



Fv. 715 Rødsjøkrysset - Krinsvatnet

Detaljreguleringsplan Plan Id **50542020004**



Planbeskrivelse

Høringsutgave

 **Indre Fosen** kommune

27.08.2020



INNHOOLD

1	Sammendrag	4
2	Innledning	4
3	Bakgrunn for planforslaget.....	6
3.1	Planområdet	6
3.2	Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 715 Rødsjøsvingen – Krinsvatnet	7
3.3	Målsetninger for planforslaget	7
3.4	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	7
4	Planprosess og medvirkning.....	7
5	Rammer og premisser for planarbeidet	8
5.1	Planstatus for området	8
6	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	9
6.1	Beliggenhet	9
6.2	Dagens – og tilstøtende arealbruk	10
6.3	Trafikkforhold.....	10
6.4	Teknisk infrastruktur	12
6.5	Landskapsbilde.....	13
6.6	Nærmiljø/friluftsliv	16
6.7	Naturmiljø og naturmangfold	18
6.7.1	Fremmede arter	18
6.8	Kulturminner og Kulturmiljø	24
6.9	Naturressurser	24
6.9.1	Landbruk	24
6.9.2	Skogbruk	25
6.9.3	Reindrift.....	26
6.10	Grunnforhold – geologiske forhold	29
6.10.1	Geologiske forhold	29
6.10.2	Geotekniske forhold.....	30
6.11	Forurensing i grunnen	30
7	Beskrivelse av forslag til detaljregulering	31
7.1	Planlagt arealbruk.....	31
7.2	Forutsetninger.....	31
7.3	Tekniske forutsetninger	32
7.3.1	Kjøreveger	32
7.3.2	Løsninger for gående og syklende	32
7.3.3	Frisikt ved avkjørsler	33
7.3.4	Andre tekniske forutsetninger	33
7.4	Nærmere beskrivelse av planstrekningen.....	33
7.5	Konstruksjoner.....	36
7.6	Massedeponi	36



8	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	36
8.1	Framkommelighet/trafiksikkerhet.....	36
8.2	Samfunnsmessige forhold.....	37
8.3	Naboer.....	37
8.4	Gang- og sykkeltrafikk	37
8.5	Kollektivtrafikk	37
8.6	Landskap.....	38
8.7	Nærmiljø/friluftsliv.....	41
8.8	Nærmiljø og vilt.....	41
	8.8.1 Vann og vassdrag	41
	8.8.2 Vilt og fugl.....	42
	8.8.3 Naturtyper	42
8.9	Kulturmiljø og kulturminner	44
8.10	Naturressurser	44
	8.10.1 Jord- og skogbruk.....	44
	8.10.2 Reindrift	44
8.11	Støy og vibrasjoner.....	44
8.12	Massehåndtering og overskuddsmasser	45
	8.12.1 Midlertidig anleggsbelte (MA) anleggsveier.....	45
	8.12.2 Overskuddsmasser og massedeponier	45
	8.12.3 Midlertidige riggområder (MR)	46
8.13	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	46
8.14	Barn- og unge.....	47
9	Gjennomføring av forslag til plan	47
9.1	Framdrift og finansiering	47
9.2	Utbyggingsrekkefølge.....	47
9.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	47
9.4	Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	48
10	gårds- og bruksnummer i planområde.....	49
11	Sammendrag av innspill	51
12	Vedlegg	55



1 SAMMENDRAG

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan for fylkesveg 715 på strekningen mellom Rødsjøkrysset og Krinsvatnet i Indre Fosen kommune. Den planlagte vegen skal utbedres med slakere kurver, større bredde og forbedret sikt. Planlagt ny veg har en lengde på ca. 3,3 km.

Utformingen er for det meste styrt av trafikksikkerhet, fremkommelighet, drift, grunnforhold og økonomi.

Nødvendige grunnundersøkelser, skredvurderinger, kulturminnevurderinger, støykartlegginger, vurderinger av naturmangfold og hydrologi er gjennomført og er omtalt i planbeskrivelsen.

Arealene deles i to hovedkategorier. Permanent omdisponert til kjørebane og annen veggrunn og midlertidig omdisponert til anlegg-, rigg- og deponiområder.

Prosessene følger kravene i plan- og bygningsloven når det gjelder informasjon og medvirkning.

Tiltakene utløser ikke krav om konsekvensutredning etter kravene gitt i forskriften. Indre Fosen kommune har ikke stilt krav om det ut fra egne vurderinger av negative konsekvenser for miljø og samfunn.

Planen består av plankart og bestemmelser som er juridisk bindende, og planbeskrivelsen som er veiledende. Planbeskrivelsen er bygd opp etter krav i plan- og bygningsloven. Den skal beskrive dagens situasjon, tiltaket og konsekvensene av tiltaket. I konsekvensene inngår vurdering av avbøtende tiltak.

Geoteknisk og ingeniørgeologisk rapporter følger som vedlegg i tillegg til ROS-analyse og tegningshefte.

2 INNLEDNING

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med Indre Fosen kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 715 Rødsjøkrysset – Krinsvatnet.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av en trafikksikker veg med god framkommelighet, spesielt om vinteren.

Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Indre Fosen kommune planbeskrivelse, plankart og plan til endelig politisk behandling.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Fosna Folket den 24.04.2020.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart R 101 – R 105
- Planbestemmelser



- Planbeskrivelse

Plankart og bestemmelser er juridisk bindende, mens planbeskrivelsen er orienterende og beskriver de ulike forhold knyttet til planen.

I tillegg er følgende kart og profiler vedlegg til planen:

- ROS – analyse
- Geoteknisk rapport
- Ingeniørgeologisk rapport
- Oversiktstegning B 101
- Plan- og profiltegninger C 101 – C 105
- Plan- og profiltegninger sidevegnett D 101 – D102
- Normalprofil / Overbygging F 101 – F 103
- Støysonekart X 101 – X 103 (eksisterende situasjon) og X 201 – X 203 (fremtidig situasjon, år 2040)

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden 01.09.20 – 20.10.20 på følgende steder:

- Indre Fosen kommune - <https://www.indrefosen.kommune.no/om-indre-fosen/>
- Trøndelag Fylkeskommune- <https://www.trondelagfylke.no/horinger-veg>

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Fosna Folket. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Merknader til planforslaget må innen **20.10.2020** sendes skriftlige til:

Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 Steinkjer

e-post: postmottak@trondelagfylke.no

Kontaktperson i Trøndelag fylkeskommune: Siri Solem, 41237267

e-post: sirsol@trondelagfylke.no

Kommunens vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

3 BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i Indre Fosen kommune i Trøndelag fylke ved Rødsjøvatnet/Kringsvatnet.

Planområdet berører hovedsakelig skogsterreng med noe innslag av myr. Terrenget er sidebratt ned mot Rødsjøvatnet/Kringsvatnet. Området er brukt i en viss grad til tur og rekreasjon.



Figur 1: Planområdet fv. 715 Rødsjøkrysset - Kringsvatnet



3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 715 Rødsjøsvingen – Krinsvatnet

Hensikten med planen er å legge til rette for utbedring av eksisterende fv. 715 med tanke på god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Vegstrekningen skal få samme standard som tilstøtende veg. Vegen planlegges med bredde 7,5 meter, i henhold til vegstandard Hø1 – ÅDT<4000 og V= 80 km/ t (se kap. C.3 i Statens vegvesens håndbok N100).

3.3 Målsetninger for planforslaget

Målet av planen er å skape grunnlag til bygging av veg med forbedret framkommelighet og trafiksikkerhet.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Basert på § 4-2 i plan- og bygningsloven (pbl.) og tilhørende forskrifter er det ikke krav om konsekvensutredning for denne planen. Investeringskostnaden vil ikke utløse automatisk krav til konsekvensutredning, jfr. forskriftens § 2, vedlegg 1 pkt. 17. Jfr. forskriftens § 3 skal vegutbyggingstiltak vurderes etter samme forskrift vedlegg III. Dersom planen fører til vesentlige virkinger for miljø og samfunn så skal planforslaget konsekvens utredes.

Som avtalt i oppstartsmøte med kommunen stilles det ikke krav til konsekvensutredning. Tema som ofte inngår i en konsekvensutredning, blir drøftet i planbeskrivelsen.

4 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Fosna Folket den 24.04.2020. Varsel om oppstart av reguleringsplanleggingen ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte i brev form.

Innspill etter varsel om oppstart er vurdert og tatt inn planforslaget så langt de er mulige å imøtekomme (se kap. 11).

Når planen blir lagt ut til offentlig ettersyn sendes den samtidig til høring hos berørte sektormyndigheter. Annonsering skjer i avisa Fosna Folket. Høringsperioden følger av plan- og bygningsloven og vil ha varighet på minimum 6 uker. Etter høringsperioden og tilhørende merknadsbehandling oversendes planforslaget for vedtak i kommunestyret i Indre Fosen kommune. Vedtaket kunngjøres og det er klageadgang på vedtaket. Fylkesmannen er da klageinstans.

Trøndelag fylkeskommune prøver å imøtekomme enkeltpersoners informasjonsbehov med direkte kontakt så langt det er mulig.



5 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

5.1 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel

Indre Fosen kommune har en gjeldende kommuneplan med arealdel fra 2010 (vedtatt i Rissa kommune). I henhold til kommuneplanens arealdel ligger planområdet innenfor areal avsatt til landbruk-, natur- og friluftsmål (LNF).

Kommuneplanens arealdel er for tiden under revisjon.

Reguleringsplaner

Planområdet kommer i kontakt med 3 vedtatte reguleringsplaner:

- Reguleringsplan Rasteplass ved Kringsvatn (PlanID 162419935050, vedtatt 1993)
- Reguleringsplan Fv 715 Krinsvassbrua (PlanID 16242013013, vedtatt 2014)
- Reguleringsplan Fv 715 Osavatnet - Rødsjøsvingen (PlanID 16242013011, vedtatt 2015)

Ved overlapp erstatter reguleringsplan for fv. 715 Rødsjøkrysset - Krinsvatnet eldre reguleringsplaner.

Verneplaner

Planområdet ligger innenfor verneplan for vassdrag «Nordelva». Det er ikke registrert konflikter i forhold til verneområdet eller foreslåtte verneområder innenfor reguleringsplanens avgrensninger.

Inngrepsfrie områder

Planområdet berører ikke områder som gjennom offentlig planverk er definert som inngrepsfrie naturområder i Norge (INON).

6 BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Indre Fosen kommune i Trøndelag fylke ved Rødsjøvatnet/Krinsvatnet.



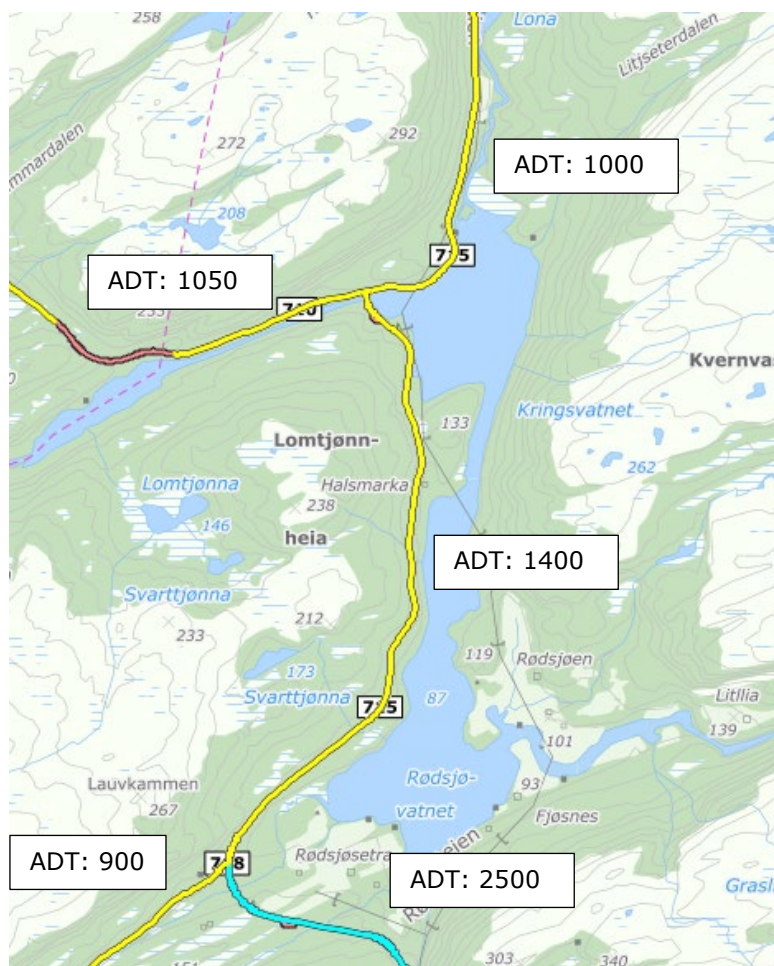
Figur 2: Oversiktskart planområdet

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Arealbruken i planområdet består av vei, rasteplass ved Kringsvatnet, og hyttetun øst for fv. 715. Tilstøtende arealbruk er hovedsakelig skogsterreng med noe innslag av myr.

6.3 Trafikkforhold

Dagens fv. 715 i planområdet har en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på mellom 1000 og 1400 kjøretøy basert på nasjonal vegdatabank (NVDB). Fartsgrensen er 80 km/t.



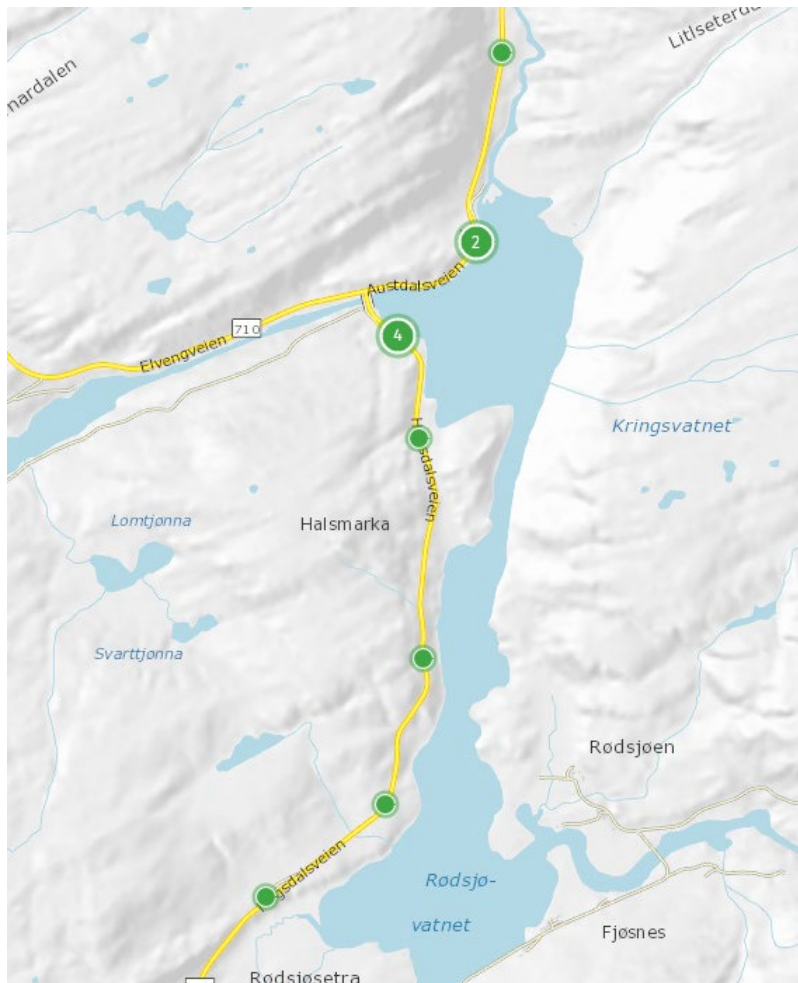
Figur 3: Dagens trafikkmengder (NVDB)

Det er lite gang- og sykkeltrafikk på strekningen.

