



Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	155/20	16.09.2020

3-053 E6 Kvithammar - Åsen - 1.gangsbehandling av detaljreguleringsplan

Vedtak i Utvalg Plan og Miljø - 16.09.2020

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar Stjørdal kommune ved utvalg plan og miljø å legge detaljreguleringsplan 3-053 E6 Kvithammar - Åsen ut til høring og offentlig ettersyn.

Planbestemmelsene skal før utlegging oppdateres med følgende tillegg vist i kursiv:

7.2 Tiltak som skal være utført før anleggsstart

7.2.1 Sikker skoleveg

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen.

og

7.3 Rekkefølge for ulike tiltak

7.3.3 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. Opparbeidelsen skal skje før massetransporten starter.

Før utlegging skal konsekvensutredning for naturresurser og planbeskrivelsen rettes opp i henhold til plankartet, slik at det er samsvar mellom areal avsatt for LNFR i plankartet og områder for permanent og midlertidig beslag samt nyetablert jordbruksareal i de øvrige dokumentene.

Det legges inn et rekkefølgekrav for gang og sykkelveg på strekningen Voldsdalen – Skatvalskrysset.

Netto tap av dyrket jord skal nydyrkes eller nyttes til jordforbedring.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 16.09.2020

Geir Falck Anderssen (H) fremmet følgende tilleggsforslag:

- Det legges inn et rekkefølgekrav for gang og sykkelveg på strekningen Voldsdalen – Skatvalskrysset.
- Netto tap av dyrket jord skal nydyrkes eller nyttes til jordforbedring

Anderssens (H) forslag kulepunkt 1, enstemmig vedtatt.

Anderssens (H) forslag kulepunkt 2, enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag med de vedtatte endringer enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens forslag til vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar Stjørdal kommune ved utvalg plan og miljø å legge detaljreguleringsplan 3-053 E6 Kvithammar - Åsen ut til høring og offentlig ettersyn.

Planbestemmelsene skal før utlegging oppdateres med følgende tillegg vist i kursiv:

7.2 Tiltak som skal være utført før anleggsstart

7.2.1 Sikker skoleveg

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen.

og

7.3 Rekkefølge for ulike tiltak

7.3.3 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. Opparbeidelsen skal skje før massetransporten starter.

Før utlegging skal konsekvensutredning for naturresurser og planbeskrivelsen rettes opp i henhold til plankartet, slik at det er samsvar mellom areal avsatt for LNFR i plankartet og områder for permanent og midlertidig beslag samt nyetablert jordbruksareal i de øvrige dokumentene.

Kommunen ber om at høringspartene uttaler seg til et mulig rekkefølgekrav for gang og sykkelveg på strekningen Voldsdalen – Skatvalskrysset.

Vedlegg

3-053 Plankart PG (02.09.2020)_1.gang

3-053 Plankart UG (25.08.2020)_1.gang

3-053 Planbestemmelser (02.09.2020)_1.gang

3-053 Planbeskrivelse (02.09.2020)_1.gang

3-053 Plankart supplerende PG_5 m koter (02.09.2020)_1.gang

3-053 Plankart supplerende PG_bestomr. og planavgr. (25.08.2020)_1.gang

3-053 Plankart supplerende PG_geometri og eiendomsgr. (02.09.2020)_1.gang
3-053 Plankart supplerende UG_5 m koter (25.08.2020)_1.gang
3-053 Plankart supplerende UG_geometri og eiendomsgr. (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-BIM-03 Illustrasjonsvedlegg (08.06.2020)_1.gang
3-053 R1-AKU-02 Støyfaglig rapport (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-ANL-01 Anleggsgjennomføring (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-EL-01 Fagrapport elektro (25.08.2020)_1.gang
3-053 R0-HYD-01 Hydro. foruts. Vollselva, Langsteinelva og Vulua (08.06.2020)_1.gang
3-053 R1-HYD-01 Hydrologisk vurdering Langsteinelva (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-HYD-02 Hydrologisk vurdering Vollselva (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-GEOL-02 Forbordsfjelltunnelen Ingeniørgeologisk rapport (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-GEOL-03 Høgha°mma°rtunnelen Ingeniørgeologisk rapport (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-GEOL-06 Ingeniørgeologisk rapport Furukollen (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-GEOT-08 Tolking av geotekniske parametere (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-GEOT-09 Geoteknisk fagrapport (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-KON-04 Forprosjekt konstruksjon (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-LARK-01 Designoppfølgingsplan (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-LUFT-01 Fagrapport luft (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-MG-01 Fagrapport miljøgeologi (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-03 Overordna vurdering av massedeponier (08.06.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-04 Fagrapport jordhåndtering (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-05 KU landskapsbilde (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-06 KU friluftsliv, by- og bygdeliv (03.07.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-07 KU kulturarv (03.07.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-08 KU naturressurser (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-YM-03 KU naturmangfold (02.09.2020)_1.gang
3-053 R1-PLAN-09 Risiko- og sa°rbarhetsanalyse (ROS) (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-TS-03 Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-TUN-01 Fagrapport tunnel (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-VA-01 Fagrapport VA (25.08.2020)_1.gang
3-053 R1-VEG-01 Plan- og profiltegninger (25.08.2020)_1.gang
3-053 Presentasjon ICE sesjon (05.02.2020)_1.gang
3-053 Merknadsmatrise planprogram (u.å.)_1.gang
3-053 Annonse og varselbrev utvidelse nr. 1 og 2 (03.10.2019, 12.12.2019)_1.gang
3-053 Innkomne merknader ved utvidelse av planområde (u.å.)_1.gang
3-053 Merknadsmatrise utvidelse nr. 1 av planområdet (08.06.2020)_1.gang
3-053 Merknadsmatrise utvidelse nr. 2 av planområdet (08.06.2020)_1.gang
3-053 Foreløpige vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel II (08.09.2020)_1.gang
Transportanalyser og nyttekostberegninger. E6 i Trøndelag (31.10.2018)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Kommunedelplan for E6 Kvithammar – Åsen
Planprogram for E6 Kvithammar – Åsen

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. Vegtraséen er planlagt lagt i jomfruelig terreng med store deler av den i tunnel. Dagens E6 er ulykkesbelastet og består i hovedsak av tofelts veg med til dels krapp kurvatur og mye stigning/fall. På deler av strekningen er det en høy risiko for store ulykker, samtidig som omkjøringsmulighet mangler i Langstein og Vuddudalen. Ny E6 har til hensikt å blant annet redusere ulykkesrisikoen og forbedre framkommeligheten på strekningen Kvithammar – Åsen, redusere reisetiden og konsekvensene ved stenging av E6, samt legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling.

