



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	18/21	20.01.2021
Kommunestyret	14/21	28.01.2021
Utvalg Plan og Miljø	39/21	10.02.2021

3-053 E6 Kvithammar – Åsen – 2.gangsbehandling av detaljreguleringsplan

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 10.02.2021

Saken sendes tilbake til kommunedirektøren for vurdering.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 10.02.2021

Rolf Charles Berg (SP) fremmet følgende forslag:

PKT 1: Nye Veier øremerker inntil 25 millioner kroner til planlegging, prosjektering og gjennomføring av gang og sykkelvei, alternative oppgradert tursti på strekningen Vollsdaalen – Skatvalskorsen.

- Midlene øremerkes prosjekt nevnt over. Utbetaling etterskuddsvis på faktura gjennom prosjektet, med en endelig avregning innen endelig prosjektrekskap for ny E6 avsluttes 2026.
- I dette ligger alle potensielle alternativer, enten langs dagens E6 som et anleggsbidrag til et fylkeskommunalt prosjekt eller til en kommunal tursti i annet trasevalg.
- Innledende arbeide av trasevalg gjøres av Stjørdal Kommune. Gjennomføring skjer med Fylkeskommunen ved alternativ langs dagen E6, eller ved Stjørdal Kommune om alternativ trase velges.

PKT 2: «All overskudd av matjord og evt. B-sjikt skal anvendes til nydyrking eller jordforbedring innenfor Stjørdal kommune».

Tiltakshaver skal **før tunelldriving igangsettes**, og i nært samarbeid med kommunens landbruksmyndighet, utarbeide en plan for hvordan slike eventuelle overskuddsmasser kan anvendes/fordeles. Dette i den hensikt at det gjennom ulike tiltak i byggefasen blir et samlet areal av nydyrking og jordforbedring tilsvarende eller høyere enn planens permanente beslag av dyrkamark. Innen definisjonen av nydyrking ligger matjord, og B-sjikt jord som benyttes på tilegnet areale.»

PKT 6: «Innen 1. april 2021 skal nødvendig miljøkartlegging etter naturmangfoldloven §8 og vannforskriften §12 (ny aktivitet/inngrep), spesielt for vannmiljø, skal foreligge og eventuelle kompenserende tiltak skal være vurdert jamfør kommunedirektørens vurderinger.»

Saken sendes tilbake til kommunedirektøren for vurdering.
Enstemmig vedtatt.

Vedtak i Kommunestyret - 28.01.2021

Saken sendes tilbake til Utvalg Plan og Miljø.

Behandling i Kommunestyret - 28.01.2021

Ivar Vigdenes (SP) fremmet følgende forslag:
Saken sendes tilbake til Utvalg Plan og Miljø.

Vigdenes (SP) utsettelsesforslag enstemmig vedtatt.

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 20.01.2021

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 blir reguleringsplan 3-053 E6 Kvithammar – Åsen vedtatt som vist på plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse, alle med revisjonsdato 18.12.2020, med følgende endringer:

Disse rekkefølgekravene (1-2) skal tas inn i planbestemmelsene:

1.

Gang- og sykkelveg på strekningen Vollsdalen – Skatvalskrysset
Gang- og sykkelveg mellom Vollsdalen og Skatvalskrysset skal være bygd før ny E6 åpnes for trafikk.

2.

Rekkefølgekrav dyrka mark

Før vedtak av plan skal areal til nydyrking og jordforbedring tilsvarende arealtap av dyrket mark i prosjektet være utredet, og det må foreligge avtale og tillatelse til tiltaket. Tiltaket skal utføres i Stjørdal kommune.

Disse rekkefølgekravene (3-4) skal bli lagt til i planbestemmelsene:

3.

Opprusting av gang- og sykkelveg på strekningen Holvegen - Skatvalkrysset
Gang- og sykkelveg på strekningen mellom krysset Holvegen/Ragnheim og Skatvalskrysset skal opprustes med fast dekke og belysning før ny E6 åpnes for trafikk.

4.

Permanent gang-/sykkelveg langs nedre del av Holvegen

Den midlertidige gang-/sykkelvegen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Holvegen/Ragnheim skal reguleres permanent med belysning og fast dekke. Omreguleringen og tiltaket skal være utført før ny E6 åpnes for trafikk.

Rekkefølgekravet (5) om gang-/sykkelveg langs Vinnavegen skal bli justert til:

5.

Rekkefølgekrav gang- og sykkelveg langs Vinnavegen

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen fra Kvithammarkrysset til planens vestre avgrensning. I opparbeidelsen inngår nødvendig grunnarbeid for belysning samt lyspunkter med montering. Tiltaket skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt.

6.

Før planen vedtas skal nødvendig miljøkartlegging etter naturmangfoldloven § 8 og vannforskriften § 12 (ny aktivitet/inngrep), spesielt for vannmiljø, skal foreligge og eventuelle kompenserende tiltak skal være vurdert jamfør kommunedirektørens vurdering.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 20.01.2021

Marit Hernes (AP) fremmet følgende tilleggsforslag nytt punkt 6:

Før planen vedtas skal nødvendig miljøkartlegging etter naturmangfoldloven § 8 og vannforskriften § 12 (ny aktivitet/inngrep), spesielt for vannmiljø, skal foreligge og eventuelle kompenserende tiltak skal være vurdert jamfør kommunedirektørens vurdering.

Rolf Charles Berg (SP) fremmet følgende forslag:

Punkt 1 og 2 fra første gangs behandling opprettholdes.

Votering:

Alternativ votering punkt 1 og 2:

Bergs (SP) forslag til innstilling enstemmig vedtatt. Kommunedirektørens forslag falt.

Kommunedirektørens forslag til innstilling punkt 3, 4 og 5 samlet, enstemmig vedtatt.

Hernes (AP) tilleggsforslag nytt punkt 6, enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-12 blir reguleringsplan 3-053 E6 Kvithammar – Åsen vedtatt som vist på plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse, alle med revisjonsdato 18.12.2020, med følgende endringer:

Disse rekkefølgekravene (1-2) **skal bli fjernet** fra planbestemmelsene:

1. Gang- og sykkelveg på strekningen Vollsdalen – Skatvalskrysset
Gang- og sykkelveg mellom Vollsdalen og Skatvalskrysset skal være bygd før ny E6 åpnes for trafikk.
2. Rekkefølgekrav dyrka mark

Før vedtak av plan skal areal til nydyrking og jordforbedring tilsvarende arealtap av dyrket mark i prosjektet være utredet, og det må foreligge avtale og tillatelse til tiltaket. Tiltaket skal utføres i Stjørdal kommune.

Disse rekkefølgekravene (3-4) **skal bli lagt til** i planbestemmelsene:

3. Opprusting av gang- og sykkelveg på strekningen Holvegen - Skatvalkrysset
Gang- og sykkelveg på strekningen mellom krysset Holvegen/Ragnheim og Skatvalskrysset skal opprustes med fast dekke og belysning før ny E6 åpnes for trafikk.
4. Permanent gang-/sykkelveg langs nedre del av Holvegen
Den midlertidige gang-/sykkelvegen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Holvegen/Ragnheim skal reguleres permanent med belysning og fast dekke. Omreguleringen og tiltaket skal være utført før ny E6 åpnes for trafikk.

Rekkefølgekravet (5) om gang-/sykkelveg langs Vinnavegen **skal bli justert** til:

5. Rekkefølgekrav gang- og sykkelveg langs Vinnavegen
For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen fra Kvithammarkrysset til planens vestre avgrensning. I opparbeidelsen inngår nødvendig grunnarbeid for belysning samt lyspunkter med montering. Tiltaket skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt.