Strekningen trafikkeres av én linjebussrute, linje 350 mellom Trondheim og Osen med inntil fem daglige avganger.

Området rundt rasteplassen og bomstasjonen ved Kringsvatnet brukes en del til parkering og utgangspunkt til samkjøring. Det er viktig at denne muligheten opprettholdes.

Det er en rekke registrerte trafikulykker langs fv. 715 i planområdet. Spesielt rundt rasteplassen på Kringsvatnet og nordøst for Kringsvassbrua er det avsnitt med flere registrerte ulykker.

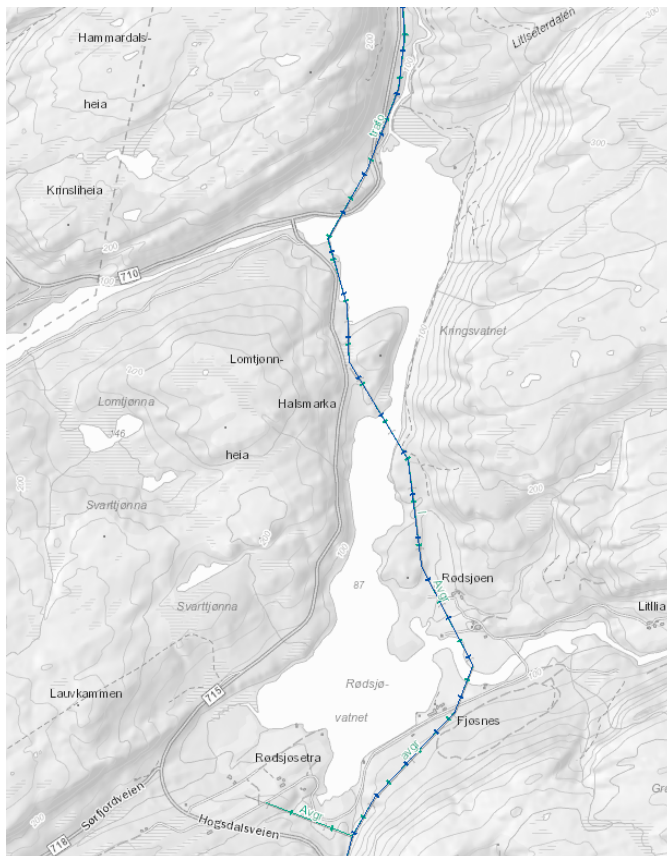


Figur 4: Trafikulykker (vegkart.no)

6.4 Teknisk infrastruktur

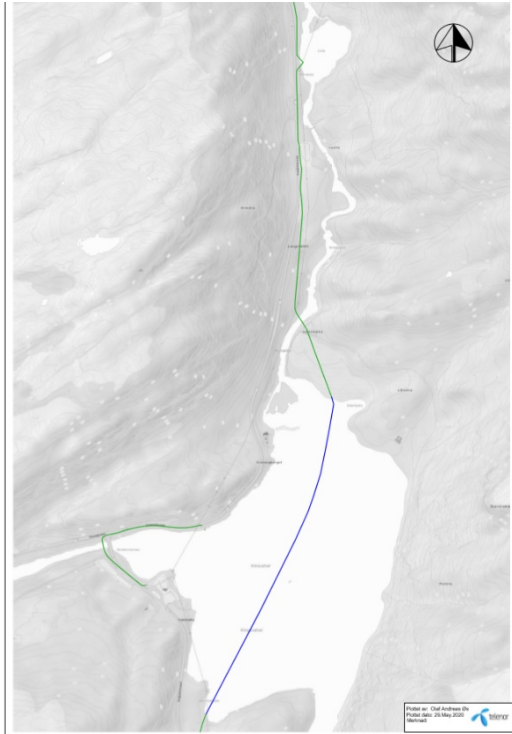
Det er en høyspentledning eid av Tensio som går gjennom planområdet.

Denne er avmerket og regulert som faresone høyspentanlegg på plankartene. Det er viktig at det gjøres avtaler med linjeeier i forhold til eventuelle omlegginger eller spesielle hensyn som må tas både permanent og i anleggstiden.



Figur 5: Høyspentledning (atlas.nve.no)

I tillegg har Telenor noen kabler i området:



Figur 6: Telenor kabelnett

6.5 Landskapsbilde



Figur 7: Rødsjø og Krinsvatnet sett fra sør mot nord

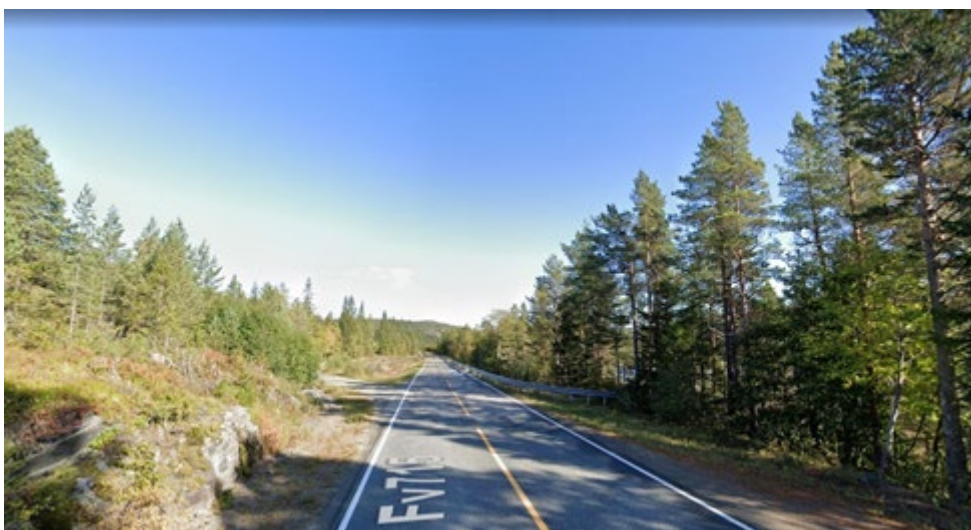
Planområdet er del av et 25 km langt dalstrøk i nord-sørvendt retning, som strekker seg fra Haugstjønna i sør til Mørrifjorden i nord. Området er oppdelt på tvers av mange øst-vestvendte sidedaler og flere mindre vann og vassdrag.

Rødsjø og Krinsvatnet er to sammenhengende vann med Holvasselva som tilløp i sørenden av Rødsjøvatnet fra øst, og Nordelva som utløp fra Krinsvatnet mot vest. Fra nord renner Krinselva til Krinsvatnet.



Figur 8: Krinsvatnet og Rødsjø sett fra nord mot sør.

Landskapet varierer fra lave avrundede fjell og åser med sidebratt terreng til flate elvedeltaer. Området er frodig med variasjon mellom blandet skog i sideterrenget og noe dyrket mark på flatere områder.



Figur 9: Fv. 715 ligger på vestsiden av dalen, fra sør mot nord.

Dagens fv. 715 ligger på vestsiden av dalen. Den følger terrenget i jevn høyde i overgangen mellom strandsonen og de bratte åsene. Avstanden til vannet varierer fra å være midt i fjellsiden eller helt ned mot vannkanten. Dagens veg kjennetegnes av både rette strekninger og skarpe svinger som kunne vært bedre tilpasset dagens terreng.



Figur 10: Fv715 sett fra sør mot nord. Krinsvatnet i øst.



Figur 11: Dagens situasjon med høy bergskjæring og smal grøft samt grov steinfylling i strandsonen.

Det er flere strekninger i planområdet med høye bergskjæringer uten grøft på den ene siden, og bratte fyllinger på den andre siden av veien. I enkelte områder går fyllingen helt ned til vannkanten.



Figur 12: Grov sprengsteins fylling i strandsonen ved Krinsvatnet.

I planområdet er det flere grove steinfyllinger fra tidligere vegutbygging langs fv. 715. Disse er ikke tildekket med vekstmasser eller finstoff for å tilrettelegge for etablering av vegetasjonsdekke.

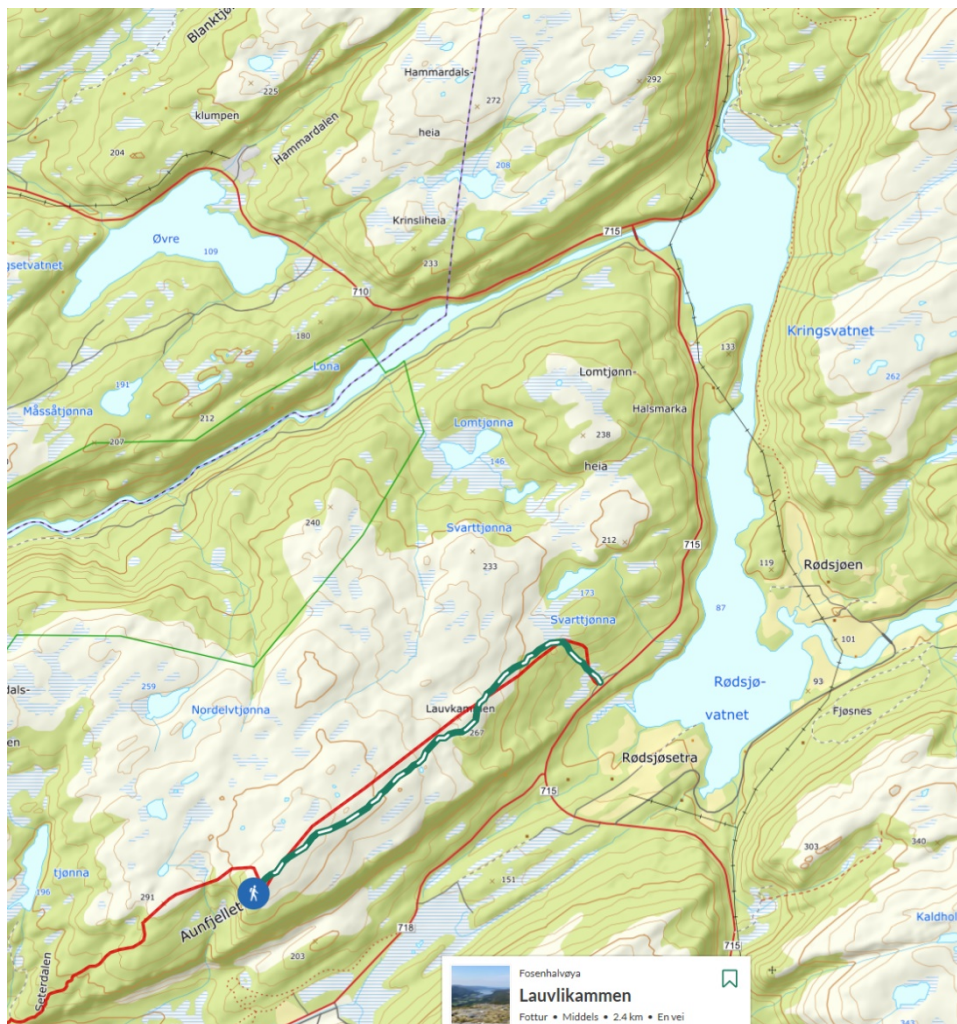
6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det er ingen boligbebyggelse langs strekningen. En fritidsbolig, som ikke er i bruk, ligger i nordenden av Krinsvatnet.

Området brukes i noen grad til friluftaktiviteter. Det er en tilrettelagt tursti over Lauvlikammen.

Halsmarka (øst for fv. 715) er et område det tidligere har vært drevet setring. Seterdriften ble avviklet ca. 1950. Opprinnelig dyrka mark ble tilplantet i første halvdel av 1990 – tallet. På grunn av nærheten til vassdrag antas det at området kan være noe benyttet til friluftsliv. Adkomst til området opprettholdes.

Ifølge Direktoratet for Naturforvaltnings Naturbase foreligger det ikke nasjonalt, regionalt eller lokalt registrert områder for rekreasjon eller friluftsliv i planområdet.

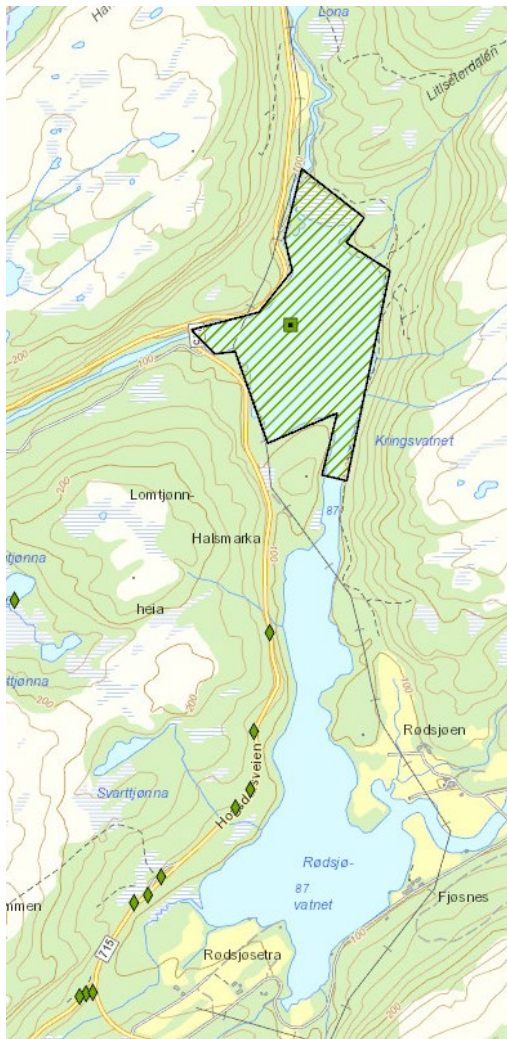


Figur 13: Turstier (ut.no)

6.7 Naturmiljø og naturmangfold

Samlet sett anses kunnskapen om naturtyper, vegetasjon, fugler og annet vilt i og rundt planområdet som god. Det er ikke gjennomført nye kartlegginger for naturmiljø i planområdet.

6.7.1 Fremmede arter

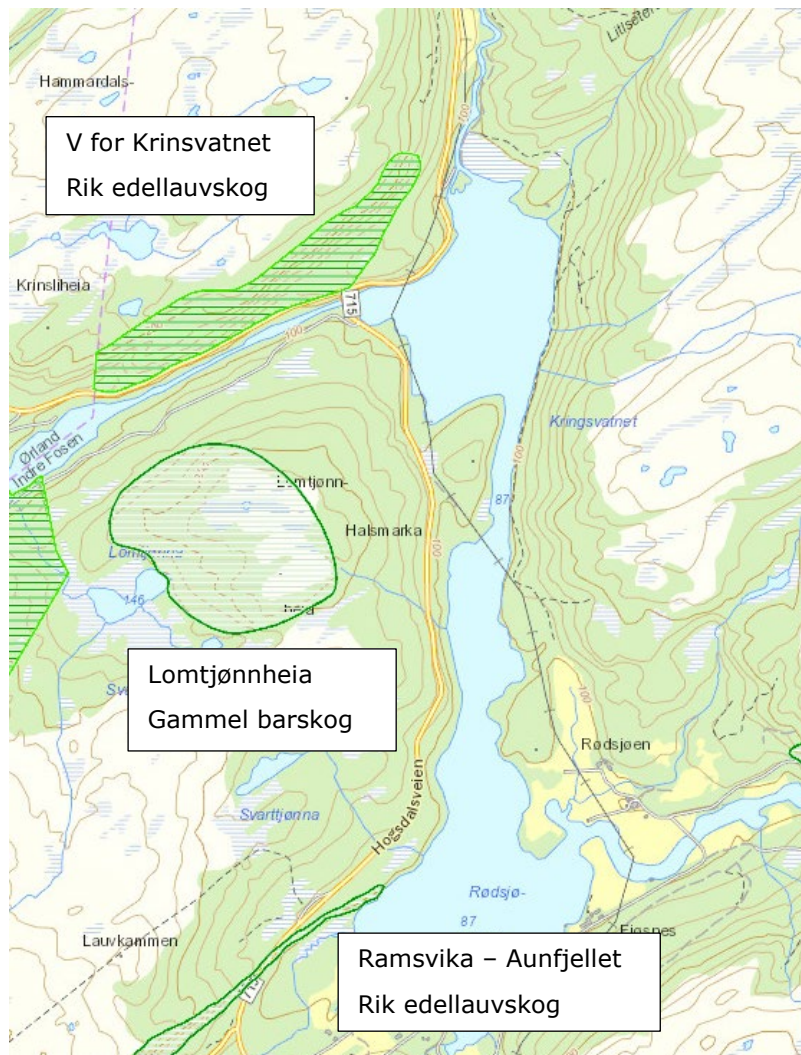


Figur 14: Fremmede arter (Miljødirektoratet)

Hagelupin er registrert langs dagens veg. Viktig med rutiner for å unngå spredning i anleggsfasen.