PLANOMRÅDET

Planområdet strekker seg fra Kvithammer i sørvest og nordøstover gjennom Forbordsfjellet til kommunegrensen mot Levanger i fjellet Høghåmmåren i Langsteindalen. Planområdet utgjør ca. 2 163daa, og dette består i dag hovedsakelig av landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNFR), veg, annen veggrunn og vassdrag. Dagsone på Kvithammar, Holan og i Langsteindalen går i stor grad gjennom eksisterende jordbruksareal. Nordlandsbanen går gjennom planområdet og deler av jernbanens areal inngår i planen. Planområdet inkluderer også Kvithammer vestre (kjent som Kvithamar forsøksgård/forskningsstasjon), E6-krysset på Kvithammar med rasteplass og eksisterende E6 nordover mot Bolkanhaugen, Vollselta med noen sideraviner, Holvegen (fv. 6808), Langsteinvegen (fv. 6816) og Langsteinelva. I plankartet er det areal som er merket med midlertidige formål, henholdsvis midlertidige anleggsområder og midlertidige riggområder. Bestemmelsene til disse arealene, deriblant deres gyldighet, er sikret i planbestemmelsene. Det permanente arealformålet for hvert av disse arealene er også vist.

PLANPROSESS OG PLANSTATUS

Kommunedelplan (KDP) for E6 Kvithammar – Åsen ble vedtatt 19.11.2015. Oppstartsmøte for reguleringsplan ble avholdt mellom Nye Veier og Stjørdal kommune 05.02.2018. Det ble varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet for E6 Kvithammar – Åsen samtidig som forslag til planprogram ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn 04.12.2018. Planprogrammet ble vedtatt av Stjørdal kommune 03.04.2019. Det ble varslet en utvidelse av planområdet 03.10.2019 og en ytterligere utvidelse 12.12.2019.

Utbyggingen av ny E6 tilhører reguleringsplanen 3-053 E6 Kvithammar – Åsen. Tiltakshaver har valgt å dele opp de forberedende arbeidene, hovedsakelig knyttet til innsatsveger for tunnelbygging i Langsteindalen og på Holan, i to egne reguleringsplaner. Reguleringsplanen 3-052 Jernbanekulvert Langstein, som strekker seg fra Fættensfjorden ved E6 i vest og oppover langs fv. 6816 til avkjørselen mot Drogset i øst, ble vedtatt av kommunestyret i Stjørdal 28.05.2020. Reguleringsplanen 3-051 Holvegen, som strekker seg fra E6 ved Holelva og østover langs fv. 6808 til Holan, har vært 1.gangsbehandlet av utvalg plan og miljø. Planen har vært på høring og utlagt til offentlig ettersyn i perioden 04.06.-16.07.2020. I planprosessen har det ikke vært skilt på de ulike planene ved varsel om oppstart, i planprogram eller ved varsel om utvidelser. I de vedlagte merknadsmatrisene er det derfor også merknader knyttet til de øvrige to reguleringsplanene.

For øvrig har det blitt holdt et åpent informasjonsmøte om E6 Kvithammar – Åsen 10.01.2019. Det har også blitt gjennomført en befaring med sektormyndigheter 22.10.2019. I møte med disse 05.02.2020 var agendaen kryssingsalternativer i Vollsdalen. Videre planlagte grep med tanke på medvirkning er et nytt og åpent informasjonsmøte i Stjørdal samt åpne kontordager.

Gjeldende reguleringsplaner i området som berøres av planforslaget er 1-200-C E6 Havnekrysset – Kvithammer, 3-038 - E6 Kvithammer - Voldsdalen, gang/sykkelveg, samt 3-052 Jernbanekulvert Langstein.

Jernbaneverket varslet 26.08.2016 om oppstart av planarbeid knyttet til dobbeltsporet jernbane mellom Stjørdal og Åsen gjennom Forbordsfjellet. Detaljreguleringsplanen 1-264 Dobbeltspor Stjørdal – Åsen har fortsatt status som igangsatt. I tillegg berøres 3-051 Holvegen.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA) 2013-2022 avsatt til formålene LNFR for tiltak basert på gårdens ressursgrunnlag og LNFR for spredt boligbebyggelse samt vegformål.

PLANFORSLAGET

I de påfølgende avsnittene er hovedtrekkene i planforslaget oppsummert. Oppsummeringen tar generelt ikke for seg konsekvensene for eksisterende E6, da tiltaket vil utelukkende være positivt med tanke på myke trafikanter, støy, luftforurensning, etc. langs denne. For mer informasjon henvises det til planbeskrivelsens kapittel 5 og 6 i tillegg til fagrapporter og konsekvensutredninger.

Samferdselsanlegg

Ny E6 i Stjørdal vil være en firefelts veg prosjektert i henhold til en fartsgrense på 110 km/t. Vegstrekningen vil bli totalt 9,3 km lang bestående av en dagsone på Kvithammar - Holan, tunnel gjennom Forbordsfjellet (ca. 6 km), dagsone i Langsteindalen og tunnel gjennom Høghåmmårfjellet (ca. 0,6 km). De resterende 0,8 km av Høghåmmårtunnelen vil ligge i Levanger kommune. Både gjennom Forbordsfjellet og Høghåmmårfjellet vil det være doble tunnellop. Vegen vil bli bygd i henhold til vegklasse H3 og reguleres med en total bredde på 23 m. I dagsonene vil det være viltgjerder.