Vedlegg

1. 3-053 Plankart_PG_(18.12.2020)_2.gang
2. 3-053 Plankart_UG_(18.12.2020)_2.gang
3. 3-053 Planbestemmelser (18.12.2020)_2.gang
4. 3-053 Planbeskrivelse (18.12.2020)_2.gang
5. 3-053 Plankart_supplerende PG_bestemmelsesområder (18.12.20)_2.gang
6. 3-053 Plankart_supplerende PG_5 m koter (18.12.2020)_2.gang
7. 3-053 Plankart_supplerende PG_geometri (18.12.2020)_2.gang
8. 3-053 Plankart_supplerende UG_5 m koter_(18.12.2020)_2.gang
9. 3-053 Plankart_supplerende UG_geometri_(18.12.2020)_2.gang
10. 3-053 R0-HYD-01 Hydrologiske forutsetninger (02.12.2020)_2.gang
11. 3-053 R1-AKU-02 Støyfaglig fagrapport (02.12.202)_2.gang
12. 3-053 R1-ANL-01 Anleggsgjennomføring (18.12.2020)_2.gang
13. 3-053 R1-EL-01 Fagrapport Elektro (02.12.2020)_2.gang
14. 3-053 R1-GEOT-09 Geoteknisk fagrapport (02.12.2020)_2.gang
15. 3-053 R1-HYD-01 Hydrologisk vurdering Langsteinelva (02.12.2020)_2.gang
16. 3-053 R1-HYD-02 Hydrologisk vurdering Vollselva (02.12.2020)_2.gang
17. 3-053 R1-KON-04 Forprosjekt konstruksjoner (02.12.2020)_2.gang
18. 3-053 R1-LARK-01 Designoppfølgingsplan (18.12.2020)_2.gang
19. 3-053 R1-LUFT-01 Luftfaglig rapport (02.12.2020)_2.gang
20. 3-053 R1-MG-01 Fagrapport miljøgeologi (18.12.2020)_2.gang
21. 3-053 R1-PLAN-03 Overordna vurdering av massedeponier (18.12.2020)_2.gang
22. 3-053 R1-PLAN-04 Fagrapport jordhåndtering (18.12.2020)_2.gang
23. 3-053 R1-PLAN-09 Risiko- og sårbarhetsanalyse (02.12.2020)_2.gang
24. 3-053 R1-TS-03 Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (18.12.2020)_2.gang

25. 3-053 R1-TUN-01 Fagrapport tunnel (02.12.2020)_2.gang
26. 3-053 R1-VA-01 Fagrapport VA (02.12.2020)_2.gang
27. 3-053 R1-PLAN-05 KU-landskapsbilde (18.12.2020)_2.gang
28. 3-053 R1-PLAN-06 KU-friluftsliv, by- og bygdeliv (18.12.2020)_2.gang
29. 3-053 R1-PLAN-07 KU-kulturarv (18.12.2020)_2.gang
30. 3-053 R1-PLAN-08 KU-naturressurser (18.12.2020)_2.gang
31. 3-053 R1-YM-03 KU-naturmangfold (18.12.2020)_2.gang
32. 3-053 N1-VA-03 Raudhåmmårbekken (22.10.2020)
33. 3-053 N1-VA-04 Raudhåmmårbekken åpen løsning (02.12.2020)
34. 3-053 R1-BIM-03 Illustrasjonsvedlegg (18.12.2020)_2.gang
35. 3-053 R1-VEG-01 Plan- og profiltegninger (02.12.2020)_2.gang
36. 3-053 Vedlegg 1 2020-02-05 ICE sesjon - Vollsдалen
37. 3-053 Vedlegg 2 Varsel om planoppstart inkl. planprogram - Merknadsoppsummering Nye Veier
38. 3-053 Vedlegg 3 Varslingsliste - planprogram og utvidet varslings 1 og 2. E6 K-Å
39. 3-053 Vedlegg 4 Annonse og varselbrev - utvidet varslings 1 og 2. E6 K-Å
40. 3-053 Vedlegg 5 Innkomne merknader - utvidet varslings 1 og 2. E6 K-Å
41. 3-053 Vedlegg 6 Utvidelse av planområde 1. gang - Merknadsmatrise E6 K-Å
42. 3-053 Vedlegg 7 Utvidelse av planområde 2. gang - Merknadsmatrise E6 K-Å
43. 3-053 Vedlegg 9 Offentlig ettersyn og høring – Merknadsmatrise (18.12.2020)_2. gang
44. 3-053 Uttalelse Sametinget (30.09.2020)
45. 3-053 Uttalelse Britt Elin Uthus (23.10.2020)
46. 3-053 Innsigelse Bane NOR (28.10.2020)
47. 3-053 NVs tilbakemelding på innsigelse fra Bane NOR (01.12.2020)
48. 3-053 Uttalelse Bane NOR (02.12.2020)
49. 3-053 Uttalelse AtB (30.10.2020)
50. 3-053 Uttalelse Richard Ligård (30.10.2020)
51. 3-053 Uttalelse Tor Olav Kvål (30.10.2020)
52. 3-053 Uttalelse Jordvern Trøndelag (30.10.2020)
53. 3-053 Uttalelse Turid Ligård (03.11.2020)
54. 3-053 Uttalelse Kristian Vollen (04.11.2020)
55. 3-053 Uttalelse Moatun grendehus (04.11.2020)
56. 3-053 Uttalelse Skatval bondelag (04.11.2020)
57. 3-053 Uttalelse Skatval grunneierlag (04.11.2020)
58. 3-053 Uttalelse Naturvernforbundet (05.11.2020)
59. 3-053 Uttalelse Kjell Arild Rosvold (05.11.2020)
60. 3-053 Innsigelse Statens vegvesen (05.11.2020)
61. 3-053 Uttalelse Carl Einar Brønn (05.11.2020)
62. 3-053 Uttalelse Nye Veier (05.11.2020)
inkludert N1-PLAN-01 Rekkefølgekrav dyrka mark (03.11.2020)
inkludert N1-VEG-02 - GS-veg Vollsдалen - Skatvalkrysset (03.11.2020)
inkludert NI-YM-09 Høringssvar til notat fra vannområdekoordinator på Stjørdalsvassdraget (03.11.2020)
63. 3-053 Uttalelse Nye Veier (03.12.2020)
64. 3-053 Uttalelse Franzefoss Pukk (05.11.2020)
65. 3-053 Uttalelse Petter Vikan (09.11.2020)
66. 3-053 Uttalelse Petter Vikan (13.11.2020)
67. 3-053 Uttalelse Lars Einar Berg (16.11.2020)
68. 3-053 Uttalelse Lars Einar Berg (05.12.2020)
69. 3-053 Uttalelse NVE (18.11.2020)
70. 3-053 Innsigelse Forsvarsbygg (17.11.2020)
71. 3-053 NVs tilbakemelding på innsigelse fra Forsvarsbygg (02.12.2020)

72. 3-053 Uttalelse Forsvarsbygg (11.12.2020)
73. 3-053 Uttalelse Forsvarsbygg (17.12.2020)
74. 3-053 Innsigelse Fylkesmannen i Trøndelag (18.11.2020)
75. 3-053 NVs tilbakemelding på innsigelse fra Fylkesmannen (02.12.2020)
76. 3-053 Uttalelse Fylkesmannen i Trøndelag (30.11.2020)
77. 3-053 Uttalelse samordnet Fylkesmannen i Trøndelag (18.11.2020)
78. 3-053 Uttalelse Trøndelag fylkeskommune (24.11.2020)
79. 3-053 Uttalelse Mona Kvål (06.12.2020)
80. 3-053 Oppsummering av uttalelser med kommunedirektørens vurdering (08.12.2020)_2.gang
81. 3-053 Vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel II (26.11.2020)
82. 3-053 Samlet saksframstilling (16.09.2020)_1.gang
83. 3-053 Uttalelse Trøndelag fylkeskommune (15.01.2021)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

1. Vedlegg til samlet saksframstilling 3-053 E6 Kvithammar - Åsen (16.09.2020)_1.gang
2. Samlet saksframstilling 3-051 Holvegen (10.09.2020)_2.gang
3. Trøndelag fylkeskommune. Delstrategi 2019-2030 Veg
4. 3-053 Vedlegg 8 Innkomne merknader offent. ettersyn og høring (02.12.2020)_2. gang
Dokumentet ligger ikke vedlagt da alle uttalelsene i sin helhet ligger vedlagt.
- *5. 3-053 R1-GEOL-02 Forbordsfjelltunnelen Ingeniørgeologisk rapport (02.12.2020)_2.gang
- *6. 3-053 R1-GEOL-03 Høghåmmårtunnelen Ingeniørgeologisk rapport (02.12.2020)_2.gang
- *7. 3-053 R1-GEOL-06 Bergskjæring ved Furukollen, ingeniørgeologisk rapport (02.12.2020)_2.gang
- *8. 3-053 R1-GEOT-08 Tolking av geotekniske parametere (02.12.2020)_2.gang

* Grunnet teknisk utfordring var det ikke mulig å ha alle plandokumentene vedlagt saksframlegget til 2.gangsbehandling. Dokumentene merket med * ligger i arkivpost 2018/1381-138. Innsyn i dokumentene fås ved forespørsel.