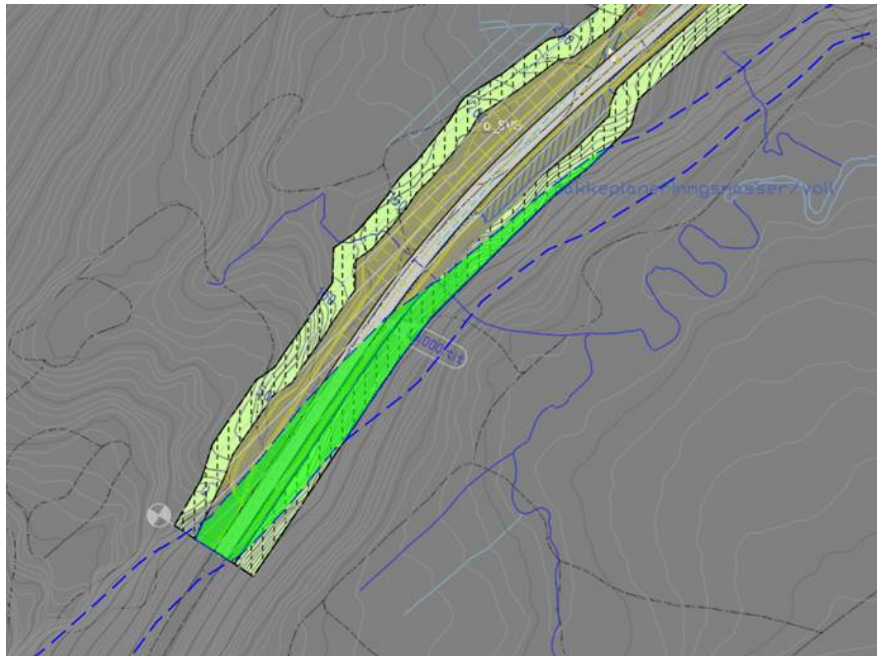
Ingen fredede eller trua arter er registrert i planområdet.

6.7.2 Naturtyper



Figur 15: Naturtyper (Miljødirektoratet)

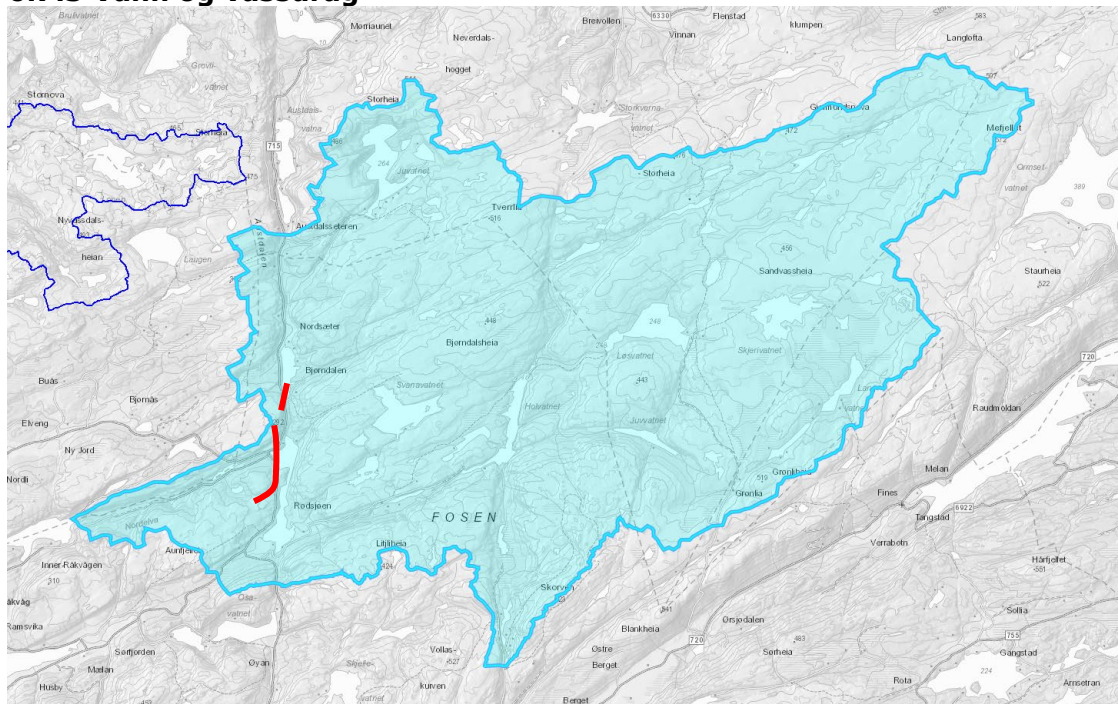
Ifølge Naturbase er det registrert en viktig naturtype (jf. DN-håndbok 13) på strekningen som blir berørt av den nye veien, Ramsvika - Aunfjellet jfr. Figur 15. Lokaliteten er karakterisert som rik edellauvskog, viktig naturtype.



Figur 16: Planforslaget berører edellauvskog i areal merket grønt.

Det er imidlertid ikke registrert utvalgte naturtyper (UN) eller prioriterte arter (PA) i h.t. norsk rødliste i planområdet.

6.7.3 Vann og vassdrag

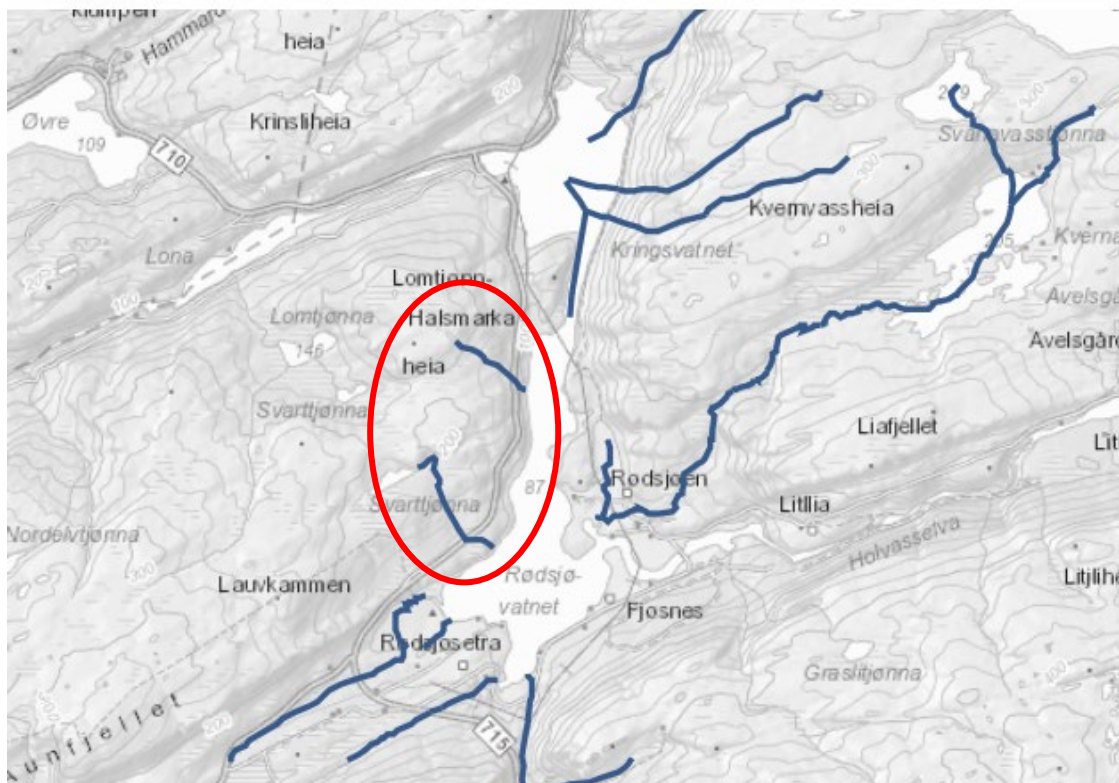


Figur 17: Verneplan for vassdrag (NVE-atlas)

Planområdet ligger innenfor verneplan for vassdrag «Nordelva», som er et varig verna vassdrag (Verneplan IV- 2005) De nasjonale målene for forvaltningen av de vernede vassdrag er gitt ved Stortingets behandling av verneplanene for vassdrag, bl.a. i Innst. S. nr. 10 (1980-81). For å oppnå målene, må det særlig legges vekt på å gi grunnlag for å:

- a. *unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø*
- b. *sikre referanseverdien i de mest urørte vassdragene*
- c. *sikre og utvikle friluftslivsverdien, særlig i områder nær befolkningskonsentrasjoner*
- d. *sikre verdien knyttet til forekomster/områder i de vernede vassdragenes nedbørfelt som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi*
- e. *sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der disse interessene var en del av grunnlaget for vernevedtaket.*

Vassdragshensyn er vurdert og tatt inn i planforslaget



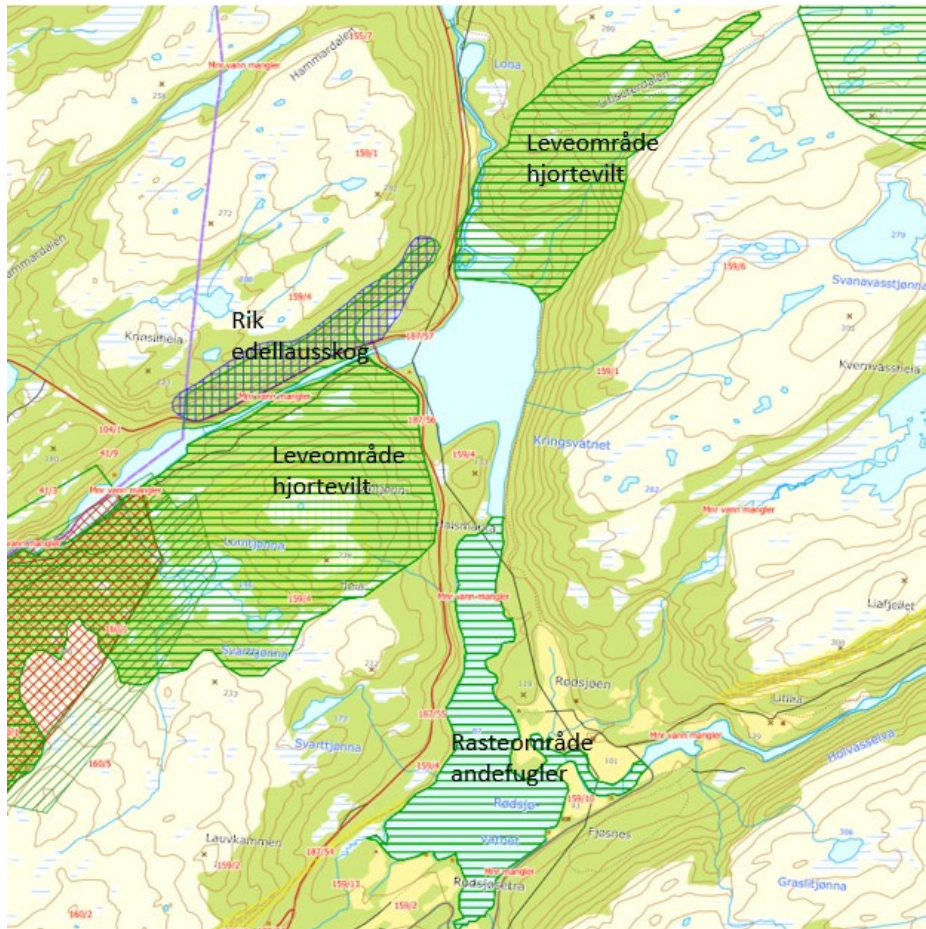
Figur 18: Tilløpsbekker Kringsvatnet og Rødsjøvatnet (kilde: vann – nett)

Innenfor planområde er det registrert to tilløpsbekker til Kringsvatnet og Rødsjøvatnet (tilhørende ID 133-63-R) (Figur 18). Vannforekomstene er registrert med god økologisk tilstand. Rødsjøvatnet og Kringsvatnet er kalkfattige og klare innsjøer med god økologisk tilstand. Det er røye, ørret og laks i Rødsjøvatnet og trolig også ål. Tilløpsbekkene er ikke fiskeførende.

6.7.4 Vilt

Det er registrert leveområde for vanlige arter som rådyr, elg, hare rev osv. Det er ingen kjente villtrekk i planområdet.

Rødsjøvatnet er et viktig rasteområde for ulike andefugler som lom, ender og sangsvaner, spesielt ved vår- og høsttrekk. Ingen hekkelokaliteter er kjent i området.



Figur 19: Viltområder (kilde: Indre Fosen kommune)

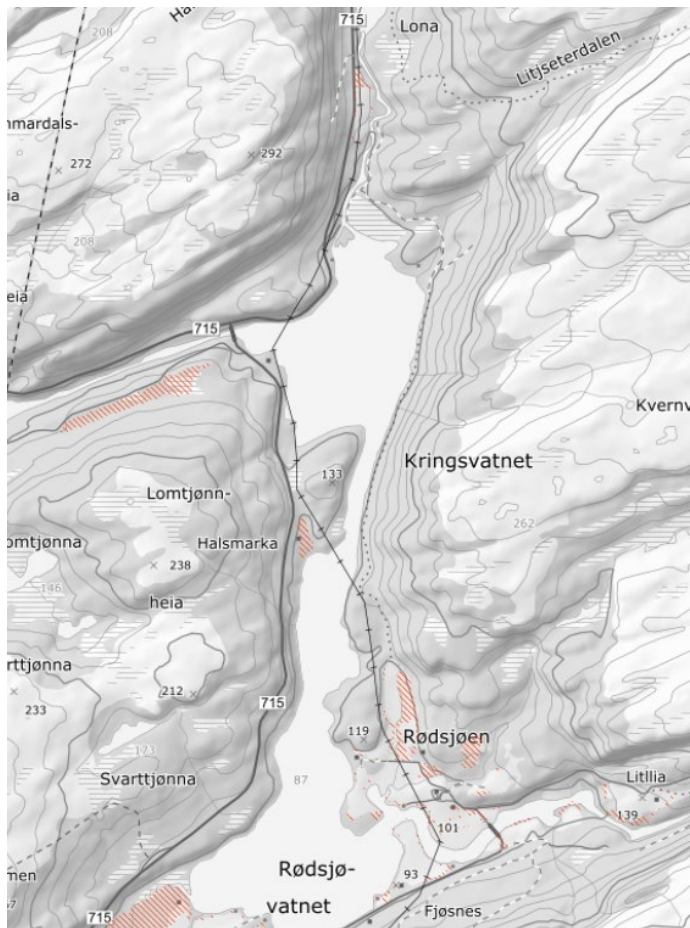
Det er delvis kartlagt naturmangfold i og rundt planområdet. Kartutsnittene over (Figur 15 og Figur 19) viser eksisterende registreringer.