Eksisterende kryss på Kvithammar vil bli bygd om med blant annet større rundkjøringer. Dagens E6, som blir fremtidig fylkesveg, bygges om og tilpasses ny E6. Bolkvegen vil bli bygd om for sammenkobling med dagens E6. Det vil bli etablert ny gang-/sykkelveg langs dagens E6 fra Kvithammarkrysset til eksisterende gang-/sykkelveg nord for dagens Bolkvegen. Den eksisterende rasteplassen vest for krysset forskyves og utvides med blant annet pendlerparkering. Det reguleres for flere bussholdeplasser i tilknytning til både rampene og Bolkvegen. Langs Vinnavegen, mellom Kvithammarkrysset og Kvithammer vestre, foreslår tiltakshaver en midlertidig gang-/sykkelveg.

Ny E6 vil krysse Vollselva og jernbanen på en ca. 350 m lang brukonstruksjon som bygges som to separate bruer, dvs. en for hver kjøreretning. På det høyeste vil avstanden fra Vollselvbrua og ned til Vollselva bli ca. 20 m. Vollselvbrua vil ligge ca. 6,9 m over jernbanesporet. Ny E6 legges på høye fyllinger både på Holan (ca. 7 m) og i Langsteindalen (ca. 14 m). Langsteinvegen flyttes noe og legges i kulvert (B x H x L = 6,5 x 4,9 x 66 m) for kryssing under ny E6.

Fra Langsteinvegen vil det bli etablert en adkomstveg til ny inntaksdam for SalMar. Inntaksdammen vil ligge sørøst for søndre tunnelpåhugg for Høghåmmårtunnelen. Vegen vil

ligge på østsiden av E6 og vil kunne benyttes for utrykningskjøretøy til/fra beredskapsavkjørsel på E6. Som følge av ny E6 vil Langsteinelva måtte legges i en kulvert med lengde ca. 130 m.

I Holanområdet vil tre eksisterende planoverganger bli erstattet av en jernbaneundergang (B x H = 6 x 5 m). Jernbaneundergangen vil også bli benyttet under anleggsarbeidet med ny E6.

Vegtrasé for ny E6 og omlegginger av vegsystemet på Kvithammar kommer i konflikt med noen bolighus og gårdsbruk. Disse er derfor innløst. I tillegg vil noen private adkomstveger bli bygd om.

Tunnelmasser og deponi

Forbordsfjelltunnelen vil bli drevet fra både Holan og Langsteindalen, mens Høghåmmårtunnelen i sin helhet vil bli drevet fra Langsteindalen. Steinmasser som tas ut på Holan vil bli brukt til anleggsveg, utbedring av Holvegen (del av reguleringsplan 3-051), oppfylling av Vollsdalen med sideraviner og vegfylling for ny E6 fra tunnel til bru over Vollselva og Nordlandsbanen. I Langsteindalen vil steinmassene bli brukt i ny vegfylling for E6. Alle overskuddsmasser vil bli deponert i deponiområde sør i Langsteindalen. For masser fra Forbordsfjelltunnelen gjøres dette enten ved at tunnelen drives lenger fra Langsteindalen eller at massene transporteres fra Holan via Holvegen/anleggsveg og rundkjøring på E6 til Langsteindalen.

Kvaliteten på steinmassene er slik at de ikke kan anvendes som forsterkningslag ved vegbygging. Massene egner seg godt til fyllmasser for veg og andre formål samt at knuste fraksjoner kan brukes til andre formål enn forsterkningslag.

Tiltakshaver har gjort en vurdering av mulige deponiområder i rapporten om overordnet vurdering av massedeponier.

Tiltakshaver er i dialog med interessenter vedrørende annen bruk av overskuddsmassene. Et alternativ kan være et samarbeid med Verdal kommune/Trondheim havn om utfylling ved Verdal havn. Steinmassene vil i så fall bli transportert til Stjørdal havn for videre utskiping. Et annet alternativ er å etablere deponi på Tillertoppen med mulighet for å utnytte steinmassene som en ressursbank til fremtidige prosjekter.

Grunnforhold

Store deler av planområdet ligger under marin grense, og det er påvist betydelige kvikkleireforekomster både innenfor og utenfor planområdet. I tillegg er det pågående erosjon i Vollselva, noe som gjør at det er lav stabilitet i skråningene til elva. Av hensyn til eksisterende erosjonsprosesser, Nordlandsbanen og ny E6 er det behov for omfattende sikringstiltak for å oppnå områdestabilitet og lokalstabilitet. På Skatvalssiden innebærer dette blant annet heving av Vollselva med inntil 2,7 m, etablering av motfyllinger og gjenfylling av to sideraviner. De aktuelle sideravinene er deler av Raudhåmmårbekken nedstrøms Nordlandsbanen samt ravinen nordvest for Vollselvbrua. Vollselvtraséen vil i tillegg til å bli hevet, forskyves mot sør. Bredden på elveløpet vil bli tilsvarende som i dag. Elva må også erosjonssikres på strekningen fra dagens E6 og til ca. 100 m nedstrøms den framtidige Vollselvbrua. For å utjevne høydehevingen vil elva heves på samme strekning og gå i null ved dagens E6. Både i Langsteindalen og på Skatvalssiden vil det være nødvendig med kalksementstabilisering.

Det er forventet at setninger vil oppstå som følge av tiltaket, noe som vil kunne påvirke både Nordlandsbanen og ny E6. Setningsskader planlegges redusert i omfang og tid ved bruk av forbelastning og vertikaldrenering. I planlagt trasé for Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen er det ikke setningsømfintlige grunnforhold.

