset hyttegrend med å fortsette drifta som før.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	
<p>Hytteieier 226/7 – Stig Torve</p>	<p>Avståelse av areal når areal er rekreasjonsområde og idrett/fritidsområde. Finnes det rettspraksis på dette området? I så fall, vis til konkrete saker.</p>	<p>Grunnavståelse/grunnerverv vil bli en vesentlig del av arbeidet i forbindelse med reguleringsplanen og verdien av eiendommer vil vurderes nærmere da.</p>	
	<p>Det nye forslaget for E6 ved Ulsberg innebærer flere endringer i forhold til reguleringsplanen fra 2019 og andre planer. Som igjen fører til at investeringer gjort av både firma og private, gjøres tilnærmet verdiløs. Hvordan vil Nye Veier kompensere for disse tapene?</p> <p>Hvis Rennebu kommune godkjenner ny trasé, hvilke kompensasjonsordninger kan kommunen tilby berørte grunneiere?</p>	<p>Vil kunne bli en del av grunnervervet og vurderinger av ev. ulemper av planen/tiltaket.</p>	
	<p>I alle henseender, så vil fritidseiendommer bli fullstendig ubrukelige og dermed verdiløs i denne perioden. Påstanden begrunnes med opplevd situasjon som nærmeste nabo til pågående utbygging av Soknedalstunnellen med tilhørende sideveier mm. Hvordan vil Nye Veier kompensere for denne perioden? Anleggsperioden ser ut til å vare i ca. 2-3 år.</p>	<p>Vil kunne bli en del av grunnervervet og vurderinger av ev. ulemper av planen/tiltaket/anleggsperioden.</p>	
	<p>Alle antagelser tilsier at verdi på eiendom vil bli vesentlig redusert. Er det Nye veier eller Rennebu Kommune som da er ansvarlig for dette verditapet?</p>	<p>Grunnavståelse/grunnerverv vil bli en vesentlig del av arbeidet i forbindelse med reguleringsplanen og verdien av eiendommer vil vurderes nærmere da.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Grunneier av 90/13 – Stig Ødegård	<p>Det ser ut til at veien er planlagt over min eiendom, delvis over dyrket mark, og forholdsvis nære gårdens bebyggelse, anslått til ca. 70 m av landbrukskontoret i Rennebu. En slik nærhet regner jeg med vil være til vesentlig sjenanse, både når det gjelder trafikkstøy og i det hele tatt det å ha en slik vei så nære. Ber derfor om at en tar en grundig vurdering av muligheten til å legge veien lenger ned i terrenget, i nærheten av elva Jønnåa. Dette vil etter min vurdering også være gunstig anleggsmessig. Ber om å bli holdt orientert om planprosessen.</p>	<p>Nye Veier jobber med alternativer. Det blir anledning til flere høringsmøter og direkte berørte blir kontaktet løpende i prosjektet.</p>	
Einar Singstad og Arnhild Gorsetbakk	<p>Flere elver innenfor planområdet er omtalt med feile navn.</p>	<p>Dette er rettet opp i.</p>	<p>X</p>
	<p>«Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.»: Eit av desse tiltaka må vere å hindre beitedyr å komme inn på jernbanelinja eller E6 i anleggsfasen om eksisterande gjerde aust for jernbanen blir klipt opp eller grinda ved steinbruddet blir ståande åpen, og å hindre vilt og beitedyr i å komme inn på ny E6, eller bli innstengt mellom E6 og jernbane i driftsfasen. Dersom det skal etablerast viltovergangar, må desse sikrast slik at beitande sau og storfe ikkje kjem inn på ny E6, og helst ikkje i arealet mellom ny E6 og jernbanen heller.</p>	<p>Vil bli en del av vurderinger knyttet til veglinje og KU naturressurser.</p>	<p>X</p>
	<p>Trafikkanalysen bør ta for seg auka trafikk på Seierdalsveien i anleggsperioden. Det er midtdeler der anleggsvegen som går mot vest møter eksisterande E6, som gjer at all sørgående anleggstrafikk vil gå på Seierdalsvegen. Analysen må ta høgde for at Seierdalsvegen er ein smal grusveg. Veggen blir brøytta utanfor vegskulder om vinteren, og det er fare for at bilar kjører ut om dei kjem for langt ut på kanten ved møteing. Veggen er blir stedvis oppkjørt i vårløysinga. Fleire bønder i Seierdalen/ på Plassen driv landbrukseigedommar og har dyr på innmark- og utmarksbeite sør for Nedgård. Seierdalsveien bør derfor ikkje stengast anna enn i korte periodar. Dersom Seierdalsveien må stengast heilt i lengre periodar, må ein unngå å stenge mellom 15. mai og 15. oktober.</p>	<p>Anleggsgjennomføring og midlertidig omlegging av vegnettet vil bli en del av den videre utredningsprosessen.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>«Anleggsfasen for deponiområder tas også med i rapport for støy og påvirkning fra trafikk mot bebyggelse.»</p> <p>Rapporten bør vurdere behov for støyskjerming mellom anleggsvegen i aust og bebyggelsa på Seierdalsveien 270 (Flatmoen) 292 og 294 (Paulsmo) og 332 (Karenhaug), og støyskjerming for bebyggelsa i området Botnbekken – Smedplassen nord for Orkla i anleggsfasen.</p>	<p>Vil bli en del av trafikkanalysen/trafikkvurderinger.</p>	<p>X</p>
	<p>Dersom eksisterande gjerde på austsida av jernbanen blir berørt av anleggsarbeidet, eller grinda til steinbruddet blir ståande åpen, må anleggsområdet må gjerdast inn frå ferist sør i Seierdalen, aust for anleggsområdet, over tunellaket og til eksisterande gjerde over jernbanetunellen, eventuelt må beitedyr blir hindra i å komme ned på jernbanen på anna vis. Dette må skje før det kan bli aktuelt at beitedyr kjem ned på jernbanen.</p>	<p>Anleggsgjennomføring og ev. flytting av gjerder vil bli en del av den vidare utredningsprosessen. Dette vil også bli tematikk i KU naturressurser.</p>	<p>X</p>
	<p>Før anleggsfasen er over bør det settast opp gjerde aust for E6 og vest for jernbanen, slik at beitedyr ikkje kjem inn i, og blir ståande, i området mellom veg og jernbane.</p> <p>Reguleringsplanen må skildre løysing på Seierdalsveien i anleggsfasen mellom der ny E6 krysser jernbane/Byna, og tilkobling gammel E6.</p>	<p>Anleggsgjennomføring og forholdet til omlegging av vegnett og flytting av gjerder vil bli en del av den vidare utredningsprosessen.</p>	<p>X</p>
	<p>Flere skogteigar er allerede delt i to eller tre av jernbanen og Seierdalsveien, der arealet som ligg mellom Byna og jernbanen er vanskeleg tilgjengeleg for skogeigarane. Mange av desse teigane blir delt enda ein gong av E6, og areal mellom E6 og jernbane blir vanskeleg tilgjengeleg, eller lite driveverdig. For enkelte teigar kan det resterande arealet mellom ny E6 og Seierdalsveien heller ikkje bli driveverdig.</p>	<p>Grunnavståelse/grunnerverv vil bli en vesentlig del av arbeidet etter vedtak av reguleringsplan og verdien (og ev. restverdien) av eiendommer vil vurderes nærmere da.</p>	
<p>Geir Ivar Rønning, grunneier av 90/43</p>	<p>Forutsetter kulvert forbi vår hytte og Tørset hyttegrend. Kulverten må være av en slik lengde at den ivaretar støyproblemene for alle berørte grunneiere. En kulvert vil foruten å avhjelpe på støyproblemer for berørte hytteeiere danne en naturlig sammenheng mellom boområdet Ulsberg og fjellet og marka som ligger øst for ny trasé med bl.a. skiløype</p>	<p>En kulvert på denne strekningen gir for stor konstadsøkning i forhold til mulig oppnådd gevinst for området.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>og turstier. I tillegg vil området over en kulvert kunne brukes til infrastruktur for grunneier i områdene både vest og øst for ny trasé.</p> <p>Om ny traséplan blir vedtatt uten bygging av tilstrekkelig lang kulvert. Ser vi ikke at det vil være mulig å iverksette tilstrekkelig støyreducerende tiltak, slik at støynivået blir akseptabelt og levelig på vår fritidseiendom.</p>	<p>Støyreducerende tiltak vil bli utredet som en del av reguleringsplanen.</p>	