6.8 Kulturminner og Kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljøer i planområdet. Ifølge Direktoratet for Naturforvaltnings naturbase omfatter området heller ingen verneverdige kulturlandskap.

6.9 Naturressurser

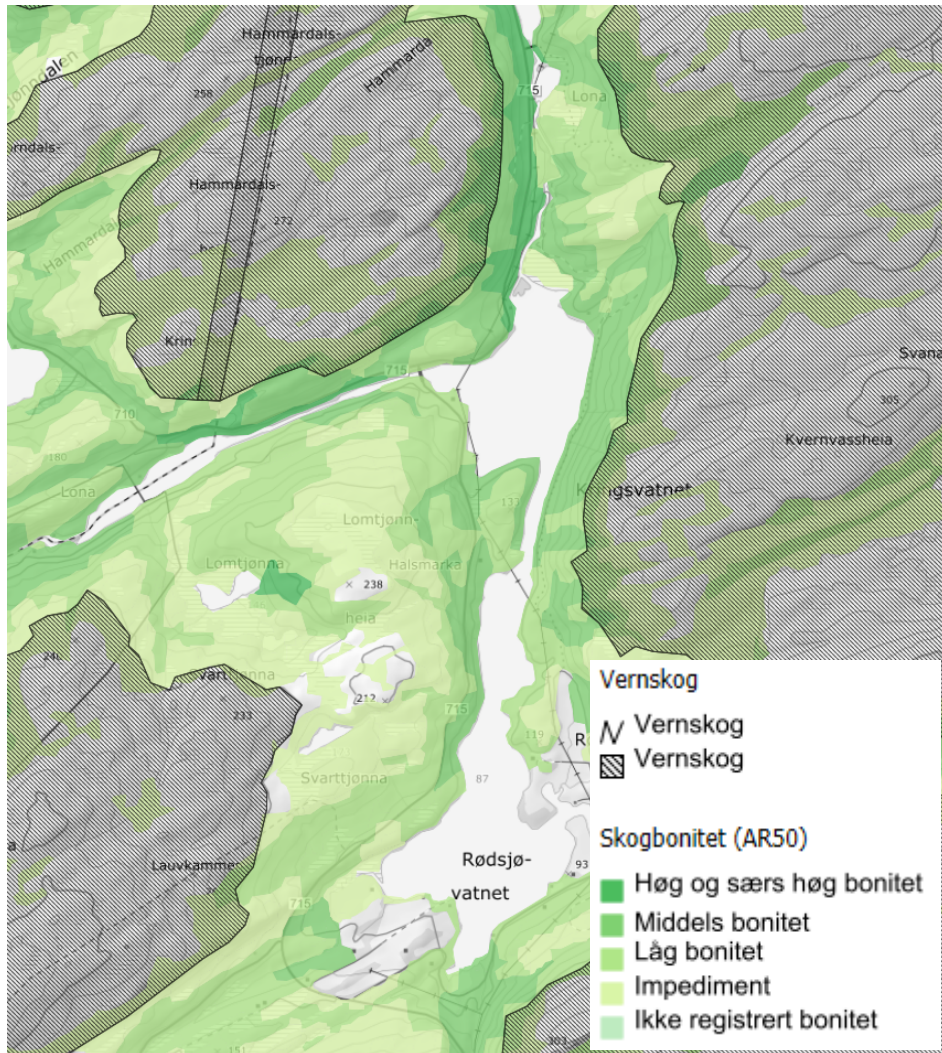
6.9.1 Landbruk



Figur 20: Dyrkbar jord (Kilde: kilden.nibio.no)

Det er ikke registrert dyrka mark i planområdet. Det er svært begrenset med dyrkbar jord i planområdet.

6.9.2 Skogbruk

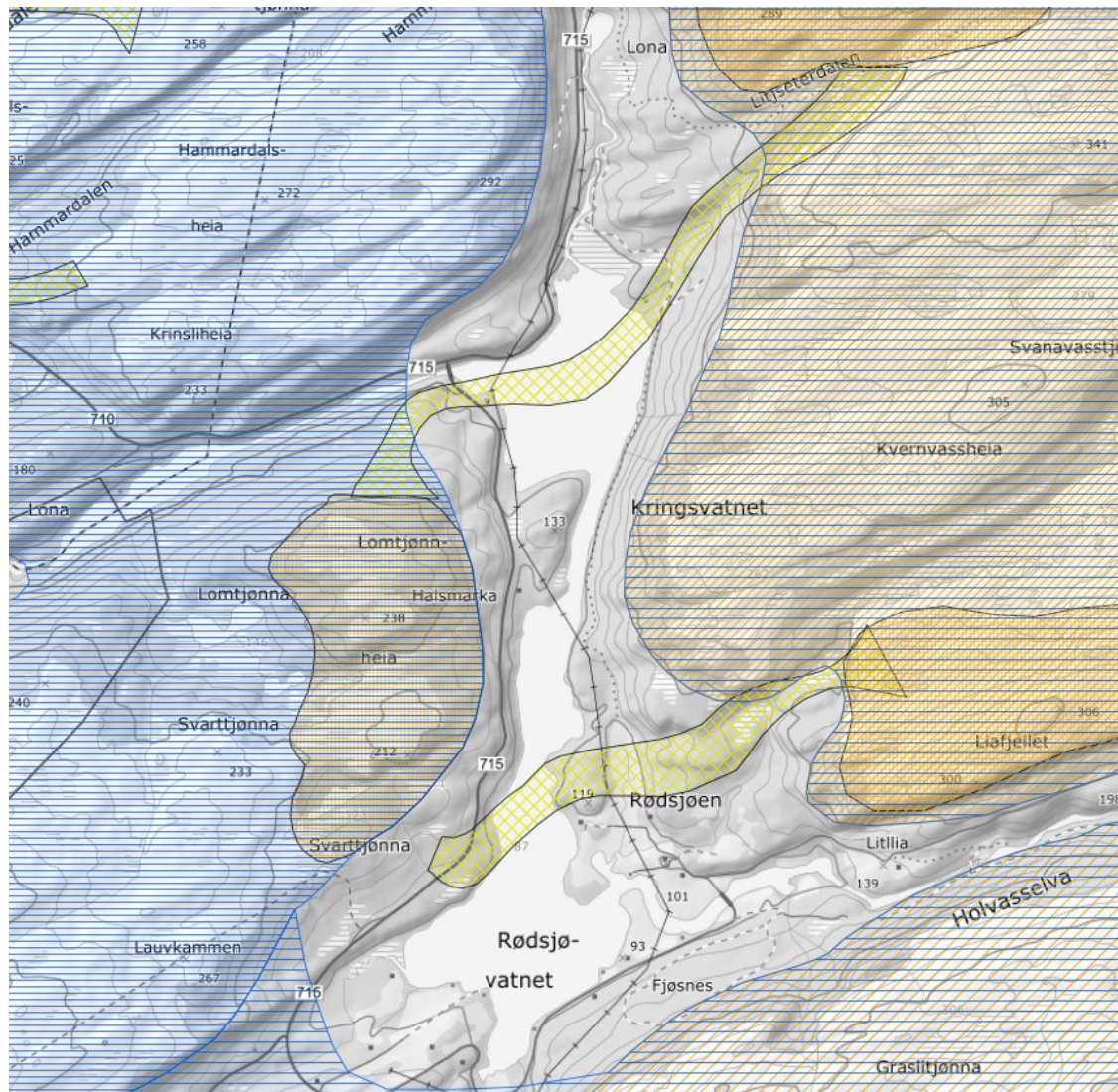


Figur 21: Skogsbonitet (Kilde: kilden.nibio.no)

Planområdet er preget av skog med lav til middels bonitet og impediment.



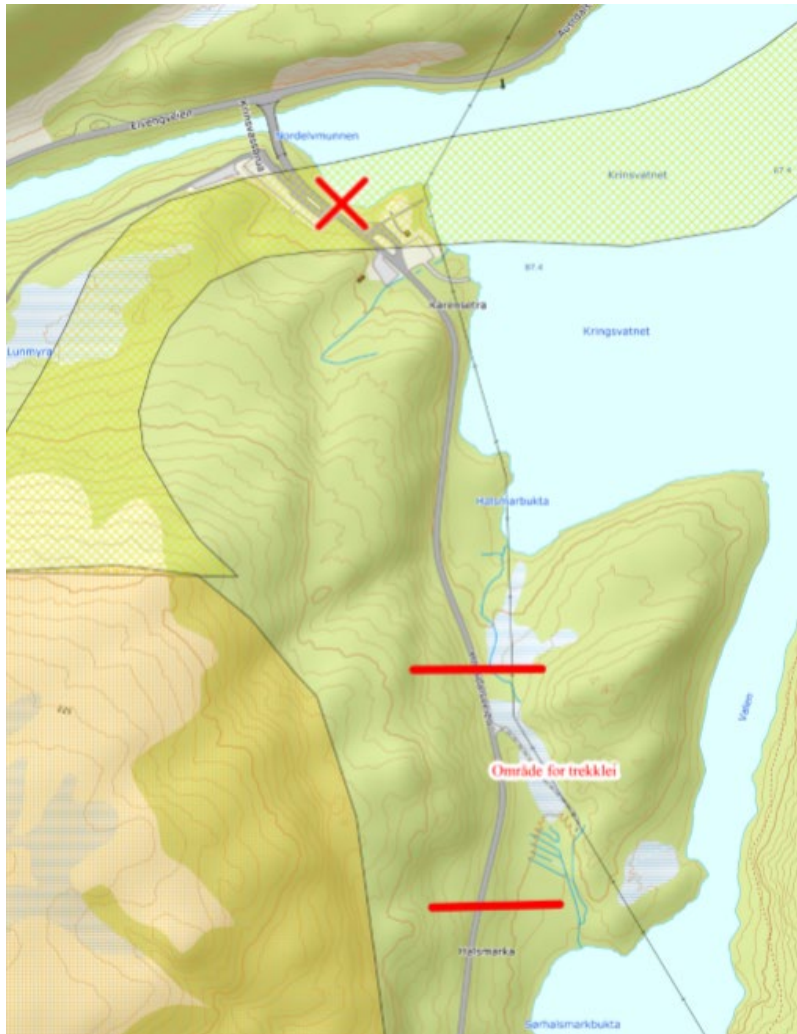
6.9.3 Reindrift



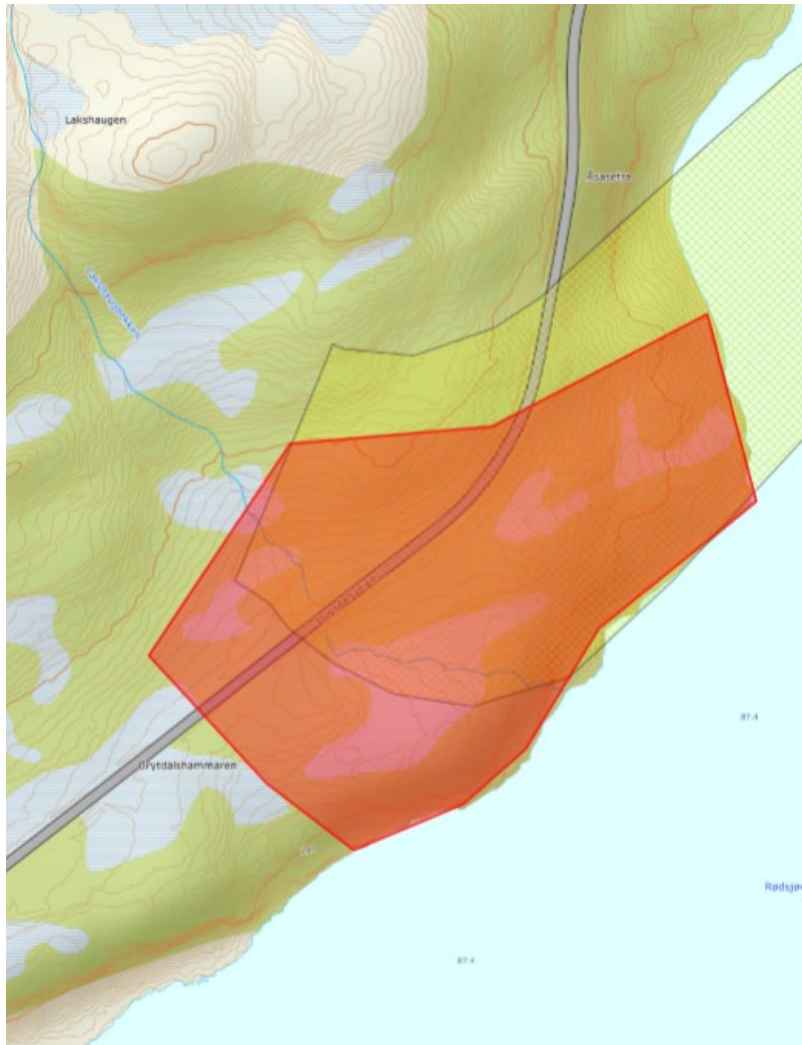
Figur 22: Flyttleier for tamrein (Kilde: kilden.nibio.no)

Planområdet berører to registrerte flyttleier for tamrein. Kartene fra nibio er de offisielle kartene. Kartene er å regne som illustrasjon på hvordan reindriftnæringen i hovedsak og normalt bruker områdene.

Ved varsel om oppstart ble det imidlertid gjort oppmerksom på fra Fosen Njarke, at flyttleier for rein er flyttet sørover jfr. illustrasjoner under.



Figur 23: Flyttlei nord (Kilde: Fovsen Njaarke sjite)

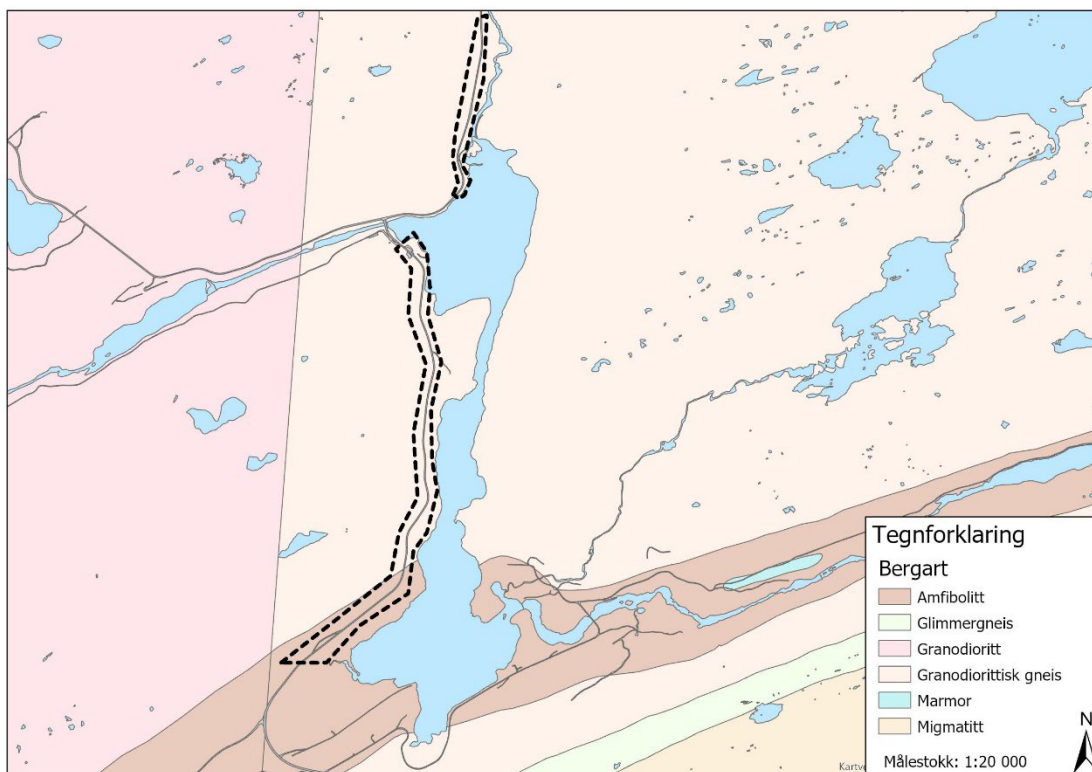


Figur 24: Flyttlei sør (Kilde: Fovsen Njaarke sjite)

6.10 Grunnforhold – geologiske forhold

6.10.1 Geologiske forhold

Berggrunnen i søndre del av området består av amfibolitt, og nordre deler består av granodiorittisk gneis (se Figur 25). Nåværende bergskjæringer består av 3-4 sprekkesett.