Hydrologi

Planforslaget innebærer betydelige inngrep i både Vollselva og Langsteinelva. På strekningen fra dagens E6 til Vollselvbrua vil hevingen av Vollselva bli utført på en slik måte at fallet blir

tilnærmet det samme som ved dagens situasjon. I nedre del av denne strekningen vil fyllingen gradvis trappes ned slik at helningen på elva blir større enn ved dagens situasjon. Elveløpet vil ha tilnærmet samme bredde som det har i dag.

Langsteinelva planlegges lagt i en kulvert (B x H x L = 6 m x 3,9 m x 130 m) med åpen bunn under ny E6. Kulvertens inntak vil være smalere enn elveleiet, noe som vil medføre høyere hastighet nedstrøms sammenlignet med oppstrøms kulverten. Terskler og bunnsikring planlegges som tiltak for å redusere vannhastigheten og dermed unngå erosjon.

Landbruks-, natur- og friluttsformål samt reindrift (LNFR)

Det planlagte tiltaket berører i stor grad jordbruksareal både på strekningen Kvithammar – Holan og i Langsteindalen. Arealbeslaget vil være av både permanent og midlertidig karakter med fordeling basert på verdiklasser som vist i tabell 1 og 3 hentet fra konsekvensutredning for naturressurser.

Tabell 1 Oversikt over permanent beslag av dyrka mark fordelt på verdiklasser og fordelt på de to dagstrekningene Kvithammar – Holan og Langsteindalen. Tabellen viser også arealer som nydyrkes.

Verdiklasse	Kvithammar - Holan	Langsteindalen	Sum
Noe verdi	10,1 daa	5,6 daa	15,7 daa
Middels verdi	11,1 daa	0,0 daa	11,1 daa
Stor verdi	70,9 daa	26,8 daa	97,7 daa
Svært stor verdi	3,0 daa	5,0 daa	8,0 daa
Sum brutto beslag	95,0 daa	37,5 daa	132,5 daa
Ny dyrka mark	12,2 daa	33,1 daa	45,2 daa
Sum netto permanent beslag	82,8 daa	4,4 daa	87,2 daa

Tabell 3 Oversikt over midlertidig beslag av dyrka mark fordelt på verdiklasser og fordelt på de to dagstrekningene Kvithammar – Holan og Langsteindalen.

Verdiklasse	Kvithammar - Holan	Langsteindalen	Sum
Noe verdi	9,3 daa	14,3 daa	23,5 daa
Middels verdi	52,1 daa	0,0 daa	52,1 daa
Stor verdi	199,4 daa	56,9 daa	256,3 daa
Svært stor verdi	7,4 daa	5,5 daa	12,8 daa
Sum midlertidig beslag	268,2 daa	76,6 daa	344,8 daa

Av tabellene går det fram at det er 132,5 dekar jordbruksareal som vil bli permanent beslaglagt som følge av tiltaket. Mesteparten av arealet er av stor verdi. Det går videre fram at det skal nyetableres jordbruksareal på 45,2 dekar. Dette er tiltenkt etablert i gjenfylte sideraviner til Vollselta, samt områder i Langsteindalen som i dag består av boliger, gårdstun, private veger og åkerholmer som vil ligge innenfor området for fremtidig vegfylling.

På strekningen Kvithammar – Holan er traséen planlagt over jordbruksareal som stort sett er klassifisert å være av svært god kvalitet jf. NIBIOs datasett om jordsmonn og jordkvalitet. Ved planlagt tunnelportal på Holan er det jordtypen anthrosol som er blitt til gjennom langvarig menneskelig aktivitet. Dette er gammel kulturjord som består av et mer enn 50 cm tykt matjordlag og som er svært produktiv. På grunn av dagens krav til hellingsgrad er arealet beskrevet som at det bare er egnet til grasdyrking og dermed er av mindre god kvalitet.

I Langsteindalen er traséen planlagt over jordbruksareal av varierende kvalitet. Ifølge NIBIO er vesentlige deler av det permanente beslaget klassifisert å være av svært god jordkvalitet. Både på Holan og i Langsteindalen er det planlagt at det skal reetableres jordbruksareal langs ny E6. Dette skal skje på fyllinger som på Holan er opptil 7 m og i Langsteindalen opptil 14 m. Jordbruksarealet på fyllingene skal ha maksimal helning på 1:8. Plassering av viltgjerdar vil være avgjørende for hvilke areal som vil kunne nyttes til jordbruk.

Naturmangfold

Det er registrert flere viktige naturtyper i influensområdet, men tiltakene i planen er vurdert til kun å påvirke naturtypene ravedal i Vollselva (verdi A) og naturbeitemark på Vollan (verdi B). Begge disse naturtypene er rødlistet.

Utfylling og stabiliserende tiltak i Vollselva og to sideraviner medfører at vel 1,6 km av ravinesystemet blir sterkt forringet og utgår fra naturtypelokaliteten. Dette er en svært viktig del som utgjør ca. halvparten av den registrerte ravedalslokaliteten. Gjenstående del vil fortsatt ha verdi A, men denne har mindre ravinepreg. Det er ordinære forekomster av bunndyr og stasjonær ørret i Vollselva. Elva med sidebekker er viktige trekkveger som også fungerer som skjul for vilt på dagtid. Disse binder sammen viltområder utenfor tiltaksområdet (Forbordsfjellet og Valstad), og er viktige i landskapsøkologisk sammenheng.

Vollan er en kolle med naturbeitemark, og denne vil bli direkte berørt gjennom arealbeslag ettersom ny E6 med skjæringer vil krysse lokaliteten. Dette medfører at i overkant av halvparten av lokaliteten vil falle bort. Det er den vestlige delen av lokaliteten som vil bestå, og dette er også den delen som vurderes som mest verdifull i lokaliteten. Det er usikkert om restareal vil brukes som beite, som er den viktigste faktoren for å opprettholde verdiene i lokaliteten etter inngrep.