<p>Ingun Rosten Larsen</p>	<p>Det går ikke an å presisere sterkt nok en helhetlig tenking vedr togtraseen, riksvei 3 og E6 når ny vei planlegges. Disse må sees i sammenheng og løses allerede nå mens prosessen er på tegnebrettet. Noe annet vil være sløsing med penger og ressurser, «terror» mot befolkningen i området og usikkerhet for utviklingen av kommunen.</p> <p>Slik det foreligger nå har det alle muligheter. Pengene er ikke et argument. De løses med avgifter fra trafikantene i form av bompenger. Der er det ingen blygsel.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	
	<p>Håper politikerne hjelper de fastboende og alle hytteeiere som betaler eiendomsskatt og er med på å holde hjulene i kommunen i gang med handel og jobber til næring.</p> <p>At riksvei 3 smyger seg igjennom bolighus på Innset er lite heldig for trivsel og utvikling av bygda. Veien har så og si all tungtrafikk mellom Trondheim og Oslo, og med tanke på størrelse av bilene og farten disse går med er veistubben viktig å få til en samkjørt ordning med en ny E6.</p>	<p>Forhold knyttet til rv. 3 må vurderes nærmere av vegeier Statens vegvesen.</p>	
	<p>I planprogrammet kapittel 4.2 for bygde/friluft og hytteliv er det merket av hyttegrend og veier i området som er merket til turformål. Området har også en del spredt fritids/hyttebebyggelse som vil, etter de forslag som er presentert, få en stor påvirkning fra trafikk, eksempelvis Østerdalsveien 212, som ligger an til å få planfritt kryss mellom E6 og rv3 som nærmeste nabo. Det må derfor gjøres en fullstendig konsekvensutredning for støy der det vil gi riktig vurdering av støy for de som blir berørt. Dette gjelder både for anleggsfase og i driftsfase for veien.</p>	<p>Både anleggsfase og driftsfase vurderes i støyrapporten.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	Påvirkning av miljø i driftsfase, eksempelvis salting, og anleggsfase, eksempelvis deponi, må utredes. Det må tas hensyn til lokale drikkevannskilder, eksempelvis brønn for Østerdalsveien 212.	Inngår i ROS-analysen. Drikkevannskilder belyses i hydrologi rapport.	X
	Endret adkomst til friluftsliv og til samtlige fritidsboliger som blir berørt av veiplanen, for både anleggsfase og driftsfase, må beskrives detaljert i planen og konsekvens må utredes.	Inngår i konsekvensutredning for friluftsliv. Endret framkommelighet fremkommer av planbeskrivelsen.	X
	Planrapporten har tatt inn de merkede stiene i marka, men eksempelvis Jamthaugveien brukes som turvei (gåtur og ski) i hele lengden fra riksvei 3. Trasen brukes til turformål hele året.	Jamthaugveien legges om for å ivareta tilkomst. Vegen tas med i vurdering av friluftslivet.	X
	Observasjoner av naturliv som det må tas hensyn til: - Viltovergang for storvilt er nord for Langbrekka. - Forekomst av rovfugl i bergene opp fra Orkla ved jernbanebrua.	Det planlegges en viltovergang mellom Langbrekka og Tørset hyttegrend (nord for Langbrekka).	
	Framtidige planer for RV 3s trasevalg må tas hensyn til før endelig løsning blir vedtatt. Dette for å sikre en best mulig totalløsning i forhold til å sikre at fremtidig trafikk, omgivelser og miljø i hele området ivaretas på best mulig måte.	Linjeføring hensyntar kommunedelplan for Rv 3.	
Kjell Ove og Leif Tøset	Endret adkomst til friluftsliv og til samtlige fritidsboliger som blir berørt av veiplanen, for både anleggsfase og driftsfase, må beskrives detaljert i planen og konsekvens må utredes.	Inngår i konsekvensutredning for friluftsliv. Endret framkommelighet fremkommer av planbeskrivelsen.	X
	Planrapporten har tatt inn de merkede stiene i marka, men eksempelvis Jamthaugveien brukes som turvei (gåtur og ski) i hele lengden fra riksvei 3. Trasen brukes til turformål hele året.	Jamthaugveien legges om for å ivareta tilkomst. Vegen tas med i vurdering av friluftslivet.	X
	Observasjoner av naturliv som det må tas hensyn til: - Viltovergang for storvilt er nord for Langbrekka. - Forekomst av rovfugl i bergene opp fra Orkla ved jernbanebrua.	Det planlegges en viltovergang mellom Langbrekka og Tørset hyttegrend (nord for Langbrekka).	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Leif Toset	Framtidige planer for RV 3s trasevalg må tas hensyn til før endelig løsning blir vedtatt. Dette for å sikre en best mulig totalløsning i forhold til å sikre at fremtidig trafikk, omgivelser og miljø i hele området ivaretas på best mulig måte.	Linjeføring hensyntar kommunedelplan for Rv 3.	
Noralf Bakken, Solveig Wanvik og Aud Bakken Kamsvåg	Framtidige planer for RV 3s trasevalg må tas hensyn til før endelig løsning blir vedtatt. Dette for å sikre en best mulig totalløsning i forhold til å sikre at fremtidig trafikk, omgivelser og miljø i hele området ivaretas på best mulig måte.	Linjeføring hensyntar kommunedelplan for Rv 3.	
	Uansett hvor endelig veitrasé blir liggende, frykter vi store støybelastninger for eiendommen vår. Vi forutsetter forskriftsmessig støyskjerming. I og med at veien praktisk talt går rundt hele eiendommen, kan vi vanskelig se for oss annen støyskjerming enn jordvoll. Det ble på møtet med Nye Veier antydnet at deler av veien ville bli senket ned i terrenget, noe som sannsynligvis vil være fordelaktig for oss. Jo lenger opp mot riksvei 3 traséen plasseres, dess bedre for oss.	Hvilken støybelastning det har for området rundt skal utredes i støyanalysen, og tiltak iverksettes deretter.	X
	Drikkevannskilden på eiendommen består av brønn med kontinuerlig tilførsel av vann fra «oppkomme», med meget god kvalitet. Drikkevannskilden vil bli forurenset og ødelagt når anleggsdriften starter. Vi forutsetter derfor at vanntilførselen til eiendommen blir ordnet før anleggsarbeidet starter opp.	Drikkevannskilder registreres og er tematikk i utredningsfasen og i vurdering av anleggsgjennomføring. Kartleggingen skjer i samråd med grunneierne i området.	X
	Vi ser med bekymring på adkomstmulighetene til eiendommen når anleggsarbeidet starter opp. Vi forutsetter at adkomstmulighetene under anleggsarbeidet vil skje med nødvendig sikkerhet til enhver tid. Vi håper på normal bruk av eiendommen under anleggsperioden. Før anleggsarbeidet er avsluttet, må ny gårdsvei med standard for kjøring med tunge kjøretøy (septikktømming mm.) være opparbeidet. Vi er bekymret for lang gårdsvei med tanke på vedlikehold og brøyting. Vi forutsetter minst mulig bruk av gårdsveien til anleggsdrift.	Alle atkomster som blir berørt skal sikres eller erstattes så langt det lar seg gjøre. Dette inngår som en del av planarbeidet.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	Deponi forutsettes lagt lengst mulig bort eiendommens bygninger. Vi forutsetter også at anleggstrafikken trekkes lengst mulig bort fra eiendommens bygninger.	Plan for anleggsgjennomføring vil bli utarbeidet. Aktuelle avtaler om dette skjer med entreprenør i anleggsgjennomføring.	X
	Vi forbeholder oss rett til å drøfte eventuelle forhold som oppstår underveis og som ikke ble drøftet/tatt opp på møtet 02.10.20. Det samme gjelder rett til å drøfte forhold som vi på nåværende tidspunkt ikke har mulighet til å forutse.	Dialogen mellom grunneiere og Nye veier er viktig gjennom hele prosessen. Det blir også mulig å drøfte løsninger med Nye Veier når planen legges ut på høring og offentlig ettersyn.	