Sammendrag

Planforslaget 3-053 E6 Kvithammar – Åsen har vært på høring og utlagt til offentlig ettersyn. Planforslaget har deretter blitt revidert for å imøtekomme alle innsigelsene og de fleste øvrige uttalelsene. De vesentligste endringene etter høring er at planområdet og området for deponi i Langsteindalen er redusert, og at Raudhåmmårbekken ligger åpen inntil en bratt og smal fylling på østsiden av ny E6. Da planen ble 1.gangsbehandlet var bekken lukket. I tillegg foreslår kommunedirektøren noen endringer i planbestemmelsene, deriblant at rekkefølgekravet til gang- og sykkelveg på strekningen Vollsdalen – Skatvalskrysset skal bli fjernet fra planbestemmelsene.

Saksopplysninger

BAKGRUNN

Nye Veier har ansvar for utbygging av ny E6 med firefelts motorveg fra Kvithammar i Stjørdal kommune til Åsen i Levanger kommune. Vegen prosjekteres for en fartsgrense på 110 km/t og vil forkorte reisetiden mellom Stjørdal og Åsen med 9 min. Vegtraséen er planlagt lagt i jomfruelig terreng med store deler av den i tunnel.

Revidert høringsuttalelse fra Trøndelag fylkeskommune (15.01.2021) ble ettersendt saken til utvalgsmøtet 20.01.2021 og har blitt lagt til i vedleggslisten.

POLITISK BEHANDLING

Planforslaget ble førstegangsbehandlet av utvalg plan og miljø 16.09.2020 som sak 155/20. Utvalget vedtok å fremme saken, legge den ut til offentlig ettersyn og sende den på høring med ytterligere rekkefølgekrav vist i kursiv under.

- § 7.2 Før det kan settes trafikk på hele eller deler av veganlegget skal følgende tiltak være ferdigstilt
- § 7.2.5 *Gang- og sykkelveg på strekningen Vollsдалen – Skatvalskrysset*
Gang- og sykkelveg mellom Vollsдалen og Skatvalskrysset skal være bygd før ny E6 åpnes for trafikk.
- § 7.3 Rekkefølge for ulike tiltak
- § 7.3.3 *Rekkefølgekrav dyrket mark*
Før vedtak av plan skal areal til nydyrking og jordforbedring tilsvarende arealtap av dyrket mark i prosjektet være utredet, og det må foreligge avtale og tillatelse til tiltaket. Tiltaket skal utføres i Stjørdal kommune.
(presisering av utvalgets vedtak «Netto tap av dyrket jord skal nydyrkes eller nyttes til jordforbedring.»)
- § 7.3.4 *Rekkefølgekrav gang- og sykkelveg langs Vinnavegen*
For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen. Tiltaket skal være utført før anleggsstart.
- § 7.3.5 *Rekkefølgekrav gang- og sykkelveg langs Havnegata*
Dersom masser fra prosjektet E6 Kvithammar – Åsen skal transporteres til Stjørdal havn, skal gang- og sykkelveg langs Havnegata fra krysset ved Storvikavegen til Molovika være opparbeidet i henhold til reguleringsplan 1-220 Stjørdal småbåthavn. Tiltaket skal være utført før massetransporten starter.

HØRINGSUTTALELSER

Planforslaget har vært på høring og utlagt til offentlig ettersyn i perioden 24.09.-05.11.2020. Totalt er det mottatt 32 uttalelser til planforslaget, inkludert noen etter høringsfristen i henhold til avtale med saksbehandler. Også tiltakshaver Nye Veier har gitt uttalelse. Mange av uttalelsene omhandler oppfølging i forbindelse med støy, øvrig forringelse av eiendom, bevaring av dyrka mark samt drift av denne og bevaring av naturmangfold. Blant uttalelsene er det innsigelser fra Bane NOR, Statens vegvesen (SVV), Fylkesmannen i Trøndelag (FM) og Forsvarsbygg. Innsigelsene er imøtekommet i revidert planforslag. Trøndelag fylkeskommune (TRFK) hadde også gitt en innsigelse, men trakk denne etter oppklaring om bruk av feil kartunderlag. Alle uttalelsene ligger vedlagt saken (vedlegg 44-79). Uttalelser som har medført

en vesentlig endring av planforslaget eller omhandler spesielt omdiskuterte tema er kort oppsummert under.

- REDUSERT PLANOMRÅDE

Av hensyn til Forsvarsbygg sine interesser, jamfør innsigelse 17.11.2020 og uttalelser 11. og 17.12.2020, har planavgrensningen blitt endret ved tunnelpåhugget til Forbordsfjelltunnelen i Langsteindalen. Endringen innebærer at planområdet er redusert med ca. 134 daa og at vel halvparten av deponiområdet utgår fra planen.

- REKKEFØLGEKRAV G/S-VEG PÅ STREKNINGEN VOLLSDALEN – SKATVALSKRYSSET

Uttalelse fra Nye Veier (03.12./05.11.2020), vedlegg N1-VEG-02 (03.11.2020)

Kommunedirektøren anbefaler at Nye Veier sin uttalelse datert 03.12.2020 og notatet datert 03.11.2020 i sin helhet blir lest.

Nye Veier har signalisert velvilje til å se på muligheten for å realisere en gang-/sykkelveg på strekningen Vollsdaalen – Skatvalskrysset. I notatet har Nye Veier forsøkt å synliggjøre behovet for en gang-/sykkelveg, aktuelle brukere av denne, eksisterende tilbud samt skissert et par aktuelle alternativer og noen avbøtende tiltak.

De aktuelle alternativene for gang-/sykkelveg er:

1. Parallelt med E6, langs vestsiden av eksisterende E6.
2. Trasé som krysser dagens E6 i Vollsdaalen og benytter seg av deler av eksisterende lokalvegnett og driftsveger øst for dagens E6.

For begge alternativene gjelder det at de ligger i kvikkleiresoner, og det vil være behov for omfattende geotekniske tiltak for å få bygd ny gang-/sykkelveg på strekningen. Geoteknikken utgjør en stor usikkerhet med tanke på gjennomførbarhet, og dermed også en stor kostnadsusikkerhet. Ytterligere felles og særskilte utfordringer vil være kryssing av jernbanen og Vollselta med bru, nærføring til bolighus/grunnerverv, stigningsforhold, geometri, tap av dyrka mark, kulvert under eksisterende E6, manglende snøopplag, håndtering av overvann, etc. Stigningsforhold og geometri kan gjøre det utfordrende å tilfredsstille fastsatte krav slik at en gang-/sykkelveg kan reguleres. Rekkefølgekravet ved høring betinger også at arbeidet med gang-/sykkelvegen må utføres med E6-trafikken på vegen, hvilket både vil være utfordrende og av stor betydning for tiltakets kostnad.

Nye Veier tydeliggjør i sin uttalelse at et gang-/sykkeltilbud skulle være en samfunnsmessig bonus, forutsatt at det lot seg gjøre å realisere en stor grad av de besparende tiltakene som lå til grunn da planarbeidet med E6 Kvithammar – Åsen startet. Primært grunnet geotekniske utfordringer har Nye Veier måttet justere traséen og løsninger for ny E6, med blant annet lengre bru over Vollselta og 3,8 km ekstra 2-løps tunnel. Dette genererer betydelige merkostnader, og truer endelig beslutning om byggestart såfremt en ikke lykkes med andre kostnadsbesparende tiltak. Innenfor budsjettrammen for E6 Kvithammar – Åsen er det dessverre ikke mulig for Nye Veier å forsvare en investering i ny gang-/sykkelveg i det kostnadsspennet som foreløpig anslag tilsier. Nye Veier kan vurdere å bidra med et reguleringsarbeid, men dette vil medføre behov for et betydelig omfang av geotekniske undersøkelser og tilhørende kostnader. Nye Veier er skeptisk til om samfunnsnyten kan forsvare pengebruken knyttet til planarbeidet dersom det samtidig ikke foreligger potensiale for finansiering i nær framtid.