Figur 25: Berggrunnsgeologisk kart over området.

Begge bergartstypene har tilfredsstillende krav for bruksområdet overbygning i veg (både bærelag og forsterkningslag).

Utbedringen av vegen medfører etablering av lokalt høye bergskjæringer, med maksimal høyde 23 m. For de høye skjæringene anbefales permanente hyller med bredde 6 m for hver 10 m.

Til sikring av bergskjæringene forventes hovedsakelig rensk, bolting og steinsprangnett. Sprøytebetong kan vurderes i områder med tett oppsprukket berg.

I sideterrenget over enkelte av skjæringene ligger skrenter og urmasser som kan bli ustabile under anleggsarbeid. Disse må stabiliseres før anleggsarbeidet tar til.

Sprengningsarbeidet som skal utføres må hensynta nærliggende eksisterende veg. Det må påregnes behov for små salver og lave pallhøyder, samt sikring av berget for hver salve. Det vil være aktuelt med korte stengeperioder av eksisterende veg i forbindelse med sprengningsarbeidet.



6.10.2 Geotekniske forhold

Grunnundersøkelsene viser at løsmassene varierer på strekningen og består både av friksjonsjord med god pakningsgrad og leire med ulik skjærfasthet (fra tørrskorpeleire til bløt leire). Høyt i skåninger over grunnvannsnivå er det i hovedsak forekomster av meget fast tørrskorpeleire med innslag av friksjonsjord (leirig morene). Over slakere arealer der grunnvann ligger nesten i terreng er det forekomster av bløt leire, disse befinner seg i områder nærmere sjøkanten.

Det er gunstig topografi i områder under fyllinger i profil 1050 - 1220 og 2200 - 2390 der bergoverflate danner et platå under fyllingsfot.

I profil 1700 - 1960 er det veldig kort avstand til berg (0,4 - 0,5 m) i hellende terreng der det planlegges å fundamentere fyllingsfot. Det må påregnes med sprenging ved etablering av fyllingen.

Skjæringsskrånninger i løsmassene som består av leirig morene skal etableres med helning 1:3 eller slakere. Det anbefales tilsåing som overflatebehandling for skjæringsskrånninger.

Stabilitetsberegninger for planlagt vegfylling i profil 230 - 350 nord for Krinsvassbrua viser dårlig beregnet stabilitet. Vegen må derfor stabiliseres ved masseutskifting med lette masser. Ved å bruke skumglass i fyllingen vil det oppnås tilfredsstillende stabilitets- og setningsforhold. Løsningen må detaljprosjekteres i byggeplanfase.

Under planlagte fyllinger i profil 230 - 350 og 350 - 800 nord for Krinsvassbrua er det oppdaget forekomster av humusholdig jord med mektighet 2,5 - 3 m. Før fyllingene kan etableres er det en forutsetning at løsmassene av organisk jord (torv og matjord) masseutskiftes og erstattes med sprengstein. Det skal foretas fullstendig masseutskifting ned til mineralisk jord (sand, grus, morene).

For utlegging og komprimering av fyllingen og overbygningen henvises til Statens vegvesens håndbok N200 kap.2, kap.5 og kap.6, samt håndbok V221 kap.2. Det kreves lagvis utlegging, god steinkvalitet og riktig komprimering for å sikre god nok egenstabilitet.

For sprengsteinfyllingen må det forventes ca. 1 % egensetning. Setningene vil opphøre etter maksimalt 6 måneder (håndbok V221 kap. 2.3.2.3). Erfaringer viser at setningene blir betydelig mindre og tar kortere tid ved bruk av velgradert sprengstein som komprimeres iht. håndbok N200.

Det anbefales å legge ut fyllingene tidlig i byggefasen slik at grunnen får sette seg før overbygningen kan etableres. Det anbefales å foreta setningsmålinger etter utlegging av fyllinger i byggefasen.

6.11 Forurensing i grunnen

I planområdet er det ingen indikasjon på at det er forurenset grunn. Det har ikke vært drevet forurensende næringsaktivitet i nærheten og det er ikke registrert trafikkulykker med farlig gods i området. Det er heller ingen grunn til å tro at området er spesielt forurenset som følge av eksisterende trafikk og naturtype, jfr. Rapport 416177-RIGm-RAP-001 rev_01 Miljøkartlegging langs veger i Sør- Trøndelag (Multiconsult 2014).



7 BESKRIVELSE AV FORSLAG TIL DETALJREGULERING

7.1 Planlagt arealbruk

Iht. plan- og bygningslovens § 12-5, § 12-6 og § 12-7 er planområdet inndelt i arealer med følgende reguleringsformål og bestemmelser:

- **Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. § 12-5 nr. 2)**
 - Kjøreveg, offentlig (o_SKV)
 - Kjøreveg (f_SKV)
 - Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)
 - Parkeringsplasser (o_SPP)
 - Rasteplass (o_SR)
- **Landbruks, natur og friluftsområder samt reindrift (LNFR) (pbl. § 12-5 nr. 5)**
 - Areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L)
- **Hensynssoner (pbl. §12-6)**
 - Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (H370)
 - Hensyn reindrift (H520)
- **Område med bestemmelser (pbl. § 12-7)**
 - Anlegg- og riggområde (MA)
 - Riggområde (MR)
 - Deponi (D)

7.2 Forutsetninger

Fyllinger og skjæringer reguleres som annen veggrunn o_SVG. Grensen er satt til ca. 2 m utenfor fyllingsfot og 3 m fra skjæringstopp. Ny eiendomsgrense vil i hovedsak følge grensen for annen veggrunn, men vil bli innmålt etter at veganlegget er ferdig. Ny eiendomsgrense vil derfor kunne avvike fra grense for annen veggrunn satt på reguleringsplanen.

Langs hele strekningen blir det regulert inn et midlertidig anleggsbelte på ca. 10 - 20 m utenfor annen veggrunn. Bredden vil variere etter behov og det er også forsøkt tatt hensyn til eiendomsgrenser og terreng. Områdene er forutsatt brukt for nødvendige tiltak som følger av anleggsgjennomføringen. Det er i hovedsak avsatt en buffersone på 10 m mellom



midlertidig anleggsbelte og vann/vassdrag. Der dette ikke er mulig er det lagt et belte på 3 - 5 m. Dette arealet har ikke fått formål og skal ikke bli berørt av anleggsgjennomføringen.

Plan for tilbakeføring og istandsetting av områdene skal følge «Ytre miljøplan», en miljøoppfølgingsplan som utarbeides som en del av byggeplanen, se punkt 9.4.

7.3 Tekniske forutsetninger

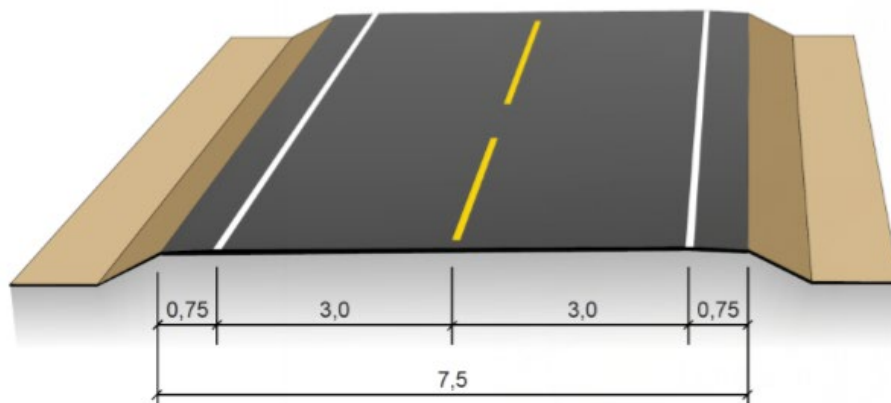
7.3.1 Kjøreveger

Statens vegvesens håndbok N100 «Veg- og gateutforming» skal legges til grunn for utformingen av vegen. Vegen planlegges etter dimensjoneringsklasse H₀1.

Dimensjoneringsklasse: H₀1 (80 km/t)

- ÅDT (årsdøgntrafikk) < 4000 kjøretøy/døgn.
- Fartsgrense 80 km/t
- Vegbredde: 7,5 m
- Maksimal stigning 8 %
- Minimum horisontal kurveradius 225 m

For nordre delstrekning bruker vi UH₀1 ved gjennomgående utbedring. Her er det litt lavere krav til minimumsradius som her er på R = 175 m. Det er også krav til litt mindre vegbredde på 6,5m, men det er allikevel valgt å legge til grunn vegbredde på 7,5m



Figur 26: Normalprofil H₀1 (HB N100, Statens vegvesen)

7.3.2 Løsninger for gående og syklende

Det forventes minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen. Derfor planlegges det ingen gang- og sykkelveg parallelt med ny fv. 715.



7.3.3 Frisikt ved avkjørsler

Alle avkjørsler skal utformes i henhold til kravene i Håndbok N100. Plankartene påføres frisiktlinje i avkjørslene. Frisiktlinjen viser at alt areal ligger innenfor områdene «annen vegggrunn». Innenfor frisiktsonen skal det være fri sikt i en høyde av 0,5 m over vegbanen på tilstøtende veg. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i avkjørselen og kjørebane i primærvegen, er fritt for sikthindringer. Innenfor frisiktlinje skal det være fri sikt i en høyde av 0,5 meter over plannivå på tilstøtende veg.. Skiltstolper, rekkverk og lignende anses ikke som sikthindrende.

7.3.4 Andre tekniske forutsetninger

Behovet for rekkverk er prøvd unngått der det er mulig med at fyllingskråninger utformes med helling 1:4 eller slakere. Rekkverk er i seg selv et risikomoment og bør unngås der det er mulig.

Der det er nødvendig skal rekkverk plasseres og utformes i henhold til Statens vegvesens håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideareal».

7.4 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Ny veg går stort sett i traseen til eksisterende veg. Svinger blir rettet ut, stigningsforhold blir utbedret og vegen blir breddeutvidet og forsterket. Det fører til en litt mindre svingete veg med bedre sikt. I tillegg er det lagt inn bredere grøft der det er skjæring slik at kravet til sikkerhetsavstand på 6 m fra kjørekant til fjellskjæring er oppfylt. Dette forbedrer samtidig siktforholdene betydelig.

Der det er mulig er det bygd opp en jordskråning mot bergskjæring. For å hindre påkjørsel av bergskjæringen skal jordskråningen ha en utforming mot bergskjæringen som vist på Figur 2.11 i kap 2.5 i N101.

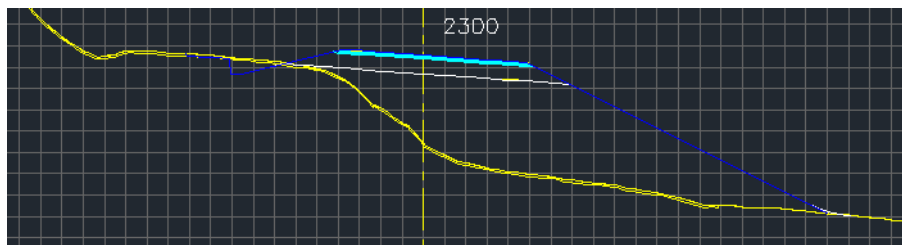
Planstrekningen er delt i to delparseller, ca. 2,5 km mellom Rødsjøkrysset og Krinsvassbrua og rundt 750 m nord for Krinsvassbrua.



Figur 27: Oversikt delstrekninger

Den sørlige parsellen starter like nord for Rødsjøkrysset som ble utbedret for noen år siden. Vertikalkurvaturen på rettstrekket utbedres sånn at sikten blir tilstrekkelig til forbikjøring. Videre nordover blir horisontalkurvaturen utbedret. Minimumskurveradius er 225 m (tilsvarende krav for Hø1 i håndbok N100). Samtidig blir grøftene utvidet til 6 m fra kjørebane kant for å forbedre sikten og redusere faren for nedfall av stein på vegbanen.

Sideterrenget er forholdsvis bratt på stort sett hele strekningen, noe som fører til høye fyllinger og skjæringer. Store fjellskjæringer over 10 m utformes med helling 10:1, mens mindre fjesskjæringer slakes ut med en skjæring på 1:1,5. Fyllinger legges hovedsakelig med helling 1:2. Noen steder er det aktuelt å slake ut fyllinger noe for å få til en bedre terrengtilpasning.



Figur 28: Skisse som viser vegen liggende på fylling

I profil 20 - 60, 1440 - 1500 og 2480 - 2540 har skjæringene en høyde på over 12 m. Det er derfor nødvendig med en ca. 6 m bred palle i høyde 10 m.



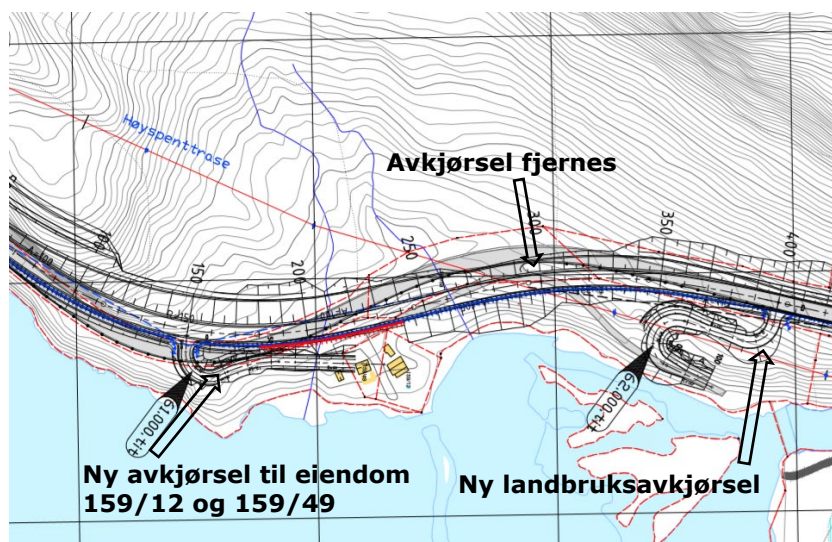
Figur 29: Skisse som viser vegen liggende i skjæring med palle

På de partiene hvor gamlevegen blir liggende utenfor ny veg blir den fjernet.

På den nordlige parsellen rettes horisontalkurvaturen ut fra en minimal radius på 90 m i dag til 150 m på framtidig veg. Dette er noe under kravene i håndbok N100 (minstekrav for utbedringsstrekning UHØ1 er: 175 m, det er søkt om fravik) men en betydelig forbedring sammenlignet med dagens situasjon.

Samtidig blir vertikalkurvaturen betydelig forbedret (maks stigning på 5 %) og sikten blir forbedret gjennom en grøft på 6 m.