Øystein Kvam v/Tørset hyttegrend	<p>Viktig med adgang til urørt natur og skiløyper.</p> <p>Tørset hyttegrend forlanger en kulvert/miljøtunnel på minimum 1 km. forbi hyttefeltet.</p> <p>Hastigheten reduseres fra 110 km/ til 90 km/t forbi hyttefeltet da det gir store fordeler for både støy og støv. Støy og forurensning er sterkt avhengig av hastighet. Støy dobles fra 90 km/t til 110 km/t og utslippene øker med ca. 20% ved den samme hastighetsøkningen.</p>	<p>En kulvert på denne strekningen gir for stor konstadsøkning i forhold til mulig oppnådd gevinst for området.</p> <p>Støyreduserende tiltak vil bli utredet som en del av reguleringsplanen.</p>	X
	Fullt innsyn i alle dokumenter vedr. ny E6. Det ligger noe på siden til Nye Veier der man må søke for å få lese (innsyn).	Alle vil få tilgang til planen og dens vedlegg når den legges ut på høring og offentlig ettersyn.	
	Vil ha tilsendt dokumentasjon på hvilke klimagevinster som legges til grunn for valgte alternativ trase.	Vurderinger av trasévalg legges ved planbeskrivelsen, i tillegg legges ved et eget klimagassnotat for valgt trasé.	
	<p>Entreprenør FFC vant anbudet i 2016. Ifølge Nye Veier er de som også kom opp med det nye alternativet. Vil ha en fullstendig utredning på hvorfor FFC er de som skal bygge en vei som de ikke vant anbud på. Den nye traseen er mere enn en optimalisering av tidligere vedtatt trase. Dette er en helt ny vei (prosjekt) og krever ny anbudsrunder.</p> <p>Forskriftens § 28-2 gir følgende veiledning om hvilke endringer som anses som vesentlige (og ulovlige) endringer: En endring er vesentlig dersom den fører til at «innholdet i kontrakten blir</p>	<p>Beslutningsprosesser rundt anbud for bygging ligger utenfor reguleringsprosessen. Behovet for reguleringsendring og tilleggsreguleringer er avklart med reguleringsmyndigheten og er et oppdrag som Nye Veier har igangsatt.</p> <p>Dersom det klages på kontrakten, ber vi om at det rettes som en egen sak til Nye Veier.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	vesentlig forskjellig fra den opprinnelige kontrakten». Hva innebærer dette?		
	I dette området møtes hovedfartsårene som går gjennom henholdsvis Gudbrandsdalen (E6) og Østerdalen (RV3), samt jernbane (Dovrebanen). Derfor mener Tørset hyttefelt at en forutsigbarhet MÅ på plass for et nytt Ulsberg-kryss før man starter bygging av ny E6.	Ulsbergkrysset er en del av plan og utredningsprosessen som pågår, og er en del av planen som skal reguleres. Reguleringsplanen har som mål å etablere forutsigbarhet om arealbruken.	
	For Tørset hyttegrend er det meget viktig at ulempene med ny E6 blir minst mulig. Ved å flytte starten på motorveien ca. 2 km nordover fra det planlagte krysset E6/R3, vil støy bli vesentlig redusert forbi hyttegrenda, og den planlagte overgangen over E6 kan gjøres bredere (kulvert?). Vil ha en skriftlig begrunnelse på hvorfor Nye Veier svarte negativt på dette møte under digitale folkemøte.	Det er et overordnet mål for Nye Veier med enhetlig standard og fartsgrense 110 km/t på strekningen Ulsberg Vindåsliene.	
	Drikkevannskilden må sikres og konsekvenser vannforsyning må sikre gjennom byggeperioden må utredes.	Drikkevannskilder kartlegges og vannforsyning skal sikres. Dette er tematikk i utredningsfasen og i vurdering av anleggsgjennomføring.	X
	Bruksverdi sterkt forringet - påvirker også salgsverdi. Man kan risikere å sitte med langt høyere lån enn det hytta er verdt. Fritidsbruk blir ekstra vanskelig i flere år, men de løpende utgiftene er fortsatt like store.	Ev. erstatninger må vurderes nærmere i etterkant av vedtatt plan i forbindelse med grunnervet.	
Ulsberg velforening	Park and ride løsning, tilknyttet ny E6/RV3. Fortsettelse av gang/ og sykkelvei fra Gullikstad til det nye krysset E6/RV3. Med tilknytting til ønsket "Park and Ride" løsning. Næringsareal på begge sider av ny veitrase, med tilknytning til krysset. Dette ønskes av både lokalbefolkning og grunneiere.	Det vil bli vurdert en løsning for park and ride ved krysset.	
Eldbjørg Christensen	Når det gjelder veikryss velger jeg Granholtet fremfor Brekken i Innset. Da RV 3 sårt trenger utbedring regner jeg med at	Foreslått kryssplassering i planprogrammet vil bli videreført i reguleringsplanen.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	krysset ved Granholt vil føre til at Rv 3 blir flyttet til nedre trasse og Innset.		
Ytre Seierdal Utmarkslag	Høringsfristen er satt særdeles kort (14. oktober), og det mener vi er alt for kort for et så betydelig inngrep, og anmoder derfor Nye Veier om å forlenge denne, slik at alle berørte parter og interessenter får tid til å sette seg inn i hva den nye traséen innebærer og kan målbære sine meninger.	Høringsfristen er i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Høringen omfatter innspill til planprogrammet, det vil bli en ny høringsrunde på planforslaget i sin helhet.	
	Som det ligger, er Granholtet relativt jomfruelig mark, og et yndet tilholdssted for ulike dyrearter. Det er blant annet beiteområder for elg og rådyr, og både trekk- og beiteområde for hjort. Utmark synes å være under stadig sterkere press over hele landet og representerer etter vår mening den virkelige knapphetsfaktoren og samfunnskostnaden fremtidige generasjoner står overfor. Med skogens stadig økende viktighet, både i forhold til økonomi, rekreasjon og klima, og når det foreligger et alternativ som ikke ødelegger nevneverdig ny natur (eksisterende trasé), mener vi det er en selvfølge at dette velges, uavhengig av kortsiktig profitt.	Avskoging og etablering av ny vei konsekvensutredes i rapport for naturmangfold og naturressurs.	X
	Vi synes ikke Nye Veiers argumenter for å velge ny trasé er overbevisende. Det pekes på redusert utslipp på grunn av mindre stigning. Ved fylling (tunnelmasse, masse f.eks. fra ny skytebane ved Gammelstødalen) og lang bru, vil stigningen bli betraktelig redusert ved eksisterende trase. Ny trase er i tillegg lenger enn eksisterende trase.	Ulike alternativer for valg av vegtrasé med argumentasjon fremlegges i planbeskrivelsen.	