Mulige avbøtende tiltak er:

1. Opprustning av strekningen Holvegen v/ Ragnheim – kulvert under dagens E6, som i dag er en grusveg, slik at denne blir en permanent gang-/sykkelveg med belysning og fast dekke.
2. Omregulering av midlertidig gang-/sykkelveg på strekningen Vollshaugvegen – Holvegen v/ Ragnheim, slik at denne blir permanent med belysning og fast dekke.
3. Ny belysning på strekningen Skatvalskrysset – kulvert under dagens E6.
4. Utbedring av kryssingsløsning for myke trafikanter ved Skatval kirke.

Øvrig informasjon

SVV fraråder å ha gang-/sykkelvegtraséer som avviker i særlig grad fra hovedvegen, da dette erfaringsmessig innebærer svært redusert bruk. SVV er kjent med de geotekniske utfordringene i området, og finner det urimelig å kreve at det knyttes rekkefølgekrav til gang-/sykkelveg Vollsdaalen – Skatvalkrysset slik det er formulert i planforslaget. SVV bifaller imidlertid at det innenfor rammene av pågående planlegging utarbeides reguleringsplan for et slikt tiltak.

TRFK ser behovet for en gang-/sykkelveg på strekningen Vollsdaalen – Skatvalskrysset, selv etter ny E6, men finner samtidig at det er en del utfordringer rundt en slik løsning.

FM mener det er positivt at planen gjør det mulig å etablere nye gang-/sykkelveger for å sikre at flere reiser skjer ved hjelp av sykkel og til fots. For å sikre etableringen av et godt gang-/sykkelnett fremmer Fylkesmannen faglig råd til å beholde rekkefølgekrav om gang- og sykkeløsning fra Vollsdaalen til Skatvalskrysset.

• REKKEFØLGEKRAV DYRKA MARK

Uttalelse fra Nye Veier (05.11.2020), vedlegg N1-PLAN-01 (03.11.2020)

I tabell 1 inngår jordforbedring for alle midlertidige anleggsområder i Langsteindalen samt de områdene på Holan hvor det blir oppfylling. I øvrige rigg- og anleggsområder på Holan kan en også si at det legges til rette for en jordforbedring, siden det også her vil være mulighet til å tilføre tykkere jordsjikt. Effekten her anses imidlertid noe mer usikker, og arealene tas derfor ikke med i denne oversikten. Generelt vil all jord som benyttes til midlertidige anleggsområder gjennomgå en jordforbedring når jorda tilbakeføres, ved at dyrkingslaget blir forsterket, drenering sikres og arronderingen blir vesentlig forbedret. Samlet sett vil de tiltakene en tenker å gjennomføre benytte alle jordmassene, både A- og B-sjiktmasser, som blir tilgjengelig i prosjektet. Alle tiltakene vil bli utført i Stjørdal kommune. Nye Veier anser vedtaket i 1.gangsbehandling av saken som oppfylt, og ber om at rekkefølgekravet vedrørende dyrka mark blir tatt ut.

Tabell 1: Oversikt over permanent beslag av dyrka mark samt nydyrket og jordforbedret areal. Oversikten er basert på at Raudhåmmårbekken legges åpen inntil smal og bratt fylling øst for ny E6 (se vedlegg 4 3-053 Planbeskrivelse (02.12.2020) 2.gang.)

		Areal
Permanent beslag av dyrka mark		139 daa
Holan	Nydyrking	9 daa
Langsteindalen	Nydyrking	33 daa
Holan	Jordforbedring	14 daa
Langsteindalen	Jordforbedring	77 daa
Sum nydyrket og jordforbedret areal		133 daa

- REKKEFØLGEKRAV G/S-VEG LANGS VINNAVEGEN

Uttalelse fra Nye Veier (05.11.2020)

Tiltakshaver har forståelse for at Stjørdal kommune ønsker at gang-/sykkelvegen skal være et permanent tiltak, men stiller spørsmål ved når den skal være ferdigstilt. Nye Veier mener det er først når anleggsriggen på Kvithammar Vestre tas i bruk i vesentlig grad at det blir økt trafikk langs Vinnavegen, og at det er først da det oppstår et behov for gang-/sykkelvegen. I møte med kommunen 22.10.2020 ble det besluttet å justere bestemmelsen både med hensyn til ferdigstillestidspunkt og tydeliggjøring av avgrensning av strekning.

Øvrig informasjon

I uttalelser fra flere andre parter, deriblant TRFK, fremgår det at det er oppslutning om at gang-/sykkelvegen skal bli opparbeidet permanent. I en uttalelse blir det antatt at gang-/sykkelvegen blir etablert med belysning mellom Kvithammarkrysset og Nordlandsvegen. Spørsmålet om belysning har deretter blitt diskutert i møte med Nye Veier og vegeier TRFK. I møtet stilte TRFK spørsmål ved hvorfor det skal være belysning på strekningen, ettersom det er en rett strekning og de myke trafikantene blir skilt fra vegen med ny gang-/sykkelveg. TRFK sin holdning var at de iht. vegstrategien (TRFK. Delstrategi 2019-2030 Veg) ikke skal drifte veglys på en slik veg av hensyn til funksjonsklasse. Videre mente TRFK at Stjørdal kommune kunne benytte seg av Byvekstavtalemidler for selv å finansiere belysning. De kunne imidlertid strekke seg til å vurdere å etablere gatelys, men da med forutsetning om at kommunen tar ansvar for drift og vedlikehold. Nye Veier bifalt heller ikke belysning, men poengterte at hvis det skal være belysning er det viktig at det legges til rette for dette samtidig som det gjøres øvrig arbeid i grunnen.

I et senere møte mellom Nye Veier og kommunen ble det enighet om å legge til grunnarbeidet i bestemmelsen. Forslag til ny ordlyd ble i møtet:

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen fra Kvithammarkrysset til planens vestre avgrensning. Tiltaket skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt. Samtidig med opparbeidelsen skal det utføres nødvendige grunnarbeider for å legge til rette for belysning langs strekningen.

- RAUDHÅMMÅRBEKKEN

Den planlagte E6-traséen er lagt slik at den kommer i konflikt med Raudhåmmårbekken. I planforslaget som ble sendt på høring var Raudhåmmårbekken foreslått lukket. På bakgrunn av kommunedirektørens vurdering av planforslaget i 1.gangsbehandlingen, samt vedtak i sluttbehandlingen av planen 3-051 Holvegen (utvalgssak plan og miljø 140/20 og kommunestyresak 64/20), utarbeidet Nye Veier et tilleggsnotat (vedlegg N1-VA-03) vedrørende Raudhåmmårbekken. Notatet viste et alternativ med åpen bekk over en strekning på vel 270 m i tillegg til planforslagets løsning med lukket bekk, og inneholdt også Nye Veiers vurderinger knyttet til disse. Alle som hadde blitt varslet om planforslaget med brev ble varslet om tilleggsnotatet 27.10.2020.

FM leverte innsigelse på det åpne bekkealternativet som var lansert «inntil det er søkt løsninger som i mindre grad medfører beslag av dyrka jord og ulemper for landbruksdrifta i området.» Samtidig ga FM et faglig råd om at «Åpen løsning for Raudhåmmårbekken bør velges.» Etter høringsperioden ble alternativet med åpen bekk videreutviklet (2A) og ytterligere enda tre alternativer (2B-D) for åpen bekk ble lansert i et nytt notat fra Nye Veier (vedlegg NI-VA-04).