Avkjørselen til eiendom 159/12 og 159/49 blir lagt om for å få bedre sikt i avkjørselen. Det samme gjelder landbruksavkjørselen litt lenger nord.



Figur 30: Omlegging avkjørsler



7.5 Konstruksjoner

Det er ikke planlagt noen større konstruksjoner på strekningen.

I byggeplan bør det vurderes om det er nødvendig med en støttemur ned mot Krinsvatnet for den sørlige delstrekningen mellom profil 2400 og 2450 for å unngå fyllingsfot i vannet.

For den nordlige delstrekningen er det lagt inn en støttemur ved ca. profil 180 – 240 (SKV_2) mellom fv. 715 og ny avkjørsel til eiendom 159/12 og 159/49.

7.6 Massedeponi

Ny veglinje er lagt med tanke på å få brukt mest mulig av massene til vegbygging og i skrånningene. Allikevel må det forventes noe masseoverskudd som må deponeres. I planforslaget er det nå et masseoverskudd på 100.000 pfm³. Dette kan optimaliseres i videre byggeplanlegging.

Øst for rasteplassen ved Krinsvassbrua er det satt av et mindre område til deponering av masser. Etter endt anleggsperiode skal området tilbakeføres til dagens formål og arronderes.

I reguleringsplan fv. 715 Osavatnet - Rødsjøsvingen (PlanID 16242013011) er det satt av et område til permanent deponi som kan benyttes til overskuddsmasser.

8 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET – AREALBRUK OG LØSNINGER

8.1 Framkommelighet/trafikksikkerhet

Det er en rekke registrerte trafikkulykker langs fv. 715 i planområdet. Spesielt rundt rasteplassen på Krinsvatnet og nordøst for Krinsvassbrua er det avsnitt med flere registrerte ulykker. Veien rettes ut for å bedre siktforholdene i området. Adkomst rasteplass er strammet opp.

Det forventes at framkommeligheten og trafikksikkerheten bedres betraktelig på grunn av at vegens linjeføring rettes ut og dermed bedrer siktforholdene på strekningen.

Det er foretatt en internkontroll på trafikksikkerhet. Konklusjonene fra denne rapporten er innarbeidet i plandokumentene. Planforslaget vurderes å ha positive virkninger for trafikksikkerheten og framkommeligheten i området.



8.2 Samfunnsmessige forhold

Ved en realisering av planforslaget oppnås en fremtidsrettet fv. 715 som øker trafiksikkerhet og fremkommelighet på strekningen. Framtidig drift og vedlikehold antas å bli forbedret.

Utover dette har ikke planen noen effekt på samfunnsmessige forhold.

8.3 Naboer

Berørt bebyggelse

Ingen bygninger blir direkte berørt av tiltaket

Avkjørsler og andre naboforhold

Ny fv. 715 vil føre til en justering av adkomstforhold til fritidsbolig gbnr. 159/12 og 159/4 langs dagens veg. Etablert landbruksveg på gbnr. 159/4 justeres og reguleres inn. Etablert adkomst/driftsvei til gbnr. 159/2 opprettholdes.

Alle etablerte adkomster ivaretas.

Byggegrenser

Byggegrense langs fylkesveg er 50 m fra midtlinje veg på begge sider av vegen, jfr. Veglovens § 29 annet ledd.

8.4 Gang- og sykkeltrafikk

Det finnes ikke noe sammenhengende gang- og sykkelvegnett i planområdet langs fv. 715. I planområdet finnes det bare en fritidsbolig. Gang- og sykkeltrafikken langs fv. 715 er minimalt.

Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk er derfor ikke noe effektmål i forbindelse med dette planarbeidet.

8.5 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for kollektivtrafikk er ikke noe effektmål i forbindelse med dette planarbeidet. Ved bomstasjon ved Krinsvatnet stopper buss etter behov. Stoppestedet blir ikke berørt av planen.

Det er ingen fastboende i planområdet.

8.6 Landskap

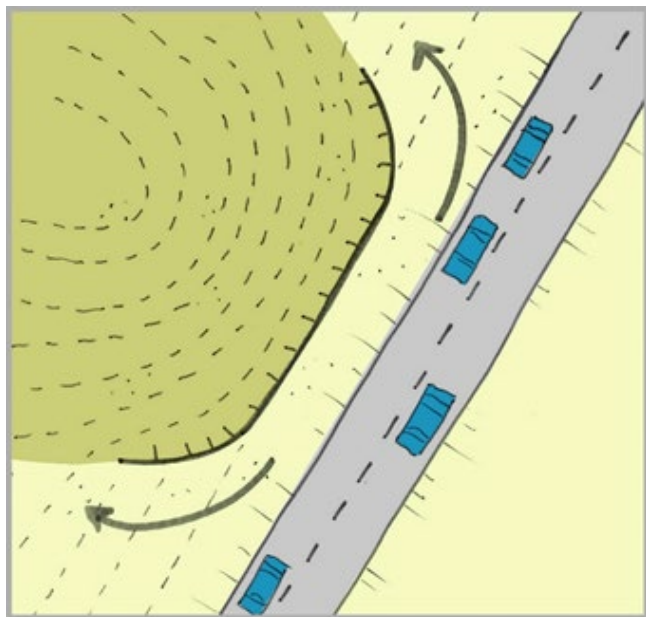
Utbedringen av fv.715 mellom Rødsjøkrysset og Krinsvatnet medfører at vegen kommer til å ligge tyngre i landskapet enn den gjør i dag. Bergskjæringer blir lengre/høyere og mer synlig enn de er i dag.

For å redusere de negative visuelle, estetiske og miljømessige effektene som utbedringen av vegen medfører, må det gjennomføres enkle tiltak i sidearealet til vegen. Dette skjer i form av god terrengtilpasning, utslaking av bergskjæringer og bruk av overskuddsmasser for å redusere visuell påvirkning av høye bergskjæringer.

For å oppnå best mulig resultat i forhold til miljømål og for å redusere virkningen av den nye vegen på det vernede vannmiljøet mest mulig, er det viktig at alle berørte områder revegeteres.

Bergskjæringer skal slakes ut til 1:2 eller 1:1,5 der det er mulig, og dekkes med vekstmasser og/eller finstoff og tilsås med gress. Vekstmasser i planområdet må ivaretas i anleggsperioden og disse skal tilbakeføres til de aktuelle berørte områdene.

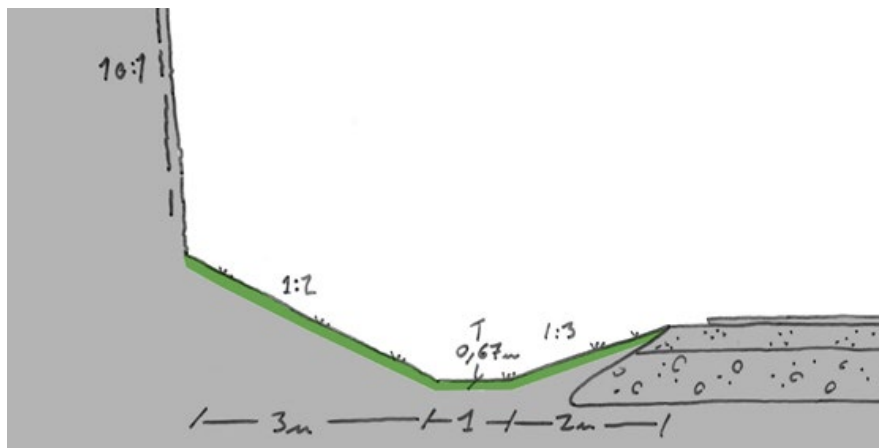
Bergskjæringer skal avsluttes med en avbøying fra vegen. Det medfører kortere og lavere bergskjæringer i overgangssonene.



Figur 31: Avbøying av bergskjæringer

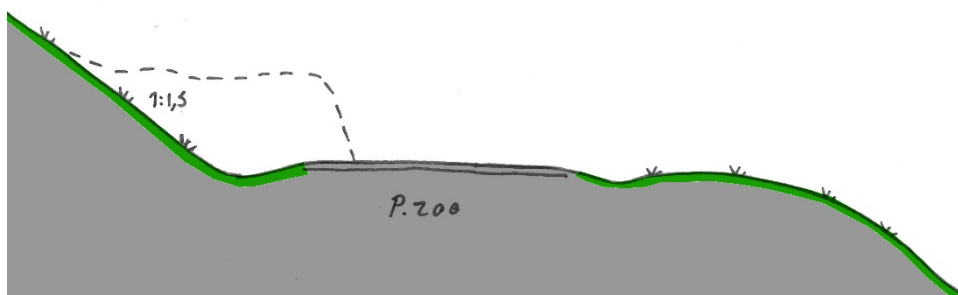
Med slike tiltak kan prosjektet lettere oppnå fastsatte klimamål for fylkeskommunen. Økonomi i prosjektet blir bedre som følge av mindre kontursprengning og enklere og færre moment i bygningsfasen. Det medfører også mindre driftskostnader i bruksfasen.

Tilbakefylling mot bergskjæring reduserer visuell effekt av skjæringen. Dette gir bedre trafikksikkerhet, mulighet for deponering av overskuddsmasser og gir bedre miljøeffekt i form av grønne arealer



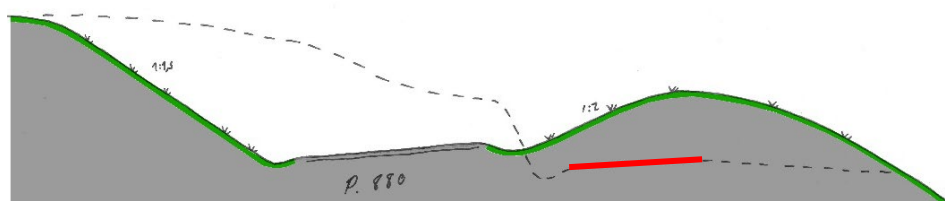
Figur 32: Tilbakefylling mot bergskjæring

Alle små bergskjæringer reduseres. I disse områdene skal sideterreng slakes ut. Helning variere fra 1:1,5 til 1:2.



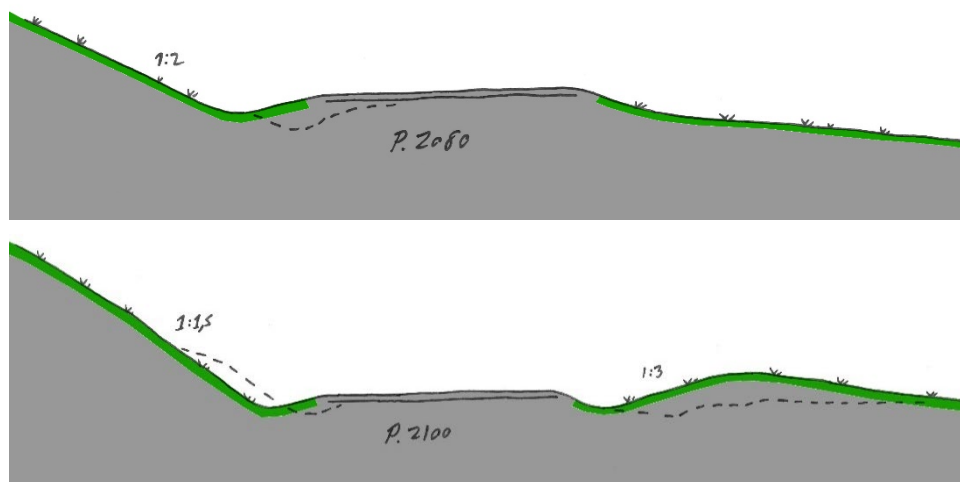
Figur 33: Små bergskjæringer slakes ut

Arealet til dagens veg (markert rødt i skissen under) kan brukes til deponering av overskuddsmasser, god tilpasning reduserer visuell effekten av nye veggen



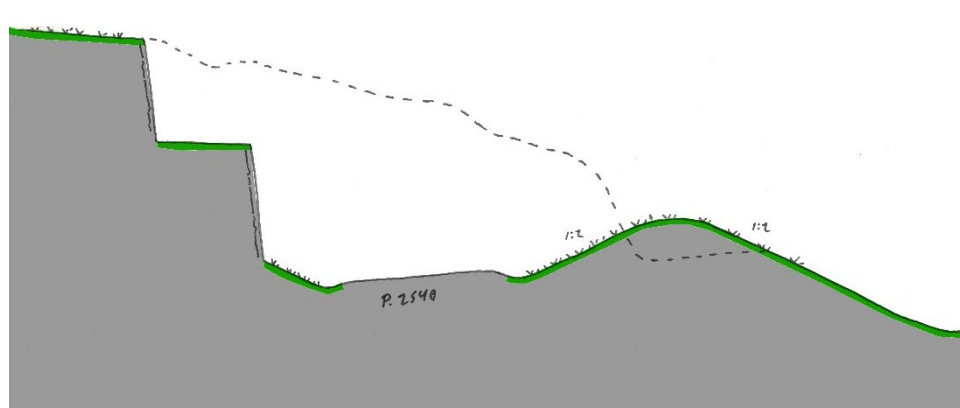
Figur 34: Deponering av overskuddsmasser på dagens veg

Mellom profil 2080 og 2100 er det behov for å drive rein mellom beiteområder. Et utslaket sideterreng vil gjøre dette mulig.



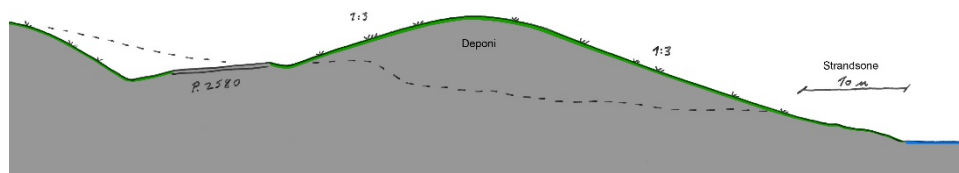
Figur 35: Flyttelei for rein

Ved å endre retning på bergskjæringen i endene, er det mulig å slake terrenget mer ut og få bedre terrengtilpasning i overgangssonen inntil bergskjæring. Dette gir mer areal til deponering av overskuddsmasser.



Figur 36: Høye skjæringer avrundes i endene

Sør for rasteplass og bomstasjon, vil ny veglinje medføre en kort, men høy bergskjæring. På nedsiden av vegen er det muligheter for deponering av overskuddsmasser. Dette vil være positivt for å bygge opp terrenget og for å redusere de visuelle inntrykket av bergskjæringen på nærområdet. Det vil også være positivt med tanke på støy. Deponi skal ikke komme nærmere dagens strandsone en 10 m.



Figur 37: Massedeponi ved rasteplassen

8.7 Nærmiljø/friluftsliv

Eksisterende adkomster til Krinsvatnet, Halsmarka samt adkomst til sti mot Lauvlikammen opprettholdes. Det antas at det som berøres av nytt terreng ikke er områder som har betydning for friluftaktiviteter. Planforslaget vil dermed ikke ha negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv.

8.8 Naturmiljø og vilt

8.8.1 Vann og vassdrag

Rødsjøvatnet er en kalkfattig og klar innsjø med god økologisk tilstand. Det samme gjelder for de to bekkene som krysser planområdet. Det er røye, ørret og laks i Rødsjøvatnet - Krinsvatet og trolig også ål. Vannene preges av stor tetthet med fisk. Bekkene i planområdet vurderes imidlertid å ha begrenset verdi for fisk, da høydeforskjeller utgjør naturlige vandingshindre.

Med tanke på hvordan tiltaket kan påvirke vannkvaliteten må det generelt skilles mellom virkninger knyttet til anleggsfasen og permanente virkninger.