	Det hevdes at det kan være høyere fartsgrense hvis veien flyttes, men økt fartsgrense gir også økt utslipp, og for øvrig er det ingen grunn til at fartsgrensen skal være lavere om ny vei legges i eksisterende trasé. Et argument er også at det er enklere å bygge uten å tenke på eksisterende trafikk. Det forstår vi, men i dette tilfellet kan trafikken omdirigeres via RV. 3 og forskjellige tverradkomster tilbake til E6. Også på vestsiden er det mulig å løse noe trafikk. Uansett bør ikke forenklinger for utbygger utløse så massive inngrep som det som er planlagt på Granholtet.	Nye Veiers syn er at foreslått trasé gir en mer framtidrettet løsning for E6 og kryss for rv. 3.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Viktig med tilstrekkelig med krysningspunkter for elg og hjort. Blir E6 lagt over Granholtet, må den sees i sammenheng med jernbanen, og legges så nær denne som mulig, slik at det ikke oppstår lommer hvor viltet blir sperret mellom vei og jernbane. Viltgjerd mellom krysningspunktene er en selvfølge der veien ikke går i tunnel.</p>	<p>Viltkryssinger vurderes som en del av planarbeidet.</p>	
	<p>Jakt gir en betydelig inntekt for grunneierne, og denne inntekten har økt svært mye de senere år, og øker fortsatt. Granholtet er det viktigste jaktområdet for storvilt i områdene YSU forvalter, og området nord for fylkesvei 508 har i tillegg vært lagt ut på Inatur som eget felt. En kan forvente opp mot totalt bortfall av inntekter i dette feltet under anleggsarbeidet, samt betydelig reduserte inntekter pr. år etterpå, avhengig av hvor stor del av terrenget som blir ødelagt, hvor stor trafikk døden blir for viltet og hvordan veien legges i terrenget. Også for småvilt og småviltjakt vil en rasing av området være ødeleggende, og inntektstapet tilsvarende.</p>	<p>Vegtraséen vil ligge i tunnel under deler av Granholtet, hvor det viktigste vilttrekket er lokalisert. Ev. erstatninger må vurderes nærmere i etterkant av vedtatt plan i forbindelse med grunnervervet.</p>	
	<p>I YSU synes vi det er ganske umusikalsk å legge store skogområder, myrer og andre grønne områder under asfalt, samtidig som regjeringen vil støtte utvikling av kunstig karbonfangst og deponering under havbunnen med 17 milliarder NOK. Det er rimelig å anta at den naturlige karbonfangsten, i skog, planter og myr, fungerer vel så bra som den som skal skapes kunstig, og har betydelig sikrere resultat. Det burde derfor være naturlig at Nye Veier får dekket eventuell merkostnad ved å benytte eksisterende trasé over samme budsjett som de 17 milliarder til utvikling av karbonfangst hentes fra.</p>	<p>Et av prosjektmålene er å minimere karbon utslipp – derav unngå inngrep i myrer så godt det lar seg gjøre.</p>	X
	<p>Avslutningsvis vil vi si at et "hasteforslag" om å endre trase fra opprinnelig E6 slik vi faktisk har oppfattet dette, synes veldig uprofesjonelt av nye veier. Dersom det i motsatt fall ikke er et hasteforslag, men derimot et ledd i en større og mer langsiktig plan bør Nye Veier legge frem disse planene allerede nå. Et kart som viser hvordan Nye Veier ser for seg veiplan-løsningen</p>	<p>Nye Veier har fått i oppdrag å planlegge ny E6. Rv. 3 må tilkobles ny E6 via nytt vegkryss. Eventuelt ny trasé for rv. 3 er Statens vegvesens ansvar.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>på Innset i 2030 hadde vært svært interessant. Dette for å spare innbyggere og berørte parter for flere runder om veitraseer i årene som kommer og gi muligheter til fremtidig planlegging. Her synes vi også at de aktuelle kommunene bør være mer på alerten og kreve en grundigere utredning fra Nye Veier om deres planer. Vi har både en E6-strekning nordover fra Oppdal og en Rv3 som er "under kniven" med tanke på kobling mot trase Granholtet.</p>		
Erik Tilset	<p>På gnr/bnr 92/2 og 91/1 der nye E6 skal kobles på gammel E6 ser det ut som traseen deler beitet vårt i to. Der er det jevnlig kryssing av storfe i beitesesongen i forbindelse med rullering av beiten. I dag drives dyrene av en mann og atv uten problem over Seirdalsveien mellom beiten.</p>	<p>Vil vurderes nærmere både mht. linjeføring og KU naturressurser.</p>	<p>X</p>
	<p>Ved bygging av ny E6 gjennom beiten er vi avhengig av planfri kryssing med storfe og kjøretøy (traktor/atv) mellom beiten, for med fartsgrense 90 km/t er driving av dyr over E6 ikke ønskelig for noen. Det kan også opplyses at helt sør i planområdet på gnr/bnr 91/1 drives det storfe over E6, men der er fartsgrensen 70 km/t. Der kreves det en mann ekstra for å stoppe trafikken.</p>	<p>Vil vurderes nærmere både mht. linjeføring og KU naturressurser.</p>	<p>X</p>
Janne og Morten Eggan	<p>Vi driver gårdsbruket Lien, gnr 90, bnr 6, med sauedrift og har bratt og noe kupert jordbruksareal. Når det nå skal bygges ny E6 like i nærheten, ønsker vi at det sees på muligheter for å kunne benytte våre arealer til deponi og at arealene etterpå kan gi mer og bedre muligheter for grasproduksjon.</p>	<p>Valg av deponi gjøres i løpet av planprosessen.</p>	<p>X</p>
	<p>Vi har egen vannkilde på gården. Denne vannkilden er et oppkomme. Vi er kjent med at traséen som tenkes etablert, kan komme i berøring med den kommunale vannkilden. Om det er ønskelig, så ser vi positivt på at det kan undersøkes om denne kan bli en alternativ kommunal vannkilde.</p>	<p>Inngår i ROS-analysen. Drikkevannskilder belyses i hydrologi rapport.</p>	<p>X</p>
John Olav Botnan	<p>Har ønske om massedeponi på min eiendom for å med tid øke jordveien. Er snakk om vest for vei samt mellom dagens Rv3 og jernbanen sør for Ulsberg bro. Har og sett dagens utkast til</p>	<p>Valg av deponi og detaljert kryssløsning gjøres i løpet av planprosessen.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	kryss å etter mitt syn er det noe som mangler. Hvor er direkte påkjørings rampen for tungtransport som kommer Rv3 å inn på E6. Blir tungt å akselerere seg inn på E6 samt at det blir i stigning, pr dags dato gar mellom 94-97 prosent av tungtransport mellom Oslo Trondheim Rv3.		
Kim Maurits Botnan	Mister ca. 50 mål med leid dyrkamark i forbindelse med utvidelsen. Grunneiere som mister dyrkamarka har ingen ledige arealer til reetablering av dyrkamarka, men leietaker har mulighet til å ta imot dette på egnet areal i tilknytning til egen eksisterende dyrkamark. Kan etablere minst 100 mål med dyrkamark med lite forarbeid. Slektsforhold med grunneiere som mister dyrkamarka, og flytting er avklart med disse om det er gjennomførbart. Er i gang med å utarbeide nydyrkingssøknad i samarbeid med Rennebu kommune som stiller seg meget positiv til utvidelsen.	Tas med videre som en del av vurdering av området for deponi og i KU naturressurser.	X
Liaveien veilag	Veilaget ønsker å ha et godt samarbeid i byggeperioden. Veilaget ønsker å få satt ned ei ferist i overkant av miljøttunnel med tanke på veien over, slik at beitedyra holder seg på østsiden av ny E6. Hvis dere ønsker å benytte veien som anleggsvei, så må veien, stikkrenner og bru settes i stand igjen ved skader.	Bruk av eksisterende veger som anleggsveger og tiltak knyttet til dette vil bli tema i plan for anleggsgjennomføring og etter avtale med grunneiere/vegeier.	