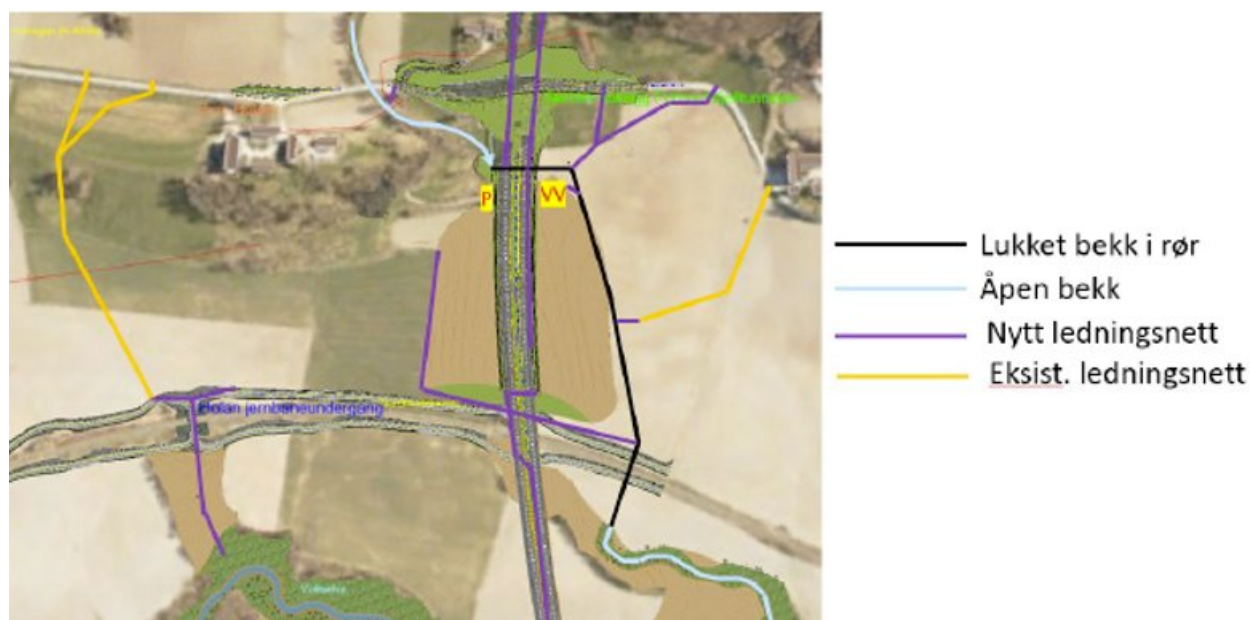
Dette notatet ble presentert for FM og berørte grunneiere. FM trakk deretter sin innsigelse da de fant at den ble imøtekommet med alternativ 2B, forutsatt at bekken blir bygd med et naturlig og kurvet bekkeløp med totalt 12 m kantsone. De respektive grunneierne ønsker helst at bekken skal være lukket, men ved åpen bekkeløsning så er alternativ 2D og deretter 2B foretrukket. Nye Veier anbefaler alternativ 2A.

De ulike alternativene (figur 1-5) innebærer i grove trekk (før FM sitt kantsonekrav):

1. Lukket bekk på østsiden av ny E6. E6 ligger på brede og slake fyllinger.
Permanent beslag av dyrka mark: 0 daa (0-alternativet).
- 2A. Åpen bekk øst for E6, i foten av en bred og slak fylling. Kantsonen slynger seg i takt med bekken.
Permanent beslag av dyrka mark: 4,4 daa.
- 2B. Åpen bekk øst for E6, inntil en smal og bratt fylling. Bekken er gitt en slyngende utforming innenfor en rett kantsone.
Permanent beslag av dyrka mark: 5,3 daa* (6,1 daa**).
- 2C. Åpen bekk vest for ny E6, delvis i teiggrense mellom gnr./bnr. 23/1 og gnr./bnr. 23/3,25/5.
Permanent beslag av dyrka mark: 4,7 daa.
- 2D. Åpen bekk som i 2B, men med lengre bru.
Permanent beslag av dyrka mark: 5,3 daa*

* En smal fylling vil være for bratt (helling 1:2) for dyrka mark. Derfor innebærer alternativene med smal og bratt fylling et større permanent beslag av dyrka mark enn alternativene med bred og slak fylling.

** Arealet er iht. kantsonekrav fra FM. Inkludert i tallet er formålet «annen veggrunn - grøntareal» (O_SVG). Se figur 7-9 mtp. formål i plankartet.



Figur 1: Alternativ 1 – lukket bekk.



Figur 2: Alternativ 2A – åpen bekk øst for E6, inntil bred og slak fylling.



Figur 3: Alternativ 2B – åpen bekk øst for E6, inntil smal og bratt fylling.



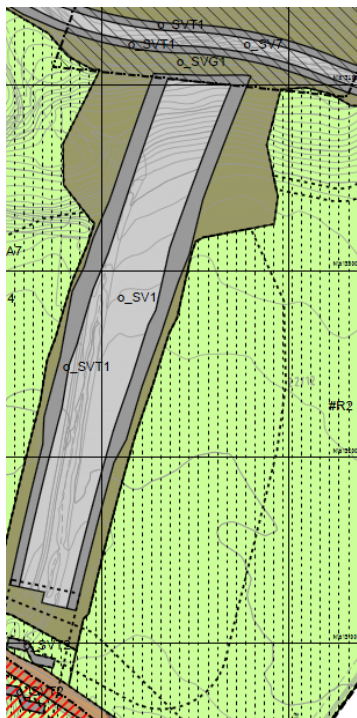
Figur 4: Alternativ 2C – Åpen bekk vest for ny E6.



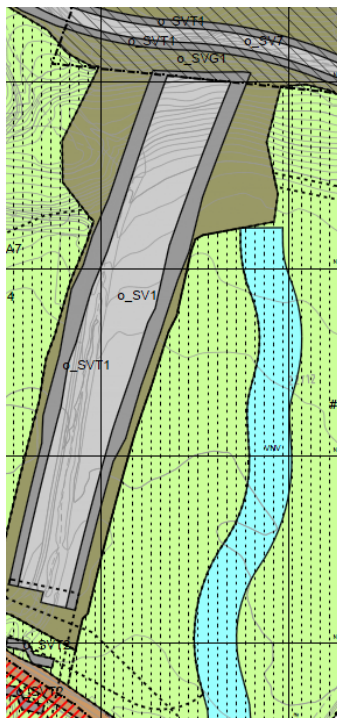
Figur 5: Alternativ 2D – åpen bekk øst for E6 som i 2B, men med lengre bru.

- Lukket bekk i rør
- Åpen bekk
- Eks. bekkeløp
- Eksist. ledningsnett
- Nytt ledningsnett

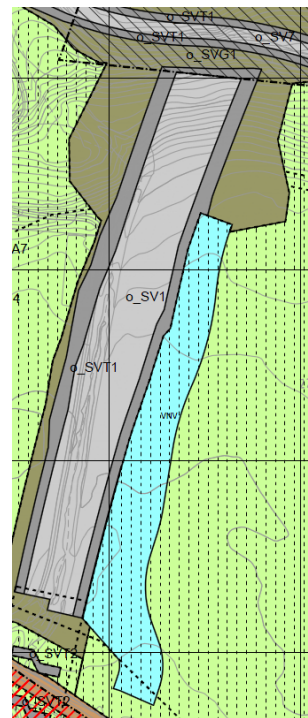
Figur 6: Tegnforklaring for figur 2-5. Merk at åpen bekk er vist med lys blå linje i figur 2C og 2D.



Figur 7: Kartutsnitt alternativ 1. Formålet «annen veggrunn - grøntareal» (mørk grønn) ligger øst for «annen veggrunn - tekniske anlegg» (mørk grå).



Figur 8: Kartutsnitt alternativ 2A. Formålet «annen veggrunn - grøntareal» (mørk grønn) ligger øst for «annen veggrunn - tekniske anlegg» (mørk grå).



Figur 9: Kartutsnitt alternativ 2B. Formålet «annen veggrunn - grøntareal» har utgått i nedre del av figuren da det dekkes av «naturområde i sjø og vassdrag» (blå). Sistnevnte ligger øst for «annen veggrunn - tekniske anlegg» (mørk grå).