I anleggsfasen vil det foregå sprenging. Partikler/næringsstoffer som slippes ut vil kunne være en del av avrenning. Løsmasser og partikler fra vegfyllinger vil med tiden vaskes ut, men det legges opp til bruk av rene fyllingsmasser. Forurensninger kan videre oppstå i forbindelse med graving, masseforflytning, mellomlagring og deponering av masser. Uønsket utslipp av olje og drivstoff i forbindelse med anleggsmaskiner og vedlikehold av maskiner kan være en annen forurensningskilde. Det er avsatt en sone fra vassdragskant til midlertidig anleggsområde på 5 - 10 m for å unngå direkte avrenning til vassdrag.

Med tanke på veganlegg i drift finnes det forskjellige miljøgifter, dvs. tungmetaller, som kan knyttes til bruk av kjøretøy. Forurensningskilden er bremses, dekk, karosseri, forbrenning og oljeutslipp. En annen forurensningskilde er selve vegbelegget/asfalten.

I nærføring til vann og vassdrag vil faren for å påvirke vanntilstanden være høyere, mens områder med torv, humusdekke og myr vil forhindre at partikler fra veg ledes direkte ut i vannet.

Justert veglinje kommer ikke vesentlig nærmere vann og vassdrag enn dagens. Det legges opp til at alle berørte områder skal revegeteres med stedege vekstmasser for å hindre



avrenning. Planen vurderes ikke å ha negativ påvirkning på økologisk tilstand til vassdragene.

Planområdet berører verneplan for vassdrag «Nordelva». Vassdragene berøres ikke av inngrep på veg og ferdigstilt anlegg vil ikke påvirke vannstrengen i Nordelva. Hensynet bak vassdragsvernet anses å være ivaretatt, og planforslaget vurderes til å ikke få negative konsekvenser for vann og vassdrag.

8.8.2 Vilt og fugl

Det er registrert «vanlige» arter som rådyr, elg, hare rev osv. i eller nært planområdet. Dette er arter som ellers er vanlig forekommende i tilsvarende habitater i regionen. Det er ingen registrerte villtrekk i planområdet.

Rødsjøvatnet og Krinsvatnet benyttes av vanntilknyttet fugl, som lom, ender og sangsvaner, spesielt ved vår- og høsttrekk. Ingen kjente hekkelokaliteter planområdet. Planforslaget berører ikke Rødsjøvatnet og Krinsvatnet og det opprettholdes en buffersone inn mot vannene. Dermed forventes det ingen negative konsekvenser for vanntilknyttet fugl.

Rødlistede arter som kongeørn, fjellvåk, storlom, varsler o.l. er observert i nærheten av planområde. Hekking er ikke påvist i planområdet.

Planforslaget vurderes til å ikke ha direkte negative konsekvenser for viltet i området.

8.8.3 Naturtyper

Tiltaket kommer i berøring med et belte registrert som rik edellauvskog. Landbruk/Midlertidig anleggsbelte (#1) vil berøre ca. 1650 m², mens vegarealet berører et areal på ca. 1857 m². I planforslaget er vegen sideforskyvet med 1,2 meter mot vest ved profil 50. Det vil ikke bli etablert fyllinger i området.

Berøringen er vurdert som marginal. Naturforekomsten vil opprettholde sin verdi.

Revegetering skal foregå med stedegen masse.

Skjæringer medfører totalt at ca. 80.000 m² skog blir berørt.

Fremmede arter:

I forbindelse med masseflytting, er det en risiko for at fremmede, uønskede plantearter spres til nye områder. Dette er en utfordring i forbindelse med bygging og drift av vegganlegg.

Det finnes forekomster av Lupin i planområdet. Dette er en fremmed art som ikke bør spres som følge av anleggsarbeidet. Rigg- og marksikringsplan skal avdekke hvordan dette skal håndteres i anleggsfasen. Dersom det oppdages andre fremmede, skadelige arter i planområdet skal det gjennomføres tiltak som hindrer spredning.

8.8.4 Vurdering av Naturmangfoldlovens bestemmelser §§ 8 - 12

Vurderingene er basert på kjent kunnskap. Informasjon er blant annet innhentet fra fagsystemet Naturbase hos Miljødirektoratet, NVEs kartløsning, kommunens kartløsning,



flyfoto, andre relevante databaser samt befaringer. Kravet i naturmangfoldloven § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap ansees å være oppfylt. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt nok ut fra tiltakets omfang, og det vurderes ikke som nødvendig med ytterligere feltbefaring eller artsregistreringer.

§ 9 Føre-var-prinsippet skal nyttes i de tilfeller der det er tvil om konsekvensene av tiltaket for miljø. Dette prosjektet er det vurdert som lite sannsynlig at det kan oppstå store, uforutsette skader på naturmiljø.

Justering av veglinjen vil ikke berøre vannstrengen. Hensynet bak vassdragsvernet i området anses derfor å være ivaretatt. I dette prosjektet er det vurdert som lite sannsynlig at det kan oppstå store, uforutsette skader på naturmiljø. Med dette som grunnlag kommer føre-var-prinsippet ikke til anvendelse.

Naturmangfoldlovens § 10 økosystemtilnærming og samlet belastning i området vurderes spesielt. Planforslaget berører kartlagt område for edellauvskog sør i planområdet. Naturtypen vil kunne bli berørt i anleggsfasen ved at noen trær må hugges. Edellauvskog er en relativt utbredt naturtype i Indre Fosen. Planforslaget vurderes å ikke ha konsekvenser for naturtypen i sin helhet.

Anleggsarbeidet og tiltaket for øvrig kan ikke sies å øke den samlede belastningen for oppholdsområder for fugl og vilt i og med mindre justeringer av dagens veg. For småvilt og fugl er det spesielt viktig at det kommer raskt opp vegetasjon slik at avstanden for å krysse fylkesvegen uten vegetasjon som skjerming eller vern, ikke blir for stor. Dette skal løses innenfor sikkerhetsmarginer for forsvarlig trafikkavvikling (vegetasjon bør ikke medføre sikthinder).

Eventuelle kostnader som skal gjøre at tiltaket gir minst mulig skade på natur er en del av vegprosjektet og skal dekkes av tiltakshaveren, jf. § 11. Det utarbeides en ytre miljøplan (inkl. rigg- og marksikringsplan) som skal vise prinsipper for håndtering av overskuddsmasser, revegetering og istandsetting av terreng, samt evt. andre avbøtende tiltak i forhold til biologisk mangfold.

Naturmangfoldlovens § 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder vurderes for å unngå eller begrense skade på naturmangfoldet. Tiltak skal utføres på en mest mulig skånsom måte for miljøet og ulike løsninger vurderes med hensyn på blant annet naturmangfold. Stedegen vegetasjon/vekstmasser skal ivaretas og brukes til revegetering av berørte områder. Det er masseoverskudd i planområdet, men skulle det likevel være behov for tilførte masser, skal de være rene for å hindre at svartelistede arter innføres og etablerer seg i området.

For fyllinger mot Krinsvatnet er det i reguleringsbestemmelsene stilt krav om en detaljert plan som viser hvordan vassdrag sikres og hvordan inngrepene som berører vassdrag skal utføres. Ytre miljøplan skal sikre at reguleringsbestemmelser og andre prinsipper fra reguleringsplanen følges opp i byggeplan. Det utarbeides rigg- og marksikringsplaner som skal vise prinsipper for håndtering av overskuddsmasser samt vegetering og istandsetting.

Bestemmelsene i naturmangfoldloven §§ 8-12 er drøftet og det er vurdert at tiltaket ut i fra kunnskapsgrunnlaget ikke vil ha negative konsekvenser for naturmangfoldet.



8.9 Kulturmiljø og kulturminner

Det er ingen kjente kulturminner i planområdet eller i nær tilknytning til planområdet. Skulle det dukke opp noe under gjennomføringen av anlegget skal kulturminnemyndighetene varsles. Dette er ivarettatt i planbestemmelsene.

Planforslaget vurderes å ikke å ha vesentlige konsekvenser for disse interessene.

8.10 Naturressurser

8.10.1 Jord- og skogbruk

Det er ikke aktiv jord- eller skogbruksdrift innenfor planområdet. Planforslaget vurderes å ikke å ha vesentlige konsekvenser for disse interessene.

8.10.2 Reindrift

Det ble gjennomført befarings med Fovsen Njaarke Sijte for å kartlegge flyttleier for tamrein i planområdet. Endringen i planen tar hensyn til at det ikke lages hindringer for flytting av reinen. Flyttleier markeres med hensynssone og har en bredde på henholdsvis 74 meter i nord og 205 meter i sør. Det tillates ikke oppsetting av autovern/rekkverk i områdene som berøres av flyttleier. Planforslaget vurderes å ikke ha negative virkninger for reindriftsinteressene i området.

8.11 Støy og vibrasjoner

Retningslinjer for behandling av støy i arealplaner, T-1442" kommer til anvendelse ved bygging av nye veier.

Det er utført støyberegninger for begge delstrekninger med bruk av støymodulen i Novapoint 21.10. Beregningsmetode nord96.

Det er utarbeidet støysonekart for eksisterende situasjon og for planlagt situasjon 20 år frem i tid (2040). Det er beregnet støyverdier i 2 høyder (+2, +4m) for hvert beregningspunkt. Dette danner grunnlaget for støysonekart.

I teknisk plan er det lagt ved tegninger som viser støysonekart for både eksisterende og planlagt situasjon.

For delstrekning sør for Krinvassbrua er det ingen berørte hus innenfor gul (55dBA) og rød støysone (65dBA) hverken for eksisterende situasjon eller planlagt situasjon 20 år fram i tid.

For delstrekning nord for Krinvassbrua ligger det en fritidseiendom med noen tilbygg ned mot Krinvatnet på østsiden av fv. 715 ved ca. profil 230 – 240. Byggene på fritidseiendommen ser ikke ut til å være i bruk, og bærer preg av lite vedlikehold. Det ligger en båt på eiendommen, så mest sannsynlig er den utgangspunkt for tilgang til båt.



I eksisterende situasjon ligger byggene i gul støysone dvs med støy verdier mellom 55dBA og 65 dBA.

I framtidig plansituasjon 20 år fram i tid ligger byggene i gul sone, men nærmer seg grensen til rød sone, dvs støyverdier over 65dBA.

For framtidig bruk av fritidseiendommen er det behov for et avbøtende tiltak for å få en stille side under 55dBA. Avbøtende tiltak avklares videre i byggeplanlegging.

8.12 Massehåndtering og overskuddsmasser

8.12.1 Midlertidig anleggsbelte (MA) anleggsveier

Langs veglinja er det regulert midlertidige anlegg- og riggområder (MA og MR), som det knyttes planbestemmelser til, jf. plan- og bygningslovens § 12-7. Disse områdene er avsatt parallelt med sideareal til vegen som er regulert til «Annen veggrunn». Anleggsbeltet er forsøkt tilpasset eksisterende landskap og arealsituasjon så godt som mulig. Det vil si at det er avsatt tilstrekkelig med plass for å komme fram med anleggsmaskiner der eksisterende terreng kan tillate det. Eksisterende terreng og vegetasjon skal i størst mulig utstrekning bevares og anleggsbelte etableres der dette er mulig. Midlertidig anleggsbelte oppheves når anlegget er ferdigstilt og tilbakeføres til LNF-R.

8.12.2 Overskuddsmasser og massedeponier

Det er et cirka masseroveskudd på 100.000 pfm³ for hele planområdet. For den sørlige delstrekningen er det et masseoverskudd på ca. 73.000 pfm³, og for den nordlige delstrekningen er det et masseroveskudd på ca. 24.000 pfm³.

Det er i planmateriale pekt på noen områder det det kan deponeres masser, men ikke like mye som det totale masseroveskuddet. Resterende overskuddsmasser skal leveres til godkjente deponier i nærheten av anlegget.

Det er i byggeplanfasen rom for optimalisering mhp masseroveskuddet. Tiltak kan være:

- Vurdere å ikke bygge delstrekninger med høye fjellskjæringer, men heller beholde eksisterende veg
- Overskuddsmasser fra jordskjæring og eksisterende overbygninger brukes til tilbakefyllinger og terrengforming. Ved best mulig håndtering skal alle masser kunne gjenbrukes innenfor anlegget.

Bestemmelsesområde benevnt D#1 omfatter massedeponi som er regulert til LNF-R. Innenfor området tillates deponering av rene løsmasser fra utbedringen av fv. 715.

Avsatt deponiområde ligger ved eksisterende rasteplass, sør for Krinsvassbrua, i en skråning ned mot Krinsvatnet. Maks helning på skråningene i deponiet er satt til 1:3. Terrenginngrepet skal begrenses slik at det flates ut og blir en naturlig del av tilstøtende terreng (jfr. illustrasjoner figur 36).



8.12 3 Midlertidige riggområder (MR)

Utbyggingen medfører behov for områder for midlertidig lagring av stein- og jordmasser. Disse områdene er angitt som hensynsone midlertidig riggområde (MR) i planen. Massene forutsettes fjernet, og vil benyttes til vegbygging, revegetering, kledning av steinfyllinger og landskapstiltak.

Riggområdene tillates benyttet til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget. Dette er midlertidige bygninger/brakker og anlegg, lagring av utstyr og maskiner m.m. Områder for rigging anordnes innenfor områder spesielt regulert til "Midlertidige riggområder" (MR). Det er lagt vekt på at minst mulig natur skal gå tapt og i bestemmelsene er det satt krav om at alle riggområdene skal istandsettes og revegeteres etter nærmere detaljplan (rigg- og marksikringsplan) i forbindelse med byggeplan.

8.13 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse, se vedlegg) i forbindelse med planarbeidet. I risiko- og sårbarhetsanalysen er det vurdert 23 aktuelle forhold for planområdet. Av disse er ingen vurdert til å ha høy risiko, 8 er vurdert til å ha middels risiko og 15 er vurdert til å ha lav risiko.

Planforslaget er vurdert til å ha lite konsekvenser for miljø eller samfunn.

Risiko i forbindelse med tiltaket vil i første rekke knytte seg til forhold vist i tabellen nedenfor. ROS-analysen i sin helhet følger som vedlegg.

Tabell 1: oppsummering av ROS – analysen.

Tema	Risikovurdering	Risikovurdering dersom tiltak gjennomføres
1. Steinsprang eller steinskred	Høy	Middels
2. Snø-/isras	Middels	Middels
3. Kvikkleireskred	Middels	Middels
4. Jord- og Flomskred	Middels	Middels
5. Elveflom	Middels	Middels
9. Nedbørsutsatt	Middels	Middels
11. Sårbar fauna/fisk	Middels	Middels
13. Vassdragsområder	Middels	Middels
16. Vei, bru, knutepunkt	Høy	Middels
19. Brann/politi/sivilforsvar	Middels	Middels
20. Kraftforsyning	Middels	Middels
21. Vannforsyning	Middels	Middels
31. Støy vegtrafikk	Høy	Middels
38. Fare for akutt forurensning	Høy	Middels
41. Støy vegtrafikk	Høy	Middels



42. Støy og støv fra andre kilder		
43. Forurensning til vassdrag		
45. Ulykke med farlig gods		
46. Vær/føre begrenser tilgjengelighet til område		
47. Ulykke i av-/påkjørsler		
48. Ulykke med gående/syklende		
53. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)		
55. Trafikkulykke ved anleggsgjennomføring		

8.14 Barn- og unge

Det er ikke registrert at barn og unge oppholder seg i planområdet. Det antas at utbygging ikke er i konflikt med barn og unges behov og bruk.

9 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN

9.1 Framdrift og finansiering

Tiltaket finansieres gjennom resterende midler fra Fosenpakken 2 satt av til strekningen fv. 715 Olsøy – Åfjord. Det må foreligge en politisk behandling i Trøndelag fylkeskommune før utlysning kan iverksettes.