Nordre Seierdal Grunneierlag	I forhold til viltverganger på nye E6 ønsker vi og bli involvert i prosessen om hvor disse bør ligge i forhold til vilttrekk. Vi sitter med mye informasjon om hvor vilttrekkene er etter mange år med jakt i området.	Ansvarlig for vilt har vært i kontakt med grunneierlaget.	X
Ole Martin Hårstad	I planprogrammet for ny E6-trasè mellom Nedgård og Toset er det forslag om deponiområder for jordholdige masser. En av disse områdene ligger på eiendom tilhørende min svigerfar. Vi er positive til dette forslaget og ser på det som en stor fordel for oss om det vil bli etablert mer dyrket jord på eiendommen. Skulle det være behov, så er hele teigen 235/1 tilgjengelig for deponi til jordholdige masser, utenfor grensen til planområdet.	Mulige løsninger for deponi inngår i planarbeidet. Innspill som dette mottas med takk og tas med videre som en del av vurdering av områder for deponi.	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Svein Einar Stuen, 10.10.20	<p>Selv om området også er preget av tidligere flatehogst, er det også her områder, korridorer og lommer av mer kontinuitetsprega skog som har et større naturmangfold og fungerer som biotop for bl.a. skogsfugl. Området er svært viktige leveområder for storvilt, og dermed også viktige som lokalt jaktområde.</p>	<p>Naturmangfold innenfor planområdet vil beskrives i en konsekvensutredning i den videre planprosessen.</p>	<p>X</p>
	<p>Dagens trase mellom Nedgård og Ulsberg er åpenbart kortere enn det foreslåtte alternativet. Selv om det her opprettholdes ei lavere fartsgrense, vil det være svært lite å tjene tidsmessig på foreslåtte omlegging.</p>	<p>Bakgrunnen for planforslaget er at vedtatt E6 løsning ved Ulsberg ikke framstår som endelig løsning på sikt. Ny løsning gir mulighet for 4-felts motorveg og fartsgrense 110 km/t helt fram til Ulsberg hvor det legges opp til et planskilt kryss mellom E6 og rv. 3. Ny trasé gir bedre stigningsforhold på E6/rv. 3, og tunnel under jernbanen unngås.</p>	
	<p>Det argumenteres med at stigningen fra Kløftbrua og opp til Ulsberg er til hinder for tungtransporten, og også fører til utslipp av klimagasser. Hva vil i tilfelle oppgraving av en korridor for en motorvei over Granholtet medføre av klimagassutslipp, både i anleggsfasen, og som følge av den omdanningen som over tid vil skje av alle jord og myrmassene som blir veltet opp?</p>	<p>Dette vil ikke vurderes nærmere da en slik løsning vil kunne bli både kostnadskreven og unødvendig komplisert.</p>	
	<p>Det går jernbane parallelt med E6. Hvorfor skal vi da bygge veier for å tilfredsstill behovet for en tungtransport som kan foregå helt uten utslipp av klimagasser sør for Trondheim?</p>	<p>Jernbanen er en viktig transportåre for varer, men det er også nødvendig med et framtidsrettet vegnett som kan ivareta behovene for næringstrafikken i framtida.</p>	
	<p>Som grunnlag for sin eventuelle videre behandling forventer vi følgelig at Rennebu kommune, som ansvarlig myndighet etter plan- og bygningsloven, påser at det foreligger et planprogram for videre konsekvensutredninger som blant annet omfatter følgende forhold:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konsekvensene for områdets verdi som leveområde for dyr og fugler, som følge av <ul style="list-style-type: none"> • direkte naturinngrep, • fragmentering av biotoper og korridorer for trekk av bl.a. hjortedyr 	<p>Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<ul style="list-style-type: none"> • økte forstyrrelser, både som følge av støy og visuell kontakt og som følge av økt menneskelig tilgang 		
Svein Einar Stuen, 13.10.20	<p>Hvordan kan dere konkludere med at den nye veien – «<i>gir mer igjen for samfunnet</i>» uten at prosjektet har vært forskriftsmessig utredet og veid i forhold til det opprinnelige alternativet?</p>	<p>Nye Veier har gjort en samfunnsnytteberegning som viser at bygging av ny E6 gir bedre nytte enn utbedring av eksisterende E6.</p>	<p>X</p>
	<p>Som påpekt i innspillet tidligere er det summen av utslipp av klimagasser som her må telle, ikke hva som isolert følger av veitrafikken som blir resultatet av nytt trasevalg. Det er også nå grunn til å minne om at alle nye personbiler som selges skal være utslippsfrie innen 2025, og det er også all grunn til å forvente at tungtransporten kommer over på ikke fossile alternativer. Om utslipp sees i den sammenhengen, vil det være åpenbart at de utslippene som generes som følge av anleggsarbeid, og oppgraving av organisk materiale i den nye traseen, langt vil overstige det som eventuelt kan spares av utslipp fra biltrafikk i området i en begrenset periode framover. Denne formen for omtale er, slik jeg ser det, noe som bør bidra til å svekke tilliten til Nye Veier som tiltakshaver. Det er ikke Nye Veier, og resultatene som følger av «<i>Tidlig involvering av entreprenøren FCC Construcción med firmaene Johs. J. Syltern og Rambøll</i>» som uten videre skal være fasiten her. Dette bør heller ikke uten videre markedsføres som et strålende resultat på godt samarbeid, siden både tiltakshaver og entreprenør faktisk begge sitter på utbyggersiden. Slik jeg ser det kan dette sees som et forsøk på å bondefange lokalbefolkningen og Rennebu kommune som planmyndighet.</p>	<p>Ny trasé vil vurderes opp mot 0-alternativet, dvs. vedtatt trasé fra Toset til Ulsberg og dagens situasjon fra Ulsberg til Nedgård. I planprogrammets kapittel 4 viser vi til de ulike tema vi skal utrede i den videre planprosessen.</p>	
	<p>Det bør her stilles konkrete krav om at det skal gjennomføres kartlegging av områdets verdi for ulike fuglearter på våren / forsommeren. Dette for bl.a. å kartlegge eventuelle forekomster av rovfugl, som hønselhauk og fjellvåk. Det bør videre foretas en gjennomgang av områder med eldre skog, med sikte på å avdekke mulige forekomster av trua eller sjeldne lav- og mosearter.</p>	<p>Nødvendig kartlegging av naturmangfold inngår som del av konsekvensutredningen for naturmangfold.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/utredninger
	<p>Temaet landskap er fullstendig fraværende i forslaget til planprogram. Dette er en stor mangel, siden bygging av en slik motorvei gjennom nye naturområder åpenbart vil få svært stor negativ innvirkning på landskapet. Landskapskarakteren vil bli fullstendig endret over store tilgrensende områder, og landskapsverdien vil bli betydelig svekket. Det samme vil opplevelsen av å bevege seg her. Dette gjelder både over Granholtet, og der ny E6 tar av fra eksisterende og skal skjær over mot nytt kryss ved Rv3.</p> <p>Planprogrammet må derfor kreve at konsekvensene for landskapsverdi og landskapskarakter skal utredes, både ved å følge opprinnelig alternativ og som følge av en gjennomføring av dette nye forslaget fra Nye Veier. Som for tema naturmangfold (som landskapet også er en del av) gir handbok V-712 god rettleiding for hvordan dette skal gjennomføres (jf. kap. 6.4).</p>	<p>Landskap som utredningstema beskrives i kapittel 4.1 i planprogrammet.</p> <p>Det skal lages en konsekvensutredning av landskap, i henhold til tabell i kapittel 4.8.</p>	X
	<p>Konsekvensene av tiltaket i form av utslipp av klimagasser må utredes. Dette gjelder både i anleggsfasen, og som følge av arealbruksendringer og nedbrytning av organisk materiale i ettertid. Dette gjelder spesielt for myrmasser, som har stort innhold av karbon. Fylkesmannen i Nordland har utviklet en modell for beregning av dette, som også tar hensyn til myrdybde. Jeg legger ved den her, som grunnlag for videre arbeid. For øvrig har Miljødirektoratet utviklet modeller som gjør det mulig å beregne konsekvensene av arealbruksendringer.</p>	<p>Utslipp av klimagasser skal beskrives i egen fagrappport. Her vil også forholdet til myrmasser tas med.</p>	X
<p>Svein Einar Stuen, 14.10.20</p>	<p>Som påpekt fører arealbruksendringer til betydelige utslipp av klimagasser, og det er dermed en vesentlig mangel ved planprogrammet at dette ikke er tema for utredningene som skal gjennomføres. Dermed skapes ikke et reelt bilde av klimaregnskapet som følge av en slik utbygging.</p> <p>Et aktuelt avbøtende tiltak for å redusere konsekvensene av dette tiltaket er å finne områder som tidligere er grøftet, og tette dreneringen til disse slik at opprinnelig tilstand som myr /</p>	<p>Utslipp av klimagasser skal beskrives i egen fagrappport. Dette vil også vurderes opp mot arealbruksendringer.</p> <p>Dette vil vurderes nærmere tilknyttet vurderinger av utslipp av klimagasser og forholdet til myr.</p>	X Tydeliggjøres i planprogrammet