• KONSEKVENsutredning naturmangfold

Uttalelse fra Nye Veier (05.11.2020), vedlegg NI-YM-09 (03.11.2020)

Kommunedirektøren anbefaler at Nye Veier sitt notat datert 03.11.2020 i sin helhet blir lest.

I notatet fra vannområdekoordinator i Stjørdalsvassdraget er det pekt på at kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold er mangelfullt, samt til dels ikke er ferdigstilt. Nye Veier mener kunnskapsgrunnlaget for planen er meget godt. Det er utført betydelige kartlegginger både for terrestrisk og akvatisk naturmangfold. For vannmiljøet er det utført undersøkelser godt utover det som har vært krevd av slike planer tidligere. Prosjektet har hatt et omfattende overvåkingsprogram for vannmiljø, hvor det er gjennomført undersøkelser på fisk, bunndyr, vannkjemi og elvemusling i de berørte vassdragene. Dersom det er slik at kommunen mener at kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt og at det er behov for spesifikke kartlegginger, så burde dette framgått av vedtatt planprogram.

Fra vannområdekoordinator er det etterlyst en systematisk kartlegging av vassdrag og økologi innenfor hele nedslagsfeltet, særlig i vassdraget som Vollselsva er en del av. Også kartlegging av naturtyper over Forbordsfjellet er etterlyst. Nye Veier mener mye av dette er utenfor det som er definert som influensområdet i konsekvensutredningen (KU). Nye Veier stiller spørsmål ved om

en slik helhetlig kartlegging er noe som prosjektet faktisk kan pålegges eller være ansvarlig for. I møte med Stjørdal kommune 22.10.20 ble det besluttet at Nye Veier kartlegger bekkelukkinger i nedbørfeltet til planens berørte vassdrag. Dette som en base for mulige kompenserende tiltak i senere plansaker. Nye Veier foreslår at dette følges opp i reguleringsplanen med følgende rekkefølgebestemmelse:

Innen utgangen av 2021 skal det foreligge en systematisk kartlegging av hvilke bekker som er lukket innenfor nedbørsfeltet til de vassdrag som er berørt av planen.

Det etterspørres mer konkrete utredninger rundt kompenserende tiltak. Det ligger allerede både avbøtende og kompenserende tiltak til grunn i planforslaget som var på høring. Ytterligere kompenserende tiltak foreligger også nå. Kompenserende tiltak for anadrom laksefisk i Vollselva og Langsteinelva, samt opprydding og bekjemping av fremmede arter på Bolkhaugen, er tiltak som opprinnelig ikke var forutsatt, men som nå planlegges gjennomført. Ved denne rekkefølgebestemmelsen og gjennomføring av tiltak som beskrevet i notatet, mener Nye Veier at vilkårene i vannforskriftens § 12 er ivaretatt.

ENDRINGER ETTER FØRSTE HØRINGSRUNDE

For å imøtekomme innsigelser og de fleste høringsuttalelsene, og som ledd i kvalitetssikringen av planforslaget, har det blitt gjort endringer i planforslaget etter 1.gangsbehandlingen. Mange dokumenter har også blitt oppdatert på bakgrunn av at planforslaget nå innebærer at Raudhåmmårbekken ligger åpen. Vesentlige endringer for plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse er listet opp under. Alle plandokumentene ligger vedlagt saken.

Plankart

- Planområdet er redusert ved tunnelpåhugget til Forbordsfjelltunnelen i Langsteindalen.
- Bestemmelsesområde #1 er utvidet slik at eksisterende traktorveg i øst ligger innenfor området.
- Planavgrensningen ovenfor kulvert ved Holan er utvidet på grunn av sporing bjelketransport.
- Avgrensning av deponi #6 er justert slik at gnr./bnr. 4/1 ikke blir berørt.
- Bestemmelsesområde #9 er lagt til pga. parkering for Moatun grendehus.
- Bestemmelsesområdene #10 og #11 har blitt lagt til.
- VNV-formål (åpen bekk med kantsone) på nedsiden av jernbanen er flyttet vestover og utvidet.
- VNV-formål (åpen bekk med kantsone) er lagt til på nordsiden av jernbanen inntil veglinjen (øst for ny E6).

Planbestemmelser

- § 3.1.2 Krav til universell utforming for en rekke forhold har blitt lagt til.
- § 3.3.2 Jernbanens stikkrenner har blitt inkludert i bestemmelsen om overvann og flom.
- § 4.2.8 Bestemmelsen har blitt oppdatert med krav om etablering av havarilommer og nødutganger for både Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen.
- § 4.3 Bestemmelsen har blitt oppdatert med krav til reetablering/nyetablering av overvanns- og dreneringssystem.
- § 4.4.1 Bestemmelsen har blitt oppdatert med at tiltak i deler av Vollselva kun tillates for å sikre geoteknisk stabilitet.
- Flere § Henvisningen til jernbaneloven har blitt fjernet og erstattet med annen jernbanerelatert tekst.

- § 6.3.1 Bestemmelsen har blitt oppdatert med bruksrett og krav til standard for landbruksveg.
- § 6.3.5 Bestemmelsen har blitt oppdatert til å inkludere Forsvaret.
- § 6.3.8 Bestemmelse vedrørende parkering for Moatun grendehus har blitt lagt til.
- § 6.3.9 Bestemmelse om bestemmelsesområde #10 har blitt lagt til.
- § 6.3.10 Bestemmelse om bestemmelsesområde #11 har blitt lagt til.
- § 7.1.8 Jernbanens stikkrenner har blitt inkludert i bestemmelsen om overvann og flom.
- § 7.1.9 Rekkefølgebestemmelse om avtaler med Forsvaret har blitt lagt til.
- § 7.2.2 Bestemmelsen har blitt oppdatert til å inkludere beitegjerd.
- § 7.2.6 Bestemmelse om opparbeiding av kollektivholdeplasser på nordvendte ramper i Kvithammarkrysset har blitt lagt til.

Planbeskrivelse

- 5.2.2 Alternativsvurderinger for kryssing av Vollselva har blitt lagt til.
- 6.3.5 Nydyrking og jordforbedring er supplert med mer informasjon.
- 5.17.4 Tekst om massedisponering er justert.

Vurdering

Innkommne høringsuttalelser fra sektormyndigheter og berørte parter har blitt gjennomgått og vurdert, og delvis tatt til følge. Både tiltakshaver Nye Veier og kommunedirektøren har oppsummert uttalelsene og kommentert disse (vedlegg 43 og 80). Kommunedirektørens vurdering av spesielt omdiskuterte tema fremgår av de påfølgende avsnittene.

• REDUSERT PLANOMRÅDE

Før planområdet ble redusert var det mulig å deponere alle overskuddsmassene innenfor planområdet. Med mindre deponiområde vil ikke dette lenger være mulig, og det må derfor bli funnet et annet egnet sted for noe av massene. Hvordan dette løses vil bli avklart i detaljprosjekteringen. Kommunedirektøren mener at reduseringen av deponiområde ikke er til hinder for at reguleringsplanen kan bli vedtatt.

• REKKEFØLGEKRAV G/S-VEG PÅ STREKNINGEN VOLLSDALEN – SKATVALSKRYSSET

Av saksframlegget til 1.gangsbehandling av planen fremgår det hvorfor det bør være en gang-/sykkelveg på strekningen Vollsdalen – Skatvalskrysset. Den optimale løsningen vil være en gang-/sykkelveg langs eksisterende E6 på den nevnte strekningen. Det vil gi et trygt og godt tilbud for barn i forbindelse med skole og fritidsaktiviteter samt syklistene til og fra jobb. Også rekreasjonssyklistene og turgåere vil da få et bedre tilbud enn hva som finnes i dag. Imidlertid er dette noe som vanskelig lar seg gjennomføre, ikke minst på grunn av den høye estimerte kostnaden (80-130 mill. kr. eks. mva.). En alternativ trasé (60-100 mill. kr. eks. mva.) bort fra hovedvegen vil for mange brukere trolig bli opplevd som en omveg. Med mindre trafikk på fremtidig fylkesveg (dagens E6) er det nærliggende å tro at mange heller vil velge å sykle på fylkesvegen i stedet for omvegen. Hvis man heller ikke oppnår tilstrekkelig standard på omvegen, og denne fremstår med både stigningsforhold og kurvatur ikke en gang-/sykkelveg verdig, sannsynliggjør det også mindre bruk. Satt på spissen vil en slik omveg i beste fall gi myke trafikanter et tilbud og trolig bli mest benyttet av turgåere. Sistnevnte brukergruppe har for

øvrige alternative tilbud i dag gjennom blant annet gamle kulverter under dagens E6 og avlingsveger.

