



## Innspill detaljregulering E6 Gyllan-Kvål

Viser til Melhus kommunes varsel om utvidelser av planområdet med høringsfrist 15. oktober 2021.

Innledningsvis ønsker vi å knytte noen kommentarer til Nye Veiers framgangsmåte og kommunikasjon i denne og andre saker.

Selv om det er gitt signaler om et politisk ønske om å bygge fire felts veier med 110 km/t vil vi understreke at dette ikke er fastlagt som et ufravikelig prinsipp uansett konsekvenser. Tvert imot. Tids- og kostnadseffektivitet og samfunnsøkonomisk nytte er også premisser som planer skal utvikles innenfor. Norge har i tillegg er rekke uttalte mål om klima og vern av ulike typer natur og kulturlandskap som også skal hensyntas. I regjeringens framlagte statsbudsjett finner vi f. eks dette: *«Det skal ikke planleggjast samferdselsprosjekt gjennom verneområde og, så langt mogeleg, unngå kryssing av og inngrep i verna vassdrag»* ( s 217). Nye Veier har selv uttalt at tap av natur skal tillegges større vekt, og økt fart øker klimautslipp dramatisk. Dette ser vi ikke noe av i de framlagte dokumentene. I denne, og en rekke andre saker, synes det som fire felt og 110 km/t fartsgrense er tillagt alt for stor vekt som premissgiver.

I Melhus kommune var det gjort vedtak om en trasé med 100 km/t. At denne planen forkastes og kommunikasjonen til innbyggere og organisasjoner har preg av at konsekvensutredninger kun er pro forma er sterkt kritikkverdig. Dette tyder på at Nye Veier ikke har respekt for de rammebetingelser som er gitt, eller til kommunen som reell planmyndighet. Det står fremdeles på Nye Veiers nettside at veistrekningen skal bygges som fire felts motorvei med 110 km/t. Konsekvensene av et slikt valg er ikke avklart, og Naturvernforbundet forutsetter derfor at videre prosess blir reell, hvor konsekvensene blir hensyntatt. Vi krever derfor at 100 km/t og tre/fire felt blir konsekvensutredet på lik linje med 110 km/t og fire felt.

### **Gaula – vernet vassdrag**

Gaula-vassdraget er fredet ved stortingsvedtak i Verneplan III i 1986. Vassdraget ble i hht. Sperstadutvalgets forslag gitt høyeste verneklasse i planen. Gaula er en av de aller beste lakseelver i landet, og har i enkelte år vært det vassdrag som har gitt det høyeste fiskekvantum.

En naturlig og betydelig faktor i vurderingen av Gaula er det faktum at det var en tidligere behandling av Gaula i veisammenheng som ga grunnlaget for den sentrale forskrift «Retningslinjer for vernede vassdrag». Det fremstår noe paradoksalt i behandlingen av E6 i dag at det var planen for E6 forbi Melhus sentrum i 1994, hvor veien i planen skulle legges ut i selve elveløpet, som medførte sterke protester. Saken ble for første gang i denne type saker løftet opp til behandling i Stortinget med to pålegg som resultat: Veitraseen skulle flyttes opp «på land», og det skulle utformes nye retningslinjer for

vernede vassdrag som ikke bare skulle stoppe eventuell kraftutbygging, men ethvert inngrep i vassdraget. Det er både beklagelig og merkelig at behandlingen av et fredet vassdrag i dag viser langt mindre hensyn til selve vannstrengen og de tilliggende naturverdier enn det som skjedde i Stortinget i 1994.

Det er også grunn til å spørre om kommunen har fulgt opp vernet i sin planlegging. Her har kommunen en klar plikt i hht. PBL. 1-7, 1. ledd nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Her er de aktuelle formål ferdsel, fiske, akvakultur, drikkevann og natur- og friluftsområder. Er verdiene store, skal kommunen båndlegge for regulering i kommuneplanens arealdel. Bygge- og anleggstiltak i området inntil 100 meter fra vassdrag bør forbyes. Den tidligere nevnte plassering av Gaula i høyeste verneklasse burde tilsi en annen behandling av både kommune og dagens utbygger av E6.

De nevnte retningslinjer er det mest sentrale lovverk for behandlingen av fredede vassdrag og den tilhørende sone. I den framlagte planen er Gaula bare nevnt uten at seriøse vurderinger av ulike inngrep og konsekvenser i forhold til forskriften gjennomføres. Forskriften anviser på mange måter hvordan dette skal skje. Under «fokusområder» står det kun «*Ta hensyn til Gaula*». Det blir en svært uklar målsetting uten at en viser hva og hvordan det skal gjøres.

Når det gjelder de forskjellige alternativer som er fremlagt, er det vanskelig å se de helhetlige konsekvenser for Gaula og sidevassdragene. Dette forventer vi grundig avklares gjennom konsekvensutredningene.

### **Dyrket mark- landbruksareal**

En motorvei med fire felt og 110 km/t kan i liten grad tilpasses terrenget, dermed må terrenget i stor grad må tilpasses veien. I tillegg til utfordringer med Gaula blir det vanskelig å kombinere vei og vern av dyrket mark. Vi minner om nasjonalt vern av dyrket mark. En hastighetsreduksjon må derfor inngå i konsekvensutredningen.

Nye Veier ønsker å bygge motorveier effektivt. Den billigste måten å bygge veier på er gjennom bygging på dyrket mark, elvesletter og myr. Den pågående krisen som følge av tap av natur og naturtyper må også vektlegges når kostnadseffektivitet beregnet.

Etter lang tid ble en omforent plan for E6 i dette området vedtatt. Naturvernforbundet mener det må sterke argumenter til for å sette en slik plan til side. Et ønske om fire felts motorvei og 110 km/t er ikke er slikt argument.

Vi ønsker å følge denne saken tett og vil følge opp med uttalelser også i det videre arbeidet.

**Med vennlig hilsen**

**Naturvernforbundet i Trøndelag**



**Magne Vågsland, leder**