Raudhåmmårbekken kommer fra Forbordsfjellet og innlemmes i Vollselva litt sør for Nordlandsbanen. Bekken har tidvis begrenset vannføring, og fisk kan ikke vandre opp i bekken oppstrøms Nordlandsbanen grunnet utforming av kulvert under denne. Bekkens trasé vil være i konflikt med ny E6, og tiltakshaver har derfor valgt en løsning hvor ca. 350 m av bekken legges i rør. Løsningen er også valgt av hensyn til geotekniske utfordringer. Grunnet en prioritering av dyrka mark inngår ikke en løsning med åpen, omlagt bekk i planforslaget.

Områdene over Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen er ikke befart, men tiltakshaver har vurdert at det er potensiale for naturtypen rikmyr over Forbordsfjelltunnelen. Basert på informasjon om nedbørsfelt, løsmassedekke og innlekkasje til tunnelen er området vurdert til å være utenfor influensområdet til planen.

Sør for Langsteindalen planlegges det et større tunnelmassedeponi med høyde inntil 25 m. Deponiområdet vil i etterkant få et jevnere terreng og en mer homogen vegetasjon enn dagens situasjon, noe som vil gi færre mikrohabitater og endret funksjon for vilt, inkludert fugl. Det forventes likevel at området over tid (etter mange år) vil ha funksjonen som beite-/leveområde for vilt som ikke er veldig redusert sammenlignet med i dag. Rødlistearten gubbeskjegg (NT) er registrert i området.

Øvre del av Langsteinelva vil bli lagt i en 130 m lang kulvert under ny E6. Lengden skyldes de høye (14 m) og slake fyllingene under vegen. Kulverten vil ha svak helning og naturlig substrat i bunn, med enkelte steingrupper fordelt i kulvertens lengderetning. Den vil dermed være tilpasset vandring av eksisterende ørret og andre ferskvannsorganismer, men strekningen er forventet å få forringet kvalitet for akvatisk liv. Nedstrøms kryssingen med ny E6 og frem til elva krysser Langsteinvegen vil det legges til rette for at kantsonen forsterkes, spesielt der den er svært smal

og mangler helt i dag. Kvernhusbekken, som følger Langsteinvegen øst for Langsteinelva, vil legges om og etableres med kantsone. Sistnevnte er fraværende i dag. Øvrige bekker som berøres av tiltaket, blant annet deponi, tunnelpåhugg og dagsonen til E6, vil legges i rør.

Det er registrert rødlistede arter i influensområdet, som i stor grad er vanlig forekommende i regionen.

For å sikre at fiskebiologiske hensyn blir ivaretatt er det sikret at fiskebiologisk kompetanse skal bli brukt ved arbeid i elve- og bekkeløp.

Kulturminner

Det er ikke registrert noen automatiske fredete kulturminner innenfor planområdet. På Holan vil en av gravhaugene ligge tett opp til planområdet, men det er tatt høyde for kulturminnets sikringszone på fem meter.

Støy og luftkvalitet

Store deler av planområdet har i dag støynivåer under L_{den} 50 dB. Dette inkluderer dagsonene på Kvithammar - Holan og i Langsteindalen. Totalt vil 28 boliger og 3 fritidsboliger få støynivåer over grenseverdi for gul støysone ($L_{den} > 55$ dB) fra nye vegger innenfor planområdet. Langs ny E6 på strekningen Kvithammar – Holan og i Langsteindalen er det spredt bebyggelse med varierende avstand til ny vei. Langsgående støyskjermer og voller vil i de fleste tilfeller måtte være svært høye og lange for å gi god støyreduserende effekt. Kostnaden av slike tiltak vil bli høye i forhold til den støyreduserende effekten de gir, og i tillegg vil høye voller også ha stort utslag på sideterreng og legge beslag på dyrka mark. I planforslaget er det derfor valgt å hovedsakelig vurdere lokale støytiltak for støyutsatt bebyggelse, som kan gi mye bedre støyreduserende effekt til en lavere kostnad. Det er sikret at alle lokale støytiltak skal være gjennomført før ny E6 åpnes for trafikk.

Luftsoneberegninger for permanent fase viser at svevestøvutslipp vil oppstå ved tunnelportalene og da i størst omfang ved Forbordsfjelltunnelens portaler. Det er to boenheter som vil komme i gul luftsoner, og disse ligger ved Forbordsfjelltunnelens søndre portal.

I anleggsfasen vil det bli økt støy og støvdannelse grunnet massetransport, knusing av stein, boring og sprengning. I både anleggsfasen og den permanente fasen skal berørte parter ivaretas gjennom nasjonale retningslinjer for støy og luftkvalitet.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Formålet med ROS-analysen er å kartlegge hvordan omgivelsene påvirker risikoen for den nye vegen, og hvordan den nye vegen påvirker risikoen i omgivelsene. Hovedutfordringene for planområdet er relatert til skredhendelser, særlig utløst av flom og/eller ekstremnedbør. Påkjøring av vilt både på ny E6 og Nordlandsbanen er også vurdert som en risiko. Alle kritiske risikoer som er identifisert er håndtert gjennom prosjekterte tiltak og barrierer, og samlet sett viser ROS-analysen at samfunnsikkerhet er godt ivaretatt i reguleringen.

Den største restrisikoen, altså risiko som ikke er håndtert gjennom prosjektert løsning, er relatert til anleggsfasen. Identifiserte risikoer i denne fasen er først og fremst skredhendelser i tillegg til tilkomst for nødetater, vannforsyning til SalMar samt brudd i stamfiberkabel og Bane NOR sine signalkabler. Risikoer i anleggsfasen ivaretas av byggherrens og entreprenørens risikostyring i anleggsfasen.

Konsekvenser

I henhold til planprogrammet er det utarbeidet konsekvensutredninger for landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Statens Vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018) er benyttet som metodikk for disse ikke prissatte konsekvensene. Konsekvenser knyttet til resterende tema, det vil si prissatte konsekvenser samt lokale og regionale virkninger, er beskrevet i planbeskrivelsen og øvrige fagrapporter.