Selv om kostnadsestimatene er grove, er det betimelig å stille spørsmål ved om samfunnsnyttene av en ny gang-/sykkelveg er så stor at den kan forsvare en slik betydelig pengebruk. Nye Veger har også et godt poeng hva gjelder kostnader knyttet til kun regulering av gang-/sykkelvegstrasé, og hensiktsmessigheten med et slikt arbeid, hvis finansiering for etablering av ny gang-/sykkelveg ikke er til stede.

Kommunedirektøren mener at så lenge den optimale løsningen ikke er innenfor økonomisk rekkevidde, bør det verken være et rekkefølgekrav knyttet til etablering eller regulering av den. Den estimerte kostnaden knyttet til en betraktelig mindre attraktiv løsning i form av en omveg, som kanskje kun tilfredsstiller krav til en turveg, kan på samme måte heller ikke forsvares. Kommunedirektøren anbefaler derfor at rekkefølgekravet blir fjernet fra planbestemmelsene. At det fjernes sannsynliggjør også at ny E6 blir bygget.

De skisserte avbøtende tiltakene fremstår som små kosmetiske tiltak sammenlignet med hvilket tilbud man ville ha fått med den optimale løsningen. Imidlertid innebærer de en forbedring av eksisterende tilbud. Både belysning og fast dekke vil gi tryggere ferdsel på de aktuelle strekningene, og fast dekke vil i tillegg kunne lette vedlikeholdet. Forslaget om utbedring av kryssingsløsning for myke trafikanter ved Skatval kirke er lite konkret og bør avklares med fremtidig vegeier. Kommunedirektøren ønsker alle de øvrige avbøtende tiltakene velkomne, og anbefaler at følgende rekkefølgekrav vist med kursiv tekst blir lagt inn i planens bestemmelser:

7.2 Før det kan settes trafikk på hele eller deler av veganlegget skal følgende tiltak være ferdigstilt

Opprusting av gang- og sykkelveg på strekningen Holvegen - Skatvalkrysset
Gang- og sykkelveg på strekningen mellom krysset Holvegen/Ragnheim og Skatvalskrysset skal opprustes med fast dekke og belysning før ny E6 åpnes for trafikk.

Permanent gang-/sykkelveg langs nedre del av Holvegen
Den midlertidige gang-/sykkelvegen mellom krysset Holvegen/Vollshaugvegen og Holvegen/Ragnheim skal reguleres permanent med belysning og fast dekke. Omreguleringen og tiltaket skal være utført før ny E6 åpnes for trafikk.

- REKKEFØLGEKRAV DYRKA MARK

Et av Nye Veiers uttalte prosjektmål er å minimere permanent jordbruksbeslag (se vedlegg planbeskrivelse). Tabell 1 viser at det er relativt små forskjeller mellom permanent beslag av dyrka mark og areal som nydyrkes eller jordforbedres gjennom planen. Samtidig er det et viktig poeng at det ikke blir noen overskuddsmasser igjen i prosjektet som kan nyttes til ytterligere nydyrking eller jordforbedring ut over planområdet. Kommunedirektøren mener at uttalelsen til Nye Veier svarer ut vilkåret som ble satt ved 1.gangsbehandling av planen.

For øvrig synes kommunedirektøren at kvaliteten på det som nydyrkes eller jordforbedres er av større betydning enn at arealregnskapet går i null. Nye Veier synes å ivareta også dette, ved at de er bevisst på å ikke inkludere areal i regnskapet hvor de er usikre på hvilken effekt jordforbedring vil ha. Det er på sin plass å minne om at Nye Veier har valgt å la dyrka marka under Vollselvbrua inngå i midlertidig beslag (vedlegg KU naturressurser). Det kan stilles spørsmål ved om det aktuelle arealet heller skulle inngått i permanent beslag, blant annet på

grunn av dyrkingsforholdene og da spesielt sol- og nedbørsforhold og potensiell forurensning. Fremtiden vil vise hva kvaliteten blir for de ulike områdene, men i samarbeid med NIBIO har Nye Veier i alle fall forsøkt å legge til rette for så god kvalitet som mulig.

Kommunedirektøren anbefaler at rekkefølgekravet om dyrka mark blir fjernet fra bestemmelsene.

- REKKEFØLGEKRAV G/S-VEG LANGS VINNAVEGEN

Det er riktig å presisere i bestemmelsen at gang-/sykkelvegen skal bli opparbeidet på strekningen Kvithammarkrysset – planens vestre avgrensning, da det var denne avgrensningen som var intensjonen med planbestemmelsen som ble vedtatt i 1.gangsbehandlingen.

Hva angår belysning mener kommunedirektøren det er flere momenter som taler for at gang-/sykkelvegen skal ha belysning:

1. Strekningen er en skoleveg som ligger innenfor grensen på 2 km fra skole (Kvislabakken barneskole). Skolevegen blir benyttet av skolebarn fra blant annet et av de store boligfeltene i kommunen, nemlig Nordlandsfeltet med vel 60 boenheter.
2. Det er belysning på strekningen Nordlandsfeltet – Kvithammar vestre og Kvithammarkrysset – Kvislabakken barneskole (og Stjørdal sentrum med øvrige skoler). Det er altså kun den diskuterte strekningen med en lengde på vel 460 m som ikke er belyst.
3. Belysning gir større trygghet ved ferdsel når det er mørkt, spesielt på vinterføre.

Vegnormalen N100 til Statens vegvesen sier at «Følgende veger bør belyses: veger med parallellført gang- og/eller sykkelveg», hvor ordet *bør* har betydning som *krav*. Vegnormalen gjelder for hele det offentlige vegnettet. For fylkesveger er fylkeskommunen tillagt myndighet til å fravike fra vegnormalens krav. I diskusjonen om belysning er det viktig å presisere at det handler om belysning av gang-/sykkelvegen, ikke Vinnavegen. Hvilken funksjonsklasse Vinnavegen har i TRFK sitt vegsystem virker derfor irrelevant. Det er heller vegstrategiens kriterium «For nye gang- og sykkelveganlegg kan veglys utelates dersom det er lav gang- og sykkelandel» som bør være diskusjonstemaet. Vel vitende om at strekningen er hovedvegen til og fra blant annet Nordlandsfeltet, er det imidlertid rimelig å anta at potensialet er der for at gang- og sykkelandelen vil øke dersom forholdene ligger til rette for det.

Avklaring vedrørende finansiering hører ikke hjemme i en reguleringsplan. Et eventuelt eierskap og bekostning av lysanlegget kan avklares gjennom ytterligere dialog med TRFK og utbyggingsavtale med tiltakshaver. Gjennom reguleringsplanen er det imidlertid mulighet til å sørge for at det skal legges til rette for belysning, slik at fundament etableres og trekkerør blir lagt samtidig som øvrig arbeid gjøres i grunnen. Det fremstår som rasjonelt at montering av lyspunktene på gang-/sykkelvegen også gjøres av Nye Veier. Kommunedirektøren foreslår derfor en justering av den aktuelle planbestemmelsen slik at den lyder:

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen fra Kvithammarkrysset til planens vestre avgrensning. I opparbeidelsen inngår nødvendig grunnarbeid for belysning samt lyspunkter med montering. Tiltaket skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt.

- RAUDHÅMMÅRBEKKEN

E6-prosjektet beslaglegger jordbruksareal i betydelig grad. Kommunedirektøren har derfor stor forståelse for at landbruksinteressentene ønsker en lukket bekk for å unngå ytterligere tap av dyrka mark og ulemper knyttet til drift av denne. Dårlig arronderte (utforming med hensyn til drift) jordbruksareal fører til økte kostnader, behov for mer kjøring og dårligere avlinger. Hensynet til jordvernet og arronderingsmessige forhold bør derfor kunne vektlegges vesentlig.

