

Stjørdal kommune
Postboks 133
7500 Stjørdal

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
Julie Bjugan	KCS	2020/135		10.10.2023

Søknad om tidsmessig endring av rekkefølgekrav (pkt. 7.2.4) knyttet til midlertidig anleggsveg og midlertidig gangveg i reguleringsplan «Detaljregulering Holvegen», PlanID: 3-051.

Viser til reguleringsplan for Holvegen, PlanID: 3-051, vedtatt i kommunestyret 10.09.2020.

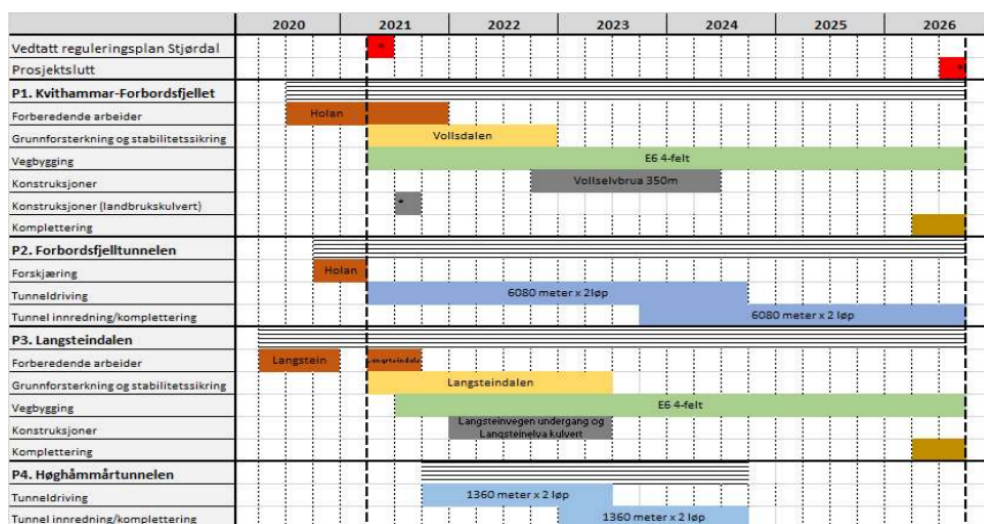
Bakgrunn

Av planens reguleringsbestemmelser, pkt. 7.2.4 framgår at midlertidig anleggsveg (#A5) og midlertidig gangveg (#1) «skal være fjernet og området istandsatt før vekstsesongen/våren 2024».

For gangvegen (#1) er det senere foretatt en planbestemmelse (pkt. 7.2.7) i reguleringsplan for E6 Kvithammar-Åsen, PlanID: 3-053, vedtatt i kommunestyret 25.03.2021 som tilsier at «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».

Rekkefølgekravene var basert på de samme forutsetningene som ble lagt til grunn i orienterende fremdriftsplan fremlagt i PlanID: 3-053, rapport nr. R1-ANL-01 (se figur 1). Rapporten er basert på en planlagt oppstart av utbyggingsfasen i 2. kvartal 2021, men oppstart av anleggsarbeidene ble senere noe forsinket og kom først i gang i 1. kvartal 2022. Dette bla. som følge av utsatt planbehandling, påfølgende klagebehandling og utfordringer knyttet til igangsettingsvedtak i en periode med svært høy lønns- og prisvekst. Forsinkelsen innebærer at arbeidene med kryssing av Vollselva med Vollselvbrua ikke vil bli ferdigstilt som planlagt 2. kvartal 2024, som opprinnelig tenkt, og for derved å kunne utgjøre videre anleggsadkomst til Forbordsfjelltunnelen og anleggsområdet på Holan. Dette medfører at anleggstrafikk ikke kan settes på brua som opprinnelig planlagt, men må gå langs Holvegen ca. 1 år lengre enn basis i opprinnelig fremdriftsplan og forutsetning i nevnte rekkefølgekrav.

Det er nå gjennomslag i begge løp i Forbordsfjelltunnelen, og av den årsak vil belastningen på Holvegen bli redusert ved at perioden med omfattende massetransport av tunnelstein nå er over. Det gjenstår imidlertid omfattende innredningsarbeider i tunnel, bruarbeider og ferdigstillelse av vegarbeider på Holan. Dette vil innebære et fortsatt stort transportomfang for tilførsel av innsatsmateriell og personell.



Figur 1 Orienterende fremdriftsplan for parseller i Stjørdal kommune. Arbeider vist før 2. kvartal 2021 er forberedende arbeider med hjemmel i reguleringsplanene for jernbaneundergang Langstein og Holvegen.

Alternativer

Så lenge brua ikke er ferdigstilt finnes det fire adkomstalternativer til anleggsområdet på Holan. Disse er langs opprinnelige Holvegen/midlertidig anleggsveg fra nord (dagens løsning), langs opprinnelige Holvegen fra nord (tilbakeført løsning), langs Holvegen fra sør, eller gjennom Forbordsfjelltunnelen. Adkomst langs Holvegen fra sør er tidligere valgt bort pga at traseen går gjennom bolig- og skoleområde og har større andel myke trafikanter enn øvrige alternativer.