Samlet er det vurdert at tiltaket vil ha en positiv virkning på samferdsel, veg og infrastruktur. Grunnen er at vegtrafikken får bedre framkommelighet, reisetiden reduseres, og det gjennomføres hydrologisk sikring og stabiliserende tiltak i kvikkleireområder som har positiv effekt ut over veganlegget.

For ikke prissatte konsekvenser er det samlet vurdert at tiltaket medfører stor negativ konsekvens. Årsaken er først og fremst inngrep i rødlistede naturtyper, vassdrag og barrierer som viltgjerd med hensyn til naturmangfold. I denne planen er det virkningen for landbruket/dyrka mark som er avgjørende for vurderingen av naturressurser. På store deler av strekningen er konsekvensene for naturressurser ubetydelige eller små, men for viktige delområder med stort arealbeslag mellom Kvithammar og Holan er tiltaket vurdert å gi alvorlig miljøskade og derfor stor negativ konsekvens. For landskapsbilde er tiltaket vurdert til å medføre noe til middels negativ konsekvens. Dette begrunnes i hovedsak med vegens relative stive linjeføring som medfører noen uheldige inngrep i landskapet samt skjemmende tunnelpåhugg i Langsteindalen. For friluftsliv, nærmiljø og bygdeliv er det vurdert at tiltaket stort sett har liten konsekvens ettersom vegtraséen hovedsakelig går over landbruksareal og i tunnel. Samlet konsekvens er imidlertid vurdert til å være positiv konsekvens ettersom det i fremtiden vil bli mindre trafikk på dagens E6. Dette medfører bedre forhold for myke trafikanter, redusert støybelastning og bedre luftkvalitet slik at området blir mer attraktivt både for de som bor langs vegen og for rekreasjon. Virkningen på kulturarv er vurdert til å være av utetydelig konsekvens ettersom det er ingen kulturminner som blir berørt av tiltaket.

For både de prissatte konsekvensene støy, luftforurensning og ulykker, og andre tema som folkehelse, barn og unges interesser, næringsinteresser og ROS, er det vurdert at tiltaket innebærer en positiv konsekvens.

Vurdering

Behovet for og samfunnsnyten av ny E6

Som det fremgår av innledningen til trafikkikkerhetsmessig konsekvensanalyse er dagens E6 mellom Kvithammar og Åsen svært sårbar grunnet traséens stedvise beliggenhet i sidebratt terreng, nærhet til Nordlandsbanen og lange omkjøringsveger ved stengt E6. Sistnevnte underbygges med at man enten må kjøre via Sverige eller Fosenhalvøya ved en hendelse, noe som i praksis deler Norge i to. De to første, i kombinasjon med at standarden på dagens E6-strekning er relativt lav både med tanke på kurvatur og topografi, taler for at det er behov for en ny E6. Trafikkikkerhetsberegninger viser at ulykkesfrekvensen er høyere enn normalt og dermed også skadepkostnadene, noe som i sum også støtter opp under en ny E6.

Å legge til rette for god nærings- og samfunnsutvikling er listet opp som et av målene i planforslaget i forbindelse med ny E6. Hvordan dette konkret oppnås er imidlertid ikke identifisert, men det er naturlig å tenke at trafikantnytte, godsnytte, ulykkeskostnader med mere vil kunne besvare hvordan det aktuelle målet nås. Kommunedirektøren er kjent med at det er

utarbeidet to rapporter som omhandler transportanalyser og nyttekostberegninger for E6-strekningen Ranheim – Åsen. Rapportene er utarbeidet i 2017 og 2018. I den nyeste rapporten er det gjort en ny nyttekostanalyse basert på endringer i transportmodeller i tillegg til at godsnyttene er justert med utgangspunkt i fartsgrense på 90 km/t i stedet for 110 km/t. Kort oppsummert viser 2018-rapporten (vedlagt saken) at netto nytte per budsjettkrone vil innebære et tap for samfunnet med 3 øre per krone som brukes i prosjektet. Til sammenligning viste 2017-rapporten at utbyggingen ville gi samfunnet en gevinst med 33 øre per investerte krone.

Kommunedirektøren ønsker å bemerke at godsnyttene i 2018-rapporten er basert på en hastighet som ligger 10 km/t over hva tillatt maksimal hastighet er for tungtransport. At E6-utbyggingen derfor kan tenkes å være enda mindre samfunnsnyttig kan derfor ikke utelukkes.

Rapportene viser til beregninger for hele E6-strekningen Ranheim – Åsen. Kommunedirektøren har verken underlag eller kompetanse til å vurdere samfunnsnyttene av E6-strekningen Kvithamar – Åsen alene og spørsmålet om bygging er avgjort tidligere.

Forholdet til Byvekstavtalen

Stjørdal kommune signerte Byvekstavtale for Trondheimsområdet i 2019. Det overordnede målet for avtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. I tidligere planer var det en intensjon om samordnet planlegging og bygging av veg og dobbeltspor for jernbane på strekningen Stjørdal-Åsen. På grunn av ulik bevilgningstakt har ikke en slik samordning vært mulig. Det er derfor ikke opplagt at forslaget om ny E6 alene er i tråd med kommunens forpliktelser i Byvekstavtalen. Ny E6 vil imidlertid legge til rette for at kollektivtrafikk i form av buss kan få gunstigere betingelser enn hva tilfellet er i dag. I dag er et regionalt busstilbud fraværende på strekningen. Kortere reisetid med bedre forutsigbarhet kan medføre at et busstilbud opprettes på strekningen og også utvides til å inkludere et tilbud nordover mot større tettsteder og byer. Bortsett fra dette mener kommunedirektøren at en plan om å bygge ny E6 vil være i strid med Byvekstavtalen ettersom den gjør det mer attraktivt å bruke personbilen sammenlignet med dagens E6. I tillegg vil ny E6 kunne medføre at allerede togreisende heller tar bilen grunnet få togavganger på strekningen samt at redusert reisetid med bil vil gi økt fleksibilitet i forbindelse med reise.