Imidlertid er det slik at bekkelukking ikke nødvendigvis er utelukkende positivt for landbruket. For det første må dimensjonene på rørene være store nok til å håndtere fremtidige vannmengder. Med et klima i endring kan dette være vanskelig å forutse. For det andre må bekkeinntak jevnlig vedlikeholdes for at de ikke skal tettes igjen. I tillegg er det en reell fare for at rørene kollapser med påfølgende bløte jorder dersom dreneringen svikter. Bekkelukking frarådes også av mange andre hensyn. Bekker med kantsoner er oaser i landskapet for plante- og dyrelivet, og er av spesielt stor betydning for mange arter i åkerlandskap med intensiv drift. De har også en rekke andre viktige funksjoner i overvannshåndtering og som renseanlegg. Åpne bekker er bedre til å regulere flommer enn det rørlagte bekker er. Bekkelukkinger frarådes både i et biologisk, naturfare- og klimatisk perspektiv. Vel vitende om at avrenning fra landbruket er en viktig årsak til den dårlige tilstanden i Vollselva, bør Raudhåmmårbekken holdes åpen oppstrøms jernbanen slik at mest mulig kantvegetasjon kan redusere avrenningen. Ved lukket bekk på aktuell strekning vil det kun være noe kantvegetasjon nedstrøms jernbanen som vil kunne redusere den samme avrenningen. Å ha Raudhåmmårbekken åpen er også identifisert som et viktig avbøtende tiltak i prosjektet, som beskrevet i notatet fra vannområdekoordinatoren. Samtidig er det viktig å understreke at erosjon i massene i vegfyllingen vil kunne påvirke bekken og gi uheldige konsekvenser for vannkvaliteten og jordressursene i området. Dette vil spesielt kunne gjøre seg gjeldende inntil massene har fått satt seg.

Kommunedirektøren er enig med Nye Veier om at hvis bekken skal være åpen, så er 2A det beste alternativet for de fleste andre interesser enn landbruk. Sammenlignet med de andre åpne alternativene scorer 2A best på materialutnyttelse (store fyllinger hvor tunnelstein kan bli benyttet), minst trafikkbelastning (alternativet med minst bortkjøring av masser), lavest CO₂-utslipp knyttet til både transport og geotekniske stabiliseringstiltak, samt et minimum av andre miljøbelastninger som støv og støy.

Kommunedirektøren er samtidig enig i FM sin betraktning om at 2B er et godt kompromiss med hensyn til både landbruket og naturmangfoldet, med de forutsetningene FM har satt til kantsonebreidde og et naturhermende og buktende bekkeløp. For landbruket sin del er det en vesentlig fordel med 2B hvor man i større grad får sammenhengende dyrka mark. Med en rett kantsoner legger 2B også til rette for en effektiv drift av dyrka marka samtidig som den åpne bekken kan ivareta sine mange funksjoner der den bukker seg innenfor kantsonen. Bekken blir lagt i bunnen av vegfyllingen. Med etablering av kantvegetasjon helt opp til toppen av fyllingen, hvor det allikevel ikke kan være dyrka mark grunnet hellingsgraden, vil kantvegetasjonen gradvis bli mer enn 12 m når man beveger seg sørover langs bekken. For naturmangfoldet er dette en fin bonus og et viktig bidrag til å få en god viltkorridor mellom Forbordsfjellet og resten av Skatvalslandet.

I prosjektet er det planlagt med jordforbedring der hvor det blir fyllinger. Alternativ 2B innebærer en smalere fylling enn 2A. I dette ligger det et lite potensiale i at de ekstra jordforbedringsmassene man har igjen ved å velge 2B, kan brukes til å forbedre produksjonsevnen på annet areal hos berørt grunneier.

Totalt vurderer kommunedirektøren at lukket bekk gir mest dyrka mark mens åpen bekk i løsning 2A gir best resultat for mange andre områder. Løsningen omtalt som 2B blir vurdert

som et godt kompromiss mellom lukket bekk og alternativ 2A. Planforslaget blir derfor lagt fram med åpen løsning for Raudhåmmårbekken øst for ny E6, tett inntil bratt og smal fylling.

Løsning med lukket bekk er vist i planforslag ved 1.gangsbehandling. Dersom man ønsker å vedta løsning med lukket bekk må dette bli fattet med forutsetning om at planforslaget må bli oppdatert for å imøtekomme innsigelser og øvrige uttalelser, endringer i bestemmelser og mindre justeringer, som ligger til grunn for planforslaget som nå blir lagt fram for 2.gangsbehandling.

- KONSEKVENsutredning naturmangfold

Kommunedirektøren anbefaler at notatet fra vannområdekoordinator datert 26.11.2020 i sin helhet blir lest.

Det er tydelig at Nye Veier og kommunedirektøren har ulik vurdering av avgrensningen av det geografiske virkeområdet, og hva som vil kunne bli berørt med planlagt aktivitet (influensområde). Avgrensningen er viktig i arbeidet med kunnskapsgrunnlaget, og også i vurdering og utredning av kompenserende tiltak utenfor planområdet. Det at Nye Veier ikke har gjennomført en helhetlig kartlegging og vurdering av kompenserende tiltak i vassdrag som ligger over tiltaksområdet, mener kommunedirektøren gir et mangelfullt kunnskapsgrunnlag når tiltak skal vurderes for å redusere skader av inngrep. Fisk og andre vannlevende organismer forflytter seg naturlig nedover, men også oppover åpne og sammenhengende vassdrag.

Kommunedirektøren mener det fremkommer tydelig i planprogrammet hvilke krav som blir stilt til kunnskapsgrunnlaget. For øvrig har kommunedirektøren også gitt informasjon i møter og korrespondanse med tiltakshaver om hvilken metodikk og omfang som vil gi et tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag.

Kommunedirektøren finner at kunnskapsgrunnlaget (§ 8 i naturmangfoldloven) fortsatt er mangelfullt, spesielt for vannmiljø. Videre vurdering er at vilkårene etter vannforskriften § 12 (ny aktivitet/inngrep) ikke er oppfylt med planforslaget, og at dette gir grunnlag for å avvise tiltaket. Naturmangfoldlovens § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder) virker å være svart ut nå. Begrunnelsen er at planforslaget er oppdatert med en vurdering av lokalisering av tiltak til det beste for samfunnet gjennom alternativsvurderingene for Raudhåmmårbekken og kryssing av Vollselva.

Kommunedirektøren er positiv til at Nye Veier har inkludert flere kompenserende tiltak enn hva som forelå ved 1.gangsbehandling, og at Raudhåmmårbekken er foreslått å ligge åpen. Sistnevnte er et viktig avbøtende tiltak.

Vedrørende Nye Veiers forslag til bestemmelse om systematisk kartlegging av bekker, mener kommunedirektøren at det ikke bør åpnes for at nødvendig miljøkartlegging kan utsettes til etter politisk sluttbehandling og vedtak. Kartlegging skal foreligge før vedtak, og det skal vurderes om resultat har betydning for planen. Siden kartlegging etter planvedtak ikke vil medføre tiltak eller endringer i planen, vurderer kommunedirektøren at bestemmelsen er unyttig. Nye Veiers forslag til bestemmelse om kartlegging etter planvedtak bør derfor ikke bli vedtatt.

KU var ikke godkjent før førstegangsbehandling, men planforslaget ble sendt på høring og offentlig ettersyn for å kvalitetssikre planforslag med KU. I de innkomne uttalelsene, inkludert innsigelsene, har det ikke fremkommet informasjon som stiller spørsmål ved kunnskapsgrunnlaget i den grad som kommunedirektøren gjør. Unntaket er Naturvernforbundet

som helt og holdent støtter kommunedirektøren. FM foreslår å ha en «bestemmelse om at det ikke tillates å dispensere fra rekkefølgekravet» om overvåking av vassdrag før anleggsstart, men nevner ikke noe om krav til kunnskapsgrunnlag før vedtak av plan.

Konklusjon

Under tvil så legger kommunedirektøren planforslaget frem for vedtak. Tvilen er knyttet til om kunnskapsgrunnlaget for naturmangfoldet er tilfredsstillende.