Forventet lengde på anleggsarbeidet etter oppstart er 1 år.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Det kan bli aktuelt med etappevis utbygging eventuelt punktutbedringer. Avgjørelsen tas i byggeplanprosessen når tilgjengelige midler er avklart.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Minst ett kjørefelt skal så langt det er sikkerhetsmessig forsvarlig og mulig, være tilgjengelig for trafikk i begge retninger. Det kan tillates korte perioder med stenging av vegen uten at det er fare for liv og helse. Ved eventuell stenging av vegen over en lengre periode (dager) vil det bli aktuelt å informere og orientere nødvendige myndigheter og



redningsetater.

Det vil også opprettes en SMS-tjeneste for å varsle stengeperioder.

9.4 Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt i forbindelse med byggeplanleggingen.

YM-planen skal utarbeides i samsvar med Statens vegvesens mal og veileder. Planen skal beskrive ansvarsforhold, miljøkrav, risiko, forebyggende og avbøtende miljøtiltak i bygge- og anleggsfasen for følgende tema:

Støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturressurser, naturmiljø, kulturmiljø, dyrkamark, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering. Rigg- og marksikringsplan er en del av YM – plan.

Utslipp av skadelige stoffer og avrenning fra anleggsarbeidet til vassdrag skal til enhver tid unngås. Metoder og tiltaksplaner skal beskrives i YM-plan.

Avbøtende tiltak for å hindre at driften medfører alvorlige konsekvenser på omgivelsene skal planlegges og gjennomføres som en del av vegtiltaket. Dette inngår også i YM-planen.

For anleggstøy fra vegbygging skal gjeldende retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet overholdes.

Det skal foreligge godkjent utslippstillatelse før anleggsarbeidet settes i gang.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell 2: aktuelle tema i YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Anleggsvirksomhet
Vibrasjoner	Fjellsprengning, utlegging av masser
Luftforurensning	Minimering av utslipp, støvdempende tiltak
Forurensning av jord og vann	Uønsket avrenning, lekkasjer
Landskap	Unngå for store terrenginngrep
Nærmiljø og friluftsliv	Opprettholde turmuligheter, sikring av anleggs- og riggområder
Naturmiljø	Unngå spredning av fremmede arter
Vassdrag og strandsone	Uønskede utslipp



9.5 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan er det juridiske grunnlaget for erverv av grunn og rettigheter som er nødvendig for å kunne gjennomføre prosjektet. Erverv søkes løst ved minnelige forhandlinger. Dersom minnelige forhandlinger ikke fører fram, kan grunn og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse) med hjemmel i veglovens § 50 eller plan- og bygningslovens kapittel 16 – jf § 12-4. Ved ekspropriasjon blir erstatningen fastsatt ved rettslig skjønn.

Regulert grense for samferdselsanlegg fastlegger hva som kan erverves til trafikkformål. I samferdselsanlegg inngår kjøreveg samt annen veggrunn. Midlertidig anlegg- og riggområde erverves ikke, men kan disponeres av Trøndelag fylkeskommune i anleggsperioden. Skader og tap som følger av midlertidig bruk under anlegget skal erstattes.

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrenser. Matrikkelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrenser for å oppnå en tjenlig grense ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikkellovens skranker for grensejustering.

Det er kommunen som lokal matrikkelmyndighet som avgjør om avviket er i henhold til matrikkellovens bestemmelser, eller om det må søkes om delingstillatelse for å få matrikkelført nye eiendomsgrenser. Det er også kommunen som avgjør om slike mindre avvik kan foretas uten noen endring av planen eller om det er nødvendig med en mindre endring i reguleringsplanen etter plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd.

10 GÅRDS- OG BRUKSNUMMER I PLANOMRÅDE

Tabell 3: Grunneierliste.

GBNR	Rolle
159/1	Hjemmelshaver 1/1
159/2	Hjemmelshaver 1/1
159/4	Hjemmelshaver 1/1
159/12	Hjemmelshaver 1/2
159/12	Hjemmelshaver 1/6
159/12	Hjemmelshaver 1/6
159/12	Hjemmelshaver 1/6
159/13	Hjemmelshaver 1/1



*159/26	Hjemmelshaver 1/1
159/49	Hjemmelshaver 1/2
159/49	Hjemmelshaver 1/6
159/49	Hjemmelshaver 1/6
159/49	Hjemmelshaver 1/6

**Statens Vegvesen er registrert som hjemmelshaver på GBNR 159/26 (rasteplass) ved FV715. Det antas at det er en forsinkelse i systemet, som følge av opprydding i eiendomsforholdene etter regionreformen, at hjemmelen ikke er overført til Fylkeskommunen.*



11 SAMMENDRAG AV INNSPILL

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Fosna Folket. Berørte grunneiere, regionale myndigheter og andre aktuelle interesser er tilskrevet med egne brev. Følgende kommentarer har kommet inn og er behandlet i det videre planarbeidet:

Tabell 4: Innspill til oppstarts varsel

Navn	Merknad (sammendrag)	Kommentar
Statens Vegvesen, datert 24.04.20	Uttaler seg som sektormyndighet for vegtransport. Ingen merknader på nåværende tidspunkt.	<i>Tas til orientering</i>
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 27.04.20	<p><u>Geoteknikk</u></p> <p>Evt. kvikkleiresoner må avsettes som hensynssone fare med tilhørende bestemmelser.</p> <p><u>Skred</u></p> <p>Det må godtgjøres at skred ovenfra ikke kan ramme 3. part.</p> <p><u>Allmenne interesser i vassdrag</u></p> <p>Unngå igjenfylling av områder med høyt BM.</p> <p>NVE er kritisk til inngrep og utfyllinger i vassdrag.</p> <p>Miljømålene i vannforskriftens §4 bør oppfylles og avbøtende tiltak bør beskrives</p> <p><u>Flomfare/overvannshåndtering</u></p> <p>Overvannsystemer må i størst mulig grad etableres åpne løsninger. Løsningene må ta høyde for forventede klimaendringer.</p>	<p><i>Kvikkleire er ikke registrert i planområdet.</i></p> <p><i>Det etableres grøft på 6 m på hver side av veien. For at skred- og steinsprangfare skal ivaretas, anbefales sikringstiltak av eksisterende bergskjæringer/fjellskråninger. Disse må vurderes nærmere under arbeidet med byggeplan. Dette forankres i bestemmelsene.</i></p> <p><i>Tas til etterretning</i></p> <p><i>Det tillates ikke utfylling eller inngrep i vassdrag. Dette tas inn i plan bestemmelsene.</i></p> <p><i>Ivaretatt i planbeskrivelse</i></p> <p><i>Langs hele strekningen blir det lukket drenering. Dette pga. at store deler av vegen går i fjellskjæring der det skal være tilbakefylling for å øke sikkerheten. Tilbakefyllingen gjør at sidegrøfta blir for grunn til å ha åpen drenering. Lukket drenering er mindre arealkrevende og man unngår å ha rekkverk på innsiden av vegen.</i></p>



	<p><u>Overføringslinjer for kraft</u></p> <p>Høyspentlinjer legges som hensynssone. Bredde sone legges som 30 m.</p>	<p><i>Drenssystemet blir dimensjonert etter 200 års flom og forventede klimaendringer.</i></p> <p><i>Hensynssone på 30 m innlagt langs høyspent trase.</i></p>
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, datert 27.04.20	<p>Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioder.</p> <p>Tilgjengelighet til bygninger må opprettholdes</p> <p>Tilgjengelighet for innsatsmannskap må ivaretas.</p> <p>Det vises for øvrig til gjeldende retningslinjer.</p>	<p><i>Det legges opp til at utrykningskjøretøy, så langt som overhodet mulig, må kunne passere til enhver tid.</i></p>
Tensio TS AS, datert 04.05.20	<p>Tensio har 66 kV høyspentlinje med dobbelkurs gjennom planområdet.</p> <p>Det forutsettes at kostander ved evt. endringer av Tensio AS sitt anlegg dekkes av tiltakshaver.</p> <p>Nettselskapet AS eier distribusjonslinjen.</p>	<p><i>Tas til etterretning. Det vises til dialog med oversendelse av kostnadsoverslag fra Tensio den 05.06.20.</i></p>
Mattilsynet, datert 28.04.20	<p>Drikkevannskilden til Råkvåg vannverk som er Ytre og Indre Osavatn ligger helt inntil fv715. Det påregnes mye anleggstrafikk forbi drikkevannskilden i perioden vegutbedringen pågår.</p> <p>Det forventes at det gjennomføres en ROS – analyse med mulige hendelser som kan inntreffe i forbindelse med økt trafikk forbi drikkevannskilden i anleggsperioden.</p> <p>På bakgrunn av ROS – analysen ber vi om at det utarbeides planer for å håndtere avdekte farer – utslipp og uhell som kan føre til forurensning av drikkevannskilden. Det bes om at det vurderes forebyggende tiltak; redusert hastighet og ekstra vedlikehold på vinter.</p> <p>Følgende bør også vurderes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evt. konsekvenser for distribusjonssystemet i planområdet. - Opprett kontakt med vannverket og opprett en dialog med de under utbedring av vegen 	<p><i>Indre og ytre Osavatn ble ny vannkilde fra høsten 2019 (tidligere grunnvannskilde). Vannkilden ligger utenfor planområde (2,5 – 3 km sør for planområdet).</i></p> <p><i>Fv.715 er en offentlig veg og det forventes ikke økende trafikkmengder som følge av vedtatt reguleringsplan, og heller ingen forverring i forhold til dagens situasjon.</i></p> <p><i>Det vises for øvrig til eksisterende kommunal ROS – analyse og beredskapsplan for Råkvåg vannverk som skal ivareta sikkerheten i forbindelse til Råkvåg vannverk.</i></p>



<p>Direktoratet for mineralforvaltning, datert 06.05.20</p>	<p>Kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører 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.</p> <p>Ingen ytterligere merknader.</p>	<p><i>Tas til orientering</i></p>
<p>NTNU Vitenskapsmuseet, datert 15.05.20</p>	<p>Dersom reguleringsplanen åpner for inngrep i sjø eller vassdrag i form av mudring eller annen graving, utfylling, moringer, pæling eller annet, kan NTNU Vitenskapsmuseet vurdere det som nødvendig å gjennomføre en marinarknologisk befaring på stedet, avhengig av tiltakets art og omfang, jfr. kml § 9.</p> <p>Det bes om at tiltakene i sjø blir nøye beskrevet i det videre planarbeidet, med hensyn til materialbruk, alle inngrep i sjø (mudring, dumping, fylling etc.) og reelle dimensjoner (herunder fyllingsfot for eventuelle utfyllinger), og at dette tydelig fremkommer på kartmaterialet.</p>	<p><i>Det er ikke planlagt gjennomføring av inngrep eller tiltak i sjø- eller vassdrag. Dette ivaretas i planbestemmelsene.</i></p>
<p>Nord-Trøndelag reinbeiteområde, datert 18.5.2020</p>	<p>Områdene vest for FV.715 benyttes som vinterbeite for Sørgruppen i Fosen reinbeitedistrikt. Planområde berører i utgangspunktet 2 flytt leier.</p> <p>Reindriftens flyttmønster har et strengt vern og skal ikke stenges iht. reindriftsloven.</p> <p>Det bes om at det gjennomføres en befaring i området</p>	<p><i>Befaring ble gjennomført den 09.06.20 sammen med Fosen reinbeitedistrikt og representant for reindriftsforvaltningen.</i></p> <p><i>Flyttleier for reindrift legges inn med hensynssone i plankart og bestemmelser.</i></p>
<p>Trøndelag Fylkeskommune v/Sekson vegfag datert 14.05.2020</p>	<p><u>Kulturminner</u></p> <p>Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 KML. Det foreslås at følgende bestemmelse tas inn i generelle bestemmelser:</p> <p><i>Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd.</i></p> <p><u>Vannforvaltning</u></p> <p>Tilløpsbekker til Krinsvatnet og Rødsjøvatnet, ID 133-63-R, har god økologisk tilstand. To bekker tilhørende ID 133-63-R berøres av reguleringsplanen. Det er viktig at disse blir behandlet etter §4 og §12 i vannforskriften.</p>	<p><i>Ivaretas i reguleringsbestemmelsene</i></p> <p><i>Alle tilløpsbekker blir opprettholdt som i dag. God økologisk tilstand videreføres.</i></p>



	<p>Dersom det skjer en forringelse må avbøtende tiltak legges inn i planen.</p> <p><u>Veg</u></p> <p>Det bes spesielt om at valg av eventuelle avbøtende tiltak knyttet til særskilt trafikkikkerhet, trafikkforhold, anleggsfase og teknisk infrastruktur gjøres i samråd med Seksjon for vegforvaltning.</p> <p>Dersom det planlegges for løsninger som ikke er i tråd med krav i vegnormalene, må det søkes om fravik.</p>	<p><i>På grunn av utbedret kurvatur, brede grøfter som medfører bedre sikt forventes bedret trafikkikkerhet og trafikkforhold. Anleggsfasen ivaretas i planbestemmelsene.</i></p> <p><i>Tas til orientering</i></p>
<p>Fylkesmannen i Trøndelag, datert 14.05.20</p>	<p><u>Reindrift</u></p> <p>Det påpekes at planområdet omfatter to flytt leier for tamrein i Fosen reinbeiteområde. Det er viktig at berørte grupper blir involvert i den videre prosessen.</p> <p><u>Klima og miljø</u></p> <p>Bes om at det er et spesielt fokus på hvordan planforslaget hensyntar nærheten til vann- og vassdrag, kantsoner og generelt naturmangfold i planområdet, og nærliggende influensområder. Krinsvatnet – Rødsjøvatnet er lakseførende vassdrag.</p> <p>Det er kartlagt fremmede plantearter langs FV 715. Planforslaget må beskrive tiltak for håndtering som unngår spredning av ulike forekomster.</p> <p>Planforslaget må redegjøre for massebalanse i prosjektet.</p> <p><u>Samfunnsikkerhet</u></p> <p>Det må gjennomføres en ROS-analyse iht. PBL. Avdekket risiko må gjøres juridisk i planarbeidet.</p>	<p><i>Befaring med representanter for Fosen reinbeitedistrikt ble gjennomført den 9.6.2020.</i></p> <p><i>Hensyn er innarbeidet i kart og bestemmelser.</i></p> <p><i>Vurdert i planbeskrivelsen</i></p> <p><i>Ivaretas i YM – plan</i></p> <p><i>Vurdert i planbeskrivelsen</i></p> <p><i>Tas til etterretning</i></p>
<p>Sametinget, datert 18.05.20</p>	<p>Ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Minner om aktsomhetsplikten iht. kulturminneloven.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>Kari Rødsjøsæter (gbnr. 159/2), datert 13.05.20</p>	<p>Det bes om at eksisterende avkjørsler ivaretas i nord-øst for Rødsjøkrysset for fremtidig område for fritidsbolig.</p> <p>Halsmarka har grunnet spesielt landskap, natur- og kulturmiljø, stor betydning for nærmiljø/friluftsliv, også for tilreisende og kamperende, både pga. adkomst og nærhet til</p>	<p><i>Dagens avkjørsel til område ivaretas.</i></p> <p><i>Etablert adkomst videreføres i reguleringsplanen.</i></p>



	<p>vann og elv, men også pga. sandstranden og bademuligheter. Det vurderes også tilrettelagt til fritidsbolig i fremtida. Det bes om at adkomst legges inn i planen.</p> <p>Det bes videre om at området ikke anvendes som anleggs- og riggområde, deponi eller inngrep som innebærer at arealet ikke kan tilbakeføres til det opprinnelige. Det er ikke ønskelig med fyllingsfot inn i området.</p>	<p><i>Det tilrettelegges ikke for fylling ned mot Halsmarka.</i></p>
--	--	--

12 VEDLEGG

1. Planbestemmelser
2. Plankart
3. ROS - analyse
3. Tegningshefte
4. Andre dokumenter (utredninger etc.)