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>våtmark gjenopprettes. I den grad dere går videre med forslaget, bør dette derfor tas inn som avbøtende tiltak for å oppveie for utslipp av klimagasser som følge av motorveiframføringen. Erverv av arealer, ev. kompensasjon for at arealer tilbakeføres til naturtilstand, bør derfor tas inn i budsjettet for prosjektet. Det bør være en forutsetning at omfanget av arealer som restaureres tilsvarer arealet som ev. her disponeres til motorvei, og også at volumet av organisk materiale er det samme eller større.</p>		
	<p>Landskap er en del av naturmangfoldet, jf. at formålet med naturmangfoldloven er at «<i>naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern.</i>» (jf. § 1) Dette innebærer at miljørettsprinsippene som er nedfelt § 7 også gjelder landskap. Som det går fram av § 8 skal offentlige beslutninger være kunnskapsbasert. Om det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet, bl.a. i form av en tilfredsstillende konsekvensutredning for landskapskarakter og landskapsverdi, gjelder føre-var-prinsippet i lovens § 9. Dette vil i tilfelle si at det opprinnelige alternativet må velges.</p>	<p>Det skal lages en konsekvensutredning av landskap, i henhold til tabell i kapittel 4.8.</p>	<p>X</p>
<p>Innset vest beitelag</p>	<p><i>Innset vest beitelag</i> ønsker å sikre seg at beitedyrene i utmarka skjermes med godt gjerde fra anleggsområdene. Under og etter byggingen av ny E6, på strekningen over Seierdalen.</p>	<p>Vurderes i det videre planarbeidet.</p>	<p>X</p>
	<p>I tidsrommet fra 2014 og frem til i dag har Beitelaget sammen med Bane NOR gjenreist gjerde langs Dovrebanen. Gjerdet mot Dovrebanen er i dag yttergrensen i beiteområdet og sammen med ferister i fylkesveien, hindrer dette at dyra ikke trekker inn på jernbane og videre inn på eksisterende E6. Med en ny E6 over seierdalen vil dette i praksis være bortkastet. Vi ønsker derfor så hurtig som mulig å komme i dialog om dette, slik at vi kan sikre oss at dyrevelferd og anleggsarbeid blir ivaretatt med gjerde fra første dag.</p>	<p>Nyetablering av gjerder vurderes i det videre planarbeidet. Dyrevelferd vil bli ivaretatt både i anleggsperioden og i driftsperioden etterpå.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for planprogrammet/ utredninger
Brødrene Strand Ingeniørfirma AS	<p>Etter det vi har erfart så har Rennebu kommune stilt seg positiv til at det skal legges ut næringsareal rundt krysset der E6/Rv 3 møtes ved Langbrekka mellom Innset og Ulsberg.</p> <p>Vi har ikke oversikt over hvilke framtidige planer kommunen har for utbygging av vann/avløp i Innset-/Ulsbergområdet, men vi mener det her må vurderes en mer helhetlig løsning med tanke på framtidig bebyggelse og utvikling i området hvis det skal etableres et næringsområde ved krysset E6/rv 3.</p> <p>Slik vi har forstått det så vil eksisterende vannforsyning på Ulsberg bli ubrukelig etter utbygging av ny vei, og det må da følgelig etableres en ny vannforsyning. Foreslår da at det vurderes sammenkobling med vannverket på Innset. Når det nå skal bygges vei og da eventuelt legges vannledning, bør en vurdere om det skal legges med avløpsledning med tanke på felles avkloakking av et større område. Videre bør en tenke på om det vil bli behov for gang- og sykkelvei i området.</p> <p>For at det ikke skal vanskeliggjøre detaljplanleggingen innenfor området, må trasen til rv. 3 ut av området fastlegges i reguleringsplanen. Reguleringsplanen må også utformes slik at eksisterende høyspentlinje gjennom området kan legges i bakken eller flyttes om ønskelig.</p>	<p>Planlegging av eventuelle næringsområdet innenfor planområdet vil være Rennebu kommunes ansvar.</p>	
Jan Erik Stuen og Lillian Kleffegård, grunneier av 237/1	<p>Er misfornøyd med kort svarfrist. Har også inntrykk av at det er en noe uklar agenda rundt hva som faktisk er planlagt som endelig løsning fra Nye Veiers side. Vi vil i det følgende derfor ta forbehold om at vi kan komme tilbake til saken dersom det blir endringer.</p>	<p>Planprogrammet ble sendt ut 02.09, med 6 ukers høringsfrist, noe som er i tråd med krav i plan- og bygningsloven.</p>	
	<p>Eiendom vil kunne bli direkte berørt med en anleggsvei nordover fra krysset Seierdalsveien og gårdsveien til gården Pålsplassen, ikke langt fra kanten av dyrkamarka vår. Anleggsveien vil - slik det er skissert - legges mellom vår bolig og familien på Pålsplassen sin bolig. Anleggsveien vil derfor følge en trase som daglig benyttes til ferdsel for barn, og vil legge store begrensninger på ferdselsfriheten for våre familier.</p>	<p>Plangrensen inkluderer mulige anleggsveier. Plassering blir en del av planarbeidet, og eventuelle konsekvenser utredes som en del av ROS-analysen.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<p>Anleggstrafikk relativt tett på vår bolig vil også generere store ulemper ift. støy og STØV. I tillegg til dette vil en slik anleggsvei medføre et stort naturinngrep og ødelegge både skog og plantefelt for vår del. Skissert trasevalg følger gårdsveien til gården Pålsplassen et langt stykke - en idyllisk strekning som vi også vil presisere går over myr. I hvor stor grad kan denne strekningen tilbakeføres til slik det ser ut i dag ved et evt. stort inngrep som det tiltenkte når anleggsperioden er ferdig? Vi forutsetter at Nye Veier legger dette inn i sine planer, men tviler på hvor godt en slik restituering lar seg gjennomføre i praksis. Et slikt anlegg over vår eiendom vil følgelig være lite aktuelt for oss å kompromittere.</p>	<p>Plangrensen inkluderer mulige anleggsveier. Plassering blir en del av planarbeidet, og eventuelle konsekvenser utredes som en del av ROS-analysen.</p>	
	<p>Dersom planene om ny E6-trase skulle bli en realitet - er det alternativt vurdert adkomst gjennom østkanten av selve planområdet? Med et slikt valg av trase vil hele anleggsveien bli lagt i planområdet, hvor det sannsynligvis blir anleggsdrift og berørt terreng uansett. En trase der vil ikke være til sjenanse for nærliggende boliger og tar utgangspunkt i et lavtliggende område med naturlig støyskjerming av terrenget omkring. Se vedlagt kartskisse med anleggsvei i blått.</p>	<p>Det vil ses på flere alternativer i pågående utredning.</p>	<p>X</p>
	<p>En annen faktor som bør tale for et slikt trasevalg er populasjonen av lappfuru som er lokalisert i området rundt og over det som ser ut til å skal bli tunneltaket. Forslaget fra dere på anleggsvei vil kunne treffe området for lappfuru på tvers og gir mindre smidighet for å manøvrere veier rundt. Vi forutsetter at dere har vært i kontakt med fagansvarlig for skog og miljø i Rennebu kommune ang. dette.</p>	<p>Naturmangfold, herunder skog, vil utredes i en egen konsekvensutredning. Rennebu kommunes fagansvarlige vil bli kontaktet.</p>	<p>X</p>
	<p>I skrivende stund vil vi på bakgrunn av ovenstående drøfting signalisere at vi ikke ønsker å gi tillatelse til slik anleggsvei over vår eiendom. Dersom Plan- og bygningsloven benyttes for evt. å overkjøre grunneiers rettigheter tar vi forbehold om at vi ønsker å komme tilbake til saken for nærmere samtaler om evt. løsninger og mulige kompromisser.</p>	<p>Det vil ses på flere alternativer i pågående utredning. Det vil kunne være aktuelt med direkte kommunikasjon med berørte grunneiere for større tiltak - både permanente og midlertidige.</p>	<p>X</p>

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Jo Austberg	Alle inngrepene fra vegmyndighetene har snart tatt fra meg alle mine eiendommer på Ulsberg. På deler av de eiendomsteigene som omfattes av planområdet har jeg også nylig plantet skog. I tillegg vil en 4-felts E6 som nabo forringe bruksforholdene sterkt på min fritidsbolig. Dette vil selvsagt igjen påvirke verdien på fritidsboligen.	Forholdet vedr. nærføring til eiendommer og beslag av skog vurderes i det videre planarbeidet.	