Det er teoretisk mulig å transportere inn personell og deler av innsatsmateriellet (ikke brubjelker) via Forbordsfjelltunnelen, men dette gir store merkostnader knyttet til økt transportavstand og reisetid, det gir vesentlig økt personsikkerhetsrisiko (pga. innredningsarbeidene som pågår samtidig i tunnelen), økt trafiksikkerhetsrisiko og slitasje på eks vegnett, samt betydelig økt klimautslipp.

Alternativet med tilbakeføring til opprinnelig løsning (før brua er ferdig) vil innebære at en gjeninnfører de risikoene som midlertidig anleggsveg og GS-veg ble bygd for å unngå, dvs. betydelig lavere trafiksikkerhet knyttet til skoletrafikk og avkjørsler, økt trafikkstøy for Vollshaugvegen 7-13 og Holvegen 46, 50, 51, 74 og 76, samt økt belastning på den eksisterende Holvegen.

For alternativet med adkomst via Holvegen og den midlertidig anleggsvegen fra nord vil konsekvensen av en forlenget tillatelse kun innebære en forsinket tilbakeføring til landbruksformål samt noe økt trafikkstøy for noen svært få beboere langs Holvegen i den aktuelle perioden.

Vollselvbrua vil etter planen være ferdig bygd høsten 2024. Vi ser imidlertid at adkomsttrafikk i veglinja via brua vil generere økt av-/påkjøring fra E6 i området ved Kvithammarkrysset i en periode hvor det samtidig vil være stadig endrede faseomlegginger knyttet til ombygging av krysområdet. Dette er løsbart, men ut fra en samlet trafiksikkerhetsvurdering anser vi en ytterligere forlenget periode med bruk av midlertidig adkomstveg langs Holvegen som en bedre løsning også i den videre tiden fram til våren 2026.

Ønsket løsning

Ut fra ovenstående alternativer og vurderinger søker Nye Veier med dette om en tidsmessig dispensasjon fra angitt rekkefølgekrav som tilsier at midlertidig anleggsveg (#A5) «skal være fjernet og området istandsatt før vekstsesongen/våren 2024». En søker primært en utsettelse til vekstsesongen/våren 2026, men minimum til vekstsesongen/våren 2025.

Bakgrunnen for opprinnelig formulering vekstsesongen/våren i denne sammenheng er de landbruksmessige konsekvensene, og vi legger til grunn en tilbakeføring før våronna, dvs. medio april.

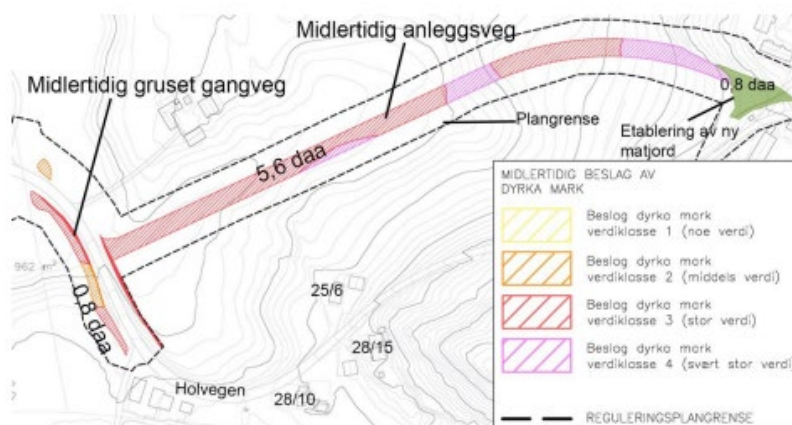
Når det gjelder andre halvdel av rekkefølgekravet som gjelder midlertidig gangveg (#1), og som også «skal være fjernet og området istandsatt før vekstsesongen/våren 2024», så søkes det også formelt om dispensasjon fra dette kravet. Her foreligger det en senere vedtatt reguleringsplan som fastsetter at denne gangvegparsellen skal bygges permanent, og senest være ferdigstilt innen ny E6 åpner for trafikk. Planarbeid for permanent G/S-veg på denne strekningen, og videre opp til Skatvalskorsen, vil bli igangsatt nå i høst. Vi oppfatter at andre arealplaner og planprosesser sikrer videre forhold knyttet til denne gangvegen, og vi ber om dispens for at etablert midlertidig løsning får ligge fram til denne etableres permanent.

Kompenserende tiltak

For å kompensere for det midlertidige arealbeslaget som en tidsmessig forlenget bruk av den midlertidige anleggsvegen og gangvegen vil innebære så vil Nye Veier selvsagt dekke ulempen/ tilleggskostnaden dette innebærer overfor den enkelte berørte grunneier som en del av ordinær grunnervvervsprosess.