Forholdet til vedtatt planprogram og kommunedelplan (KDP)

Valgt løsning for ny E6 avviker fra KDP og planprogrammet på flere punkter. For det første innebærer vedtatt korridor i KDP en sammenhengende tunnel helt fra Holan i Stjørdal kommune til Vuddudalen i Levanger kommune. Planprogrammet følger opp med at fremtidig E6 skal gå i tunnel under Langsteindalen. Planforslaget innebærer derimot en dagsone i Langsteindalen. Det kommer ikke tydelig frem av planforslaget hvorfor løsningen med dagsone er valgt, men kommunedirektøren er kjent med at tiltakshaver tidligere i planprosessen har gjort et slikt valg av hensyn til fjellkvalitet og masseomfang. Det er utført et omfattende arbeid knyttet til grunnforhold som tilsier at en tunnel i Langsteindalen er utfordrende med hensyn til fjellkvaliteten. En dagsone på ca. 1,1 km her vil i tillegg innebære et betraktelig mindre masseomfang, i tillegg til at masser fra øvrige tunneler vil kunne benyttes i forbindelse med dagsonen.

Dernest avviker selve vegtraséen i planforslaget fra KDP. Ved kryssing over Vollselva foreslås ny E6 lagt ca. 70 m lenger vest enn i KDP, mens avviket ved påhugg for Forbordsfjelltunnelen er ca. 130 m lenger vest. Selve vegføringen gjennom Forbordsfjellet er også ulik, hvilket resulterer i at foreslått dagsone i Langsteindalen ligger ca. 900 m øst for tunneltraséen i KDP. En mulig traséforskyvning var på agendaen allerede under arbeidet med KDP og var et resultat

av en landbruksfaglig vurdering samt skissert alternativ fra Fylkesmannen. I tillegg ble det påpekt at det biologiske mangfoldet knyttet til varmekjær løvskog ovenfor tunnelpåhugget ikke ville bli berørt med en slik forskyvning. I og med at dette alternativet ikke var nærmere utredet holdt planvedtaket fast ved løsningen som hadde vært på høring. Samtidig går det frem av saksutredningen den gang at «Det betyr at planvedtaket gir et første varsel om at man åpner for at detaljplanleggingen kan medføre en justering av E6-traséen helt ut til bekkeløpet [les: Raudhåmmårbekken] i plangrensen i Hollanområdet. En slik mulig justering ivaretas i vedlagte plankart av 16.10.2015 ved at plangrensen mot vest er justert noe.»

I planprogrammet følges denne forskyvningen opp med «I forhold til vedtatt linje vurderes E6-linja nord for Vollselva flyttet noe mot vest for å få bedre arrondering av landbruksområdene, samt gi et bedre påhuggsområde for tunnelen.» Planforslaget er i så måte i tråd med tidligere varslinger for Holan-området. Avviket i Langsteindalen med hensyn til trasé er etter kommunedirektørens erfaring basert på fjellkvalitet samt optimal løsning for utløp av tunnel i Levanger kommune, men dette fremgår ikke av planforslaget. Annen vegtrasé gjennom Forbordsfjellet til Vuddudalen i Åsen er ikke i tråd med planprogrammet.

For det tredje er det også et avvik fra KDP når det gjelder vegklasse. I KDP er det vegklasse H5 som er lagt til grunn. H5 er en vegklasse for hovedveg med ÅDT 6 000 – 12 000 og fartsgrense 90 km/t. Planforslaget følger imidlertid opp planprogrammet som tilsa at fremtidig E6 skal bygges med fartsgrense 110 km/t og prosjekteres etter vegklasse H3, som innebærer ÅDT > 12 000 og fartsgrensen 110 km/t.

Kryssing av Vollselva og Nordlandsbanen har gjennom planprosessen vært gjenstand for flere alternative løsninger. I KDP innebærer løsningen en lang bru over Vollselva og Nordlandsbanen. Planprogrammets løsning innebærer en kort bru over Vollselva samt kryssing av Nordlandsbanen ved at sistnevnte legges i kulvert. Nye Veier har tidligere i planprosessen vurdert disse løsningene, og konkludert med at ingen av de er aktuelle grunnet grunnforholdene. Tiltakene ville ha blitt så omfattende og usikre at det er risiko for at de ikke vil kunne være gjennomførbare med tilgjengelige metoder og akseptabel ressursbruk. I møte 05.02.2020, hvor både relevante sektormyndigheter og Stjørdal kommune var tilstede, presenterte derfor Nye Veier fire andre løsninger, alt fra lukking av Vollselva i en 500 m lang kulvert til løsningen med heving av Vollselva som planforslaget er basert på.

Området er grundig undersøkt og Nye Veier har gjort en stor innsats med å vurdere alternative muligheter for kryssing av Vollselva og Nordlandsbanen. Med de grunnforholdene som foreligger blir de geotekniske vurderingene avgjørende i valg av kryssingsløsning. Kommunedirektøren er imidlertid kritisk til hva kryssingsløsningen innebærer med tanke på naturmangfold, jamfør begrunnelse for dette i avsnittet om naturmangfold.

Samferdselsanlegg

- Tverrprofil på ny E6

Av planforslaget fremgår det at vegen skal bygges i henhold til standard med et tverrprofil på 23 m, men at tiltakshaver har sendt søknad om å kunne bygge vegen med et tverrprofil på 19 m i stedet. Relevant myndighet må avgjøre om dette kan tillates. Kommunedirektøren vil imidlertid påpeke at i de trafikkikkerhetsmessige beregningene som er gjort er det planforslagets løsning som ligger til grunn. I hvor stor grad beregningene påvirkes av at midtdelerbredden reduseres fra 3,5 til 2 m og de ytre vegskuldrene reduseres fra 2,75 til 1,5 m har ikke kommunedirektøren kompetanse til å vurdere. En eventuell reduksjon i tverrprofil gir imidlertid grunn til å tro at omfanget av tunnelmasser vil bli mindre. Dette vil i så måte kunne telle positivt ettersom det da vil være mindre overskuddsmasser som må fraktes til deponi. I sum vil dette kunne bidra til en

kortere anleggsperiode også.