	Jeg mener også at den prosessen som nå er igangsatt av Nye Veier ikke er i henhold til de utredningskrav som stilles til så store prosjekter. Dette gjelder krav om å utrede alternative traseer i forhold til bl.a. natur og miljø, øvrig infrastruktur, kostnader og de prinsipielle forholdene knyttet til fritidseiendommer - før man går i gang med et planprogram på en trase.	Planprosessen følger de krav som er satt i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift om konsekvensutredning.	
Ingrid og Per Ivar Tørset	Etter at Statens Vegvesen og Nye Veier har innløst 11 boliger på Ulsberg pga. ny E6. I oppstartsmøte med RK, redegjorde de for sine traseer og eliminerte vekk den godkjente planen, samt en midtre trase over dyrka mark på Tørset. Hvor er forutsigbarheten blitt av? Både for oss som beboere, firma og fritidsbeboere? Sønnen vår tok over gården og største delen av Tørset hyttegrend ved nyttår og står nå med en usikker økonomisk fremtid og hvordan landskapet blir seende ut rundt seg. Hyttefeltet kan bli kraftig forringet hvis en slik hovedvei blir nærmeste nabo.	Forholdet vedr. nærføring til eiendommer og beslag av skog vurderes i det videre planarbeidet.	
	Vi går utifra at Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 følges og er ett minimum forbi bebyggelser! Når farten økes fra 90 til 110 fartsgrense, økes ikke bare støyen, men også kostnadene både på miljø og folkehelse.	Det skal utarbeides en egen støyrapport med fokus på dette.	
	En rekke ubesvarte spørsmål uroer, derfor mener vi fortsatt at de burde se på den godkjente planen igjen. Fordi: - Hvor skal rv. 3 gå? Er det ett fremtidsrettet kryss for 2 hovedveier som nå tegnes?	Dette er under utredning og vil beskrives i reguleringsplanen. Det skal reguleres et planskilt kryss med Rv3 på Innset. Dette skal dimensjoneres etter	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	<ul style="list-style-type: none"> - 2-felts E6-bru løsning over Orkla, inn i tunnel og opp i dagen over Granholtet i uberørt terreng. Er det fremtidsrettet? - Midlertidig løsning med bru over Seierdalsveien og Dovrebanen, pga. uavklart E6-løsning mot Oppdal? - Er 4-feltsveien overdimensjonert nå og hvor mange år har vi fremfor oss før ÅDT er på ett slikt nivå at behovet for 4felt er tilstede? I Soknedal åpnes 2-felts tunnel på fredag. 	<p>samme standard som øvrige hovedveger i prosjektet.</p> <p>En E6 med 4 felt med midtdeler er fremtidsrettet og trafikksikkert. Det er riktig å bygge for fremtiden, da det erfaringsmessig er dyrere og mer komplisert å bygge om når behovene oppstår.</p> <p>Nøyaktig utforming av vegen forbi Tørset vil bestemmes i videre planprosess.</p>	
	<p>Vi er enig at vi skal ha trygge og gode veier, men vi stiller oss undrende til de få sekundene som her blir spart mellom den godkjente traseen i 90 km og den nye i 110 noen få hundre meter? Dvs. at vi faktisk er villig til å berøre så mye urørt natur til fordel for 20 km mer i timer. Dette vurdert opp mot naturinngrepet.</p>	<p>Dette er under utredning og vil beskrives i reguleringsplanen.</p>	X
	<p>Skulle det bli ny trase, så håper vi en lang kulvert kan berge både fritidsboliger, fast bosettinger og næringsliv.</p>	<p>En kulvert på denne strekningen gir for stor konstadsøkning i forhold til mulig oppnådd gevinst for området.</p>	
	<p>Er Nye Veiers nye alternativ er fremtidsrettet? Kan en E6, en 4-felt motorvei i 100 helt inntil våre fritidsboliger i reguleringsplan for Tørset hyttegrend, være forenlig med den nye hyttegrenda vår?</p>	<p>Ny E6 vil komme ca. 100 meter unna Tørset hyttegrend. Området skal støyskjermes i henhold til T-1442/16.</p>	X Presiseres i planprogrammet
	<p>Kommunene har hvert 4. år revidering av arealdelen av kommuneplan. Dvs at her blir det bestemt hvilke områder vi ønsker å bruke til bosetting, næringsareal, kommunale bygg som bhg/skoler/sykehjem, LNF-områder. En forutsigbar, grundig og demokratisk prosess, slik at vi har den planen som et arbeidsverktøy sammen og ut ifra den skape den utviklinga i kommunen vår vi ønsker.</p>	<p>Det er riktig at kommuneplanens arealdel kan revideres hvert 4. år. Dette hindrer allikevel ikke at det foreslås reguleringsplaner som er i strid med overordnet plan. Rennebu kommunes arealplan er for øvrig fra 2014.</p>	
<p>Joramo og Tørset Bygg AS</p>	<p>Traséen med 4-felts motorveg vil bli liggende helt inntil vår reguleringsplan og ca. 100 meter inntil nærmeste hytte. Etter</p>	<p>Nye Veier har dialog med Tørset Bygg AS.</p>	X

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	at nytt trasévalg for E6 ble offentliggjort, har det vært full stans i interessen for kjøp av tomter i Tørset hyttegrend. Den hytten vi har for salg, tør ingen å by på pga. usikkerheten med veien. Det nye forslaget innebærer en årlig svikt i omsetning på snitt 1,5 hytte og at en rekke arbeidsplasser forsvinner over natten. Med full stans i salg av nye hytter vil det også bli færre nye hytteeiere som bidrar til innkjøp i Rennebu kommune. Det er også god grunn til å forvente at eksisterende hytteeiere vil bruke hyttene i mindre grad enn før.	Vurderes som en del av konsekvensutredningen for friluftsliv.	
	Etter vårt syn har Ulsberg i Rennebu kommune allerede bidratt med sin andel av areal til tunge naturinngrep for nasjonale infrastrukturformål. Inngrepene er irreversible. For å unngå ytterligere et tungt arealinngrep bør trasé for ny E6 legges sammen med dagens E6, som opprinnelig vedtatt.	Inngrepene konsekvensutredes som en del av flere rapporter; landskap, naturressurs, naturmangfold, osv.	X
	Den nye traséen vil å gjennom jomfruelig terreng og legge beslag på et betydelig skogareal. Sammenholdt med den opprinnelige planen, harmonerer forslaget dårlig med nasjonale mål for vern av skog. Skogvern anses derfor som et viktig klimatiltak, og er nødvendig for å bevare naturmangfoldet. Disse hensynene kan ivaretas ved å benytte den opprinnelige traséen.	Konsekvenser ved beslaglegging av skog og annen inngrep i naturen konsekvensutredes i rapport for naturressurs. Det foreligger også en klimarapport ved reguleringsplanen som tar for seg CO2 regnskapet.	X
	På samme måte som for skog, er myr viktig av hensyn til klima og naturmangfold. Det foreligger derfor nasjonale og internasjonale føringer for å begrense inngrep i myr. Eksempelvis viser vi til forbudet mot nydyrking i myr, forbudet mot grøfting av myr for skogplanting, samt begrensninger på adgangen til torvuttak. Også inngrepene i myrterreng kan unngås ved å beholde det opprinnelige forslaget til trasé for E6.	Det er et mål i prosjektet å unngå inngrep i myr.	X
	I reguleringsplanen til Tørset hyttegrend er det innlagt hensynssone med Jernåbekken på 20 meter. Vi går utifra at samme krav gjelder for Nye Veier.	Det blir vurdert hensynssoner ift. behovet for ivaretagelse av naturmiljøet.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Else og Martin Morken, grunneier av 231/4	Vi takker for hyggelig forespørsel om vi vil være med på å legge ut vår eiendom til næringsareal i forbindelse med omlegging av E6 og planlegging av nytt kryss for E6 og R3. På nåværende tidspunkt ønsker ikke vi at vår eiendom skal bli omgjort til næringsareal.	Planlegging av eventuelle næringsområdet innenfor planområdet vil være Rennebu kommunes ansvar.	