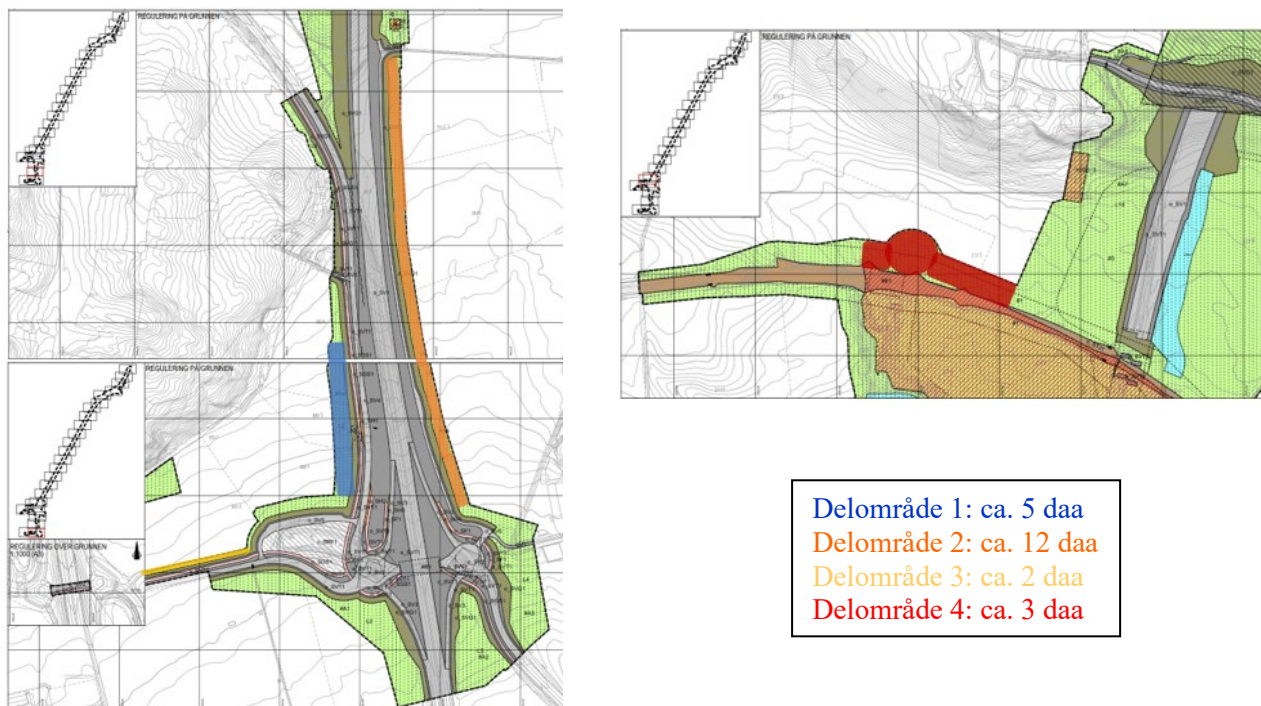
I det større bildet jobber prosjektet aktivt med å tilbakeføre størst mulig andel av midlertidig beslaglagt jordbruksareal knyttet til E6 Kvithammar-Åsen så tidlig som mulig. Dette gjelder bl.a. på strekningen Kvithammar – Holan, der arealbeslaget i prosjektet er størst.

Midlertidig anleggsveg utgjør et midlertidig beslag av dyrkbar jord på ca. 5,6 daa og gangvegen utgjør ca. 0,8 daa, se Figur 2.



Figur 2 Midlertidig beslag av dyrkbar jord

Prosjektet planlegger en tidligere tilbakeføring av ca. 21 daa midlertidig beslaglagt jordbruksareal på strekningen Kvithammar – Holan allerede innen vekstsesongen/våren 2024, fordelt på 4 delområder, jfr. figur 3. Dette treffer ikke nødvendigvis de samme grunneierne, men om en ser de arealplanmessige forpliktelsene for prosjektet samlet så overkompenserer dette i stort monn for det omsøkte forlengede beslaget knyttet til midlertidig anleggsveg/gangveg.



Figur 3 Planlagt tilbakeføring av midlertidig beslaglagt dyrkbar jord til våren 2024

Nye Veier er opptatt av de prosjektmål som innledningsvis (tidlig planfase) er definert for prosjektet, og som en også søker å ivareta gjennom utførelsesfasen. Disse retter i kortfattet omtale fokus på HMS, kostnad, trafikkulempet, klima og jordbruk. Vår vurdering i dette tilfellet er at en dispensasjon knyttet til nevnte rekkefølgekrav vil være et riktig valg basert på en samlet vurdering av konsekvenser knyttet til prosjektmålene, samfunnsinteresser og de kompenserende tiltakene, og vi imøteser planmyndighetens behandling av søknaden.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS

Lars Erik Moe
Prosjektsjef

Kari Charlotte Sellgren
Teknisk ansvarlig