- Rasteplass

Ettersom Kvithammarkrysset utvides må eksisterende rasteplass forskyves. Samtidig gjør krav til geometri og avstander at området avgrenset av krysset og inn-/utkjøring blir større enn dagens, slik at det gir rom for å regulere inn en pendlerparkeringsplass. Kommunedirektøren mener det er fremtidsrettet at det reguleres inn et område for pendlerparkering, og er derfor positiv til forslaget. Stjørdal kommune er gjennom Byvekstavtalen forpliktet til å legge til rette for at flere reisende benytter seg av kollektivtrafikk. Selv om dagens kollektivtilbud i området er beskjedent, om i det hele tatt eksisterende, synes det fornuftig å legge til rette for en mulig endring med tanke på dette.

- Holdeplasser

Kommunedirektøren har ovenfor tiltakshaver tidligere påpekt at avstanden fra den ene holdeplassen (sørgående) på fremtidig fylkesveg (dagens E6) til Kvithammarkrysset, og dermed pendlerparkeringen, synes å være noe lang. Tiltakshaver har imidlertid begrunnet plassering av holdeplassen med siktforhold. Kommunedirektøren gjør oppmerksom på at ingen av holdeplassene i tilknytning til krysset bygges nå, men at planen legger til rette for fremtidige holdeplasser dersom behovet melder seg. Kommunedirektøren er positiv til en slik fremtidig utbygging, som støtter opp under hvordan kommunen kan nå forpliktelser i Byvekstavtalen.

- Gang-/sykkelveger

Nordlandsfeltet er et attraktivt boligfelt i kommunen med over 50 boenheter. Et godt og trafiksikkert tilbud for myke trafikanter langs Vinnavegen mellom Nordlandsfeltet og dagens gang-/sykkelveg fra Stjørdal som stopper på Kvithammarkrysset, har lenge vært etterspurt. Strekningen brukes aktivt både av skolebarn og på fritiden. Med betydelig trafikk til og fra riggområdet på Kvithammer vestre grunnet E6-byggingen, er det på sin plass å etablere en gang-/sykkelveg langs Vinnavegen. At denne bare etableres midlertidig er kommunedirektøren kritisk til. Riktignok er det fylkeskommunen som må ha siste ordet om dette, men kommunedirektøren mener bestemt at det vil være mest samfunnsnyttig å etablere en permanent gang-/sykkelveg i stedet for en midlertidig gang-/sykkelveg. Dette begrunnes også med at gang-/sykkelvegen reguleres, altså at formålet i dette området vil være gang-/sykkelveg også etter at anleggsarbeidet med E6 er ferdig. At anleggsperioden er skissert å ha en varighet på 5 år taler også for at gang-/sykkelvegen bør bygges permanent.

At det foreslås en midlertidig gang-/sykkelveg fremgår av planbeskrivelsen. Planbestemmelsene ivaretar at vurderinger knyttet til trafiksikkerhetstiltak langs lokalvegnett/omkjøringer skal redegjøres for i plan for trafikkavvikling (§ 7.1.4). Kommunedirektøren mener at planbestemmelsene ikke ivaretar godt nok at det faktisk etableres en gang-/sykkelveg langs Vinnavegen. Kommunedirektøren foreslår på bakgrunn av dette, og basert på argumentasjonen over om permanent vs. midlertidig, at det opprettes en ny rekkefølgebestemmelse som vist i kursiv under:

7.2 Tiltak som skal være utført før anleggsstart

7.2.1 Sikker skoleveg

For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen.

I planbeskrivelsen står det at «Videre utvikling av gang- og sykkelvegnett med tilhørende reguleringsplanprosesser følges opp i eksterne reguleringsplaner.» Verken allerede vedtatt reguleringsplan 3-052 Jernbanekulvert Langstein eller reguleringsplan 3-051 Holvegen som er under behandling, omhandler permanente tiltak for gang-/sykkelveg. Kommunedirektøren tolker

derfor den siterte setningen til å omhandle gang-/sykkelveg fra Vollsdalen til Skatval. At dette er tolket riktig er bekreftet av tiltakshaver gjennom kommunikasjon i planprosessen.

Langs dagens E6 går det en gang-/sykkelveg fra Kvithammarkrysset til Vollsdalen. Denne henger ikke sammen med gang-/sykkelvegen som går fra Skatvalskrysset til Skatval sentrum. En god forbindelse mellom disse to gang-/sykkelvegene er etterspurt. I tillegg vil en slik forbindelse bidra til at flere reisende mellom Skatval og Stjørdal benytter seg av sykkel. Dette støtter opp under hvordan kommunen kan nå forpliktelser i Byvekstavtalen.

Kommunedirektøren er kjent med at de geotekniske forholdene i området mellom disse to strekningene er svært utfordrende. Tiltakshaver har gjort en rekke grunnundersøkelser her og har også utredet konkrete tiltak med tanke på sikkerhet i forbindelse med reguleringsplanen 3-051 Holvegen som berører deler av dette området. Tiltakshaver har i så måte et godt grunnlag for å utarbeide en reguleringsplan for denne forbindelsen, i tillegg til å faktisk etablere gang-/sykkelvegen. Sistnevnte er basert på tiltakshavers tilgang til rigg- og anleggsområder, maskinpark og personell samt tilstedeværelse i området i forbindelse med både reguleringsplanen 3-051 Holvegen og 3-053 E6 Kvithammar – Åsen.

Håndbok SVV N100 for 110 km/t veg sier at *«Helhetlige/sammenhengede tilbud til gående og syklende skal fremgå av overordnet plan. Dette bør løses via lokalvegnett ev. som parallell gang- og/eller sykkelveg.»*

Kommuneplanens arealdel, som er en overordnet plan, angir gang og sykkel-veg fram til kryss til Skatval sentrum. Det