Tone Karoliussen og Ove Inge Stuen	Som eiere av gårdsnummer/bruksnummer 238/1 med flere og beboere av gården Paulsmo er vi ganske oppbrakte over Nye Veiers forslag til endring av trasé for ny E6. Vi driver med oppdrett av hjort og ser at planen omfatter areal som ligger innenfor hegnet til hjorten, samt en anleggsvei som følger vår gårdsvei og deretter en traktorvei som går helt inntil hegnet på utsiden. Anleggstrafikk så nær hegnet vil være kritisk for dyrene i kalving og brunst, og kan medføre at oppdrettet må avvikles.	Anleggsgjennomføringen er tematikk i pågående utredning. Det vil kunne være aktuelt med direkte kommunikasjon med berørte grunneiere for større tiltak – både permanente og midlertidige.	
	Den planlagte anleggsveien er vår gårdsvei, og brukes av barn, både til og fra skole og ellers. Det er også et generasjonsskifte på gang i forhold til gården, og da vil i tilfelle også barn i barnehagealder komme inn i bildet. Dersom de nye planene blir realitet, er det imidlertid ikke sikkert at noen vil overta gården. Å bo slik, fjernt fra trafikk og støy, er et valg som gjøres, og en motorvei som nærmeste nabo skaper et helt annet miljø.	Forholdet vedr. nærføring til eiendommer og myke trafikanter vurderes i det videre planarbeidet.	X Presiseres i planprogrammet
	Vi vet ikke hvilke ornitologiske undersøkelser Nye Veier har gjort, men det er på det rene at det er observert flere til dels sjeldne fuglearter i området, som hornugle, lappugle og rødglenne.	Det skal lages en konsekvensutredning for naturmangfold, som bl.a skal se på områdets dyreliv.	X
	Den nye planen må vel også være i strid med den internasjonale avtalen som Norge nylig har underskrevet, hvor landet blant annet forplikter seg til å stanse avskoging.	Landskapsbilde, herunder skog, er et av temaene det skal lages en konsekvensutredning av.	X
	Til slutt vil vi anføre at høringsfristen er for kort.	Planprogrammet ble sendt ut 02.09, med høringsfrist 14.10. Dette gir en høringsfrist på 6 uker, som er i henhold til krav i plan- og bygningsloven.	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
Magne Kleffelgård (232/2) Marit Solrunn Rabbe (229/1) Silje Mari Botnan (232/1, 231/1, 230/1, 229/1)	<p>På nåværende tidspunkt er positive til at deler av nevnte eiendommer omreguleres til næringsformål. Det søkes herved om at dette området tilrettelegges for besøksintensiv virksomhet, som f.eks, bensinstasjon, veisideanlegg, butikk og/eller annen virksomhet. Søknaden legger til grunn at hovedkrysset mellom E6 og Rv. 3 plasseres i det omsøkte område.</p>	<p>Utredning om næringspotensial og arealer til dette ved kryss ved Rv3 må grunneier ta opp med planmyndigheten (kommunen) og vurderes med tanke på å innarbeide dette i planen.</p>	
	<p>Det ønskes at videreføring av Rv 3 ut fra planområdet også fastsettes, slik at det ikke vanskeliggjør detaljplanlegging av området. Vedrørende kraftlinjen gjennom planområdet ønskes det at den kan legges i bakken eller flyttes, slik at den ikke blir til hinder for en eventuell utbygging.</p>	<p>Når det gjelder kraftlinjen, vil den bli lagt om der tiltakene tilsier at dette må gjøres pga. veganlegget.</p>	
Tonje Sæther Rønning og Eivind Tørset	<p>Som grunneiere og utbyggere av Tørset Hyttegrenn, ser vi det som svært negativt å få en 4-felts motorvei like bak hyttefeltet. Dette skaper stor usikkerhet for oss i videre drift, da vi ser det svært usannsynlig å kan fortsette salg av tomter og nøkkelferdige hytter med E6 som bakgrunn om det ikke blir gjort riktige tiltak for å skjerme veien fra hyttefeltet.</p>	<p>Forholdet vedr. nærføring til eiendommer og avbøtende tiltak vurderes i det videre planarbeidet.</p>	
	<p>Det som da blir vårt neste håp, er en miljøtunell forbi hyttefeltet. Har forståelse for at dette er et kostbart alternativ, og dermed kanskje ikke engang aktuelt. Dette er noe vi som grunneiere må jobbe på for, sammen med de som allerede har investert i hytte i vårt område. Det eneste som per i dag høres ut som et tiltak i dette området, er støyskjerming etter krav, men også at Nye Veier skal minimalisere ulempene vi får med denne nye veitraseen med å støyskjerme ekstra godt forbi hyttefeltet.</p>	<p>En kulvert på denne strekningen gir for stor konstadsøkning i forhold til mulig oppnådd gevinst for området.</p> <p>Støyreducerende tiltak vil bli utredet som en del av reguleringsplanen.</p>	X
	<p>Vi ønsker å opprettholde en god dialog med utbygger, slik at vi sammen kan få til tilfredsstillende god støyskjerming!</p>	<p>Nye Veier vil ha dialog med grunneierne gjennom prosessen.</p>	
Stig Gøran Ødegård	<p>Ved å rette opp den sving ved gården Brennan kommer veien lenger fra og utover bakken, og dermed mindre støy og støv mot husene. Vil også få med at det bør vurderes mer</p>	<p>Vegtrasé for E6 ved gården vil tilpasses terrenget etter en rekke forhold. Optimalisering av denne pågår helt fram mot innsending av reguleringsplan.</p>	

Fra	Merknad	Nye Veiers kommentar	Relevant for plan-programmet/ utredninger
	støydemping hvis dette ikke fungerer som planlagt.		
	Angående beite og dyrkamark som går tapt i veibygginga krever jeg at jeg får tilbake beite ved skogrydding og nydyrking for å opprettholde avling som før. Vil beholde verdien av gården som før bygginga av ny 4 felts vei.	Grunnavståelse og forhold som har innvirkning på verdiene inngår inn i en egen prosess. Avtaler om avbøtende tiltak, herunder nydyrking likeså.	
	Fjerning av matjord kan legges opp der det er ulent, mellom låven og viltgjerdet for å få bygget opp til jevnere dyrkamark.	Når det gjelder innspillet om matjord tas det videre i utredningene i prosjektet.	X
	<p>Øvrige momenter det pekes på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Støyisolering av hus - Støyskjerm - Matjord for å rette opp ujevnheter bak låven - Dyrk opp skog mot ny e6, så det blir dyrkamark der, gjerne tilkjørt matjord - Viltgjerde hele veien på min eiendom - Adkomstvei til setra, og nydyrking for å erstatte tapt jord? 	<p>Det utarbeides egen støyrapport. Forholdet matjord og ev. erstatning er også under utredning. Viltgjerde vurderes ut fra viltets behov for skjerming mot eventuelle ulykker og behov for føring mot krysningsspunkter.</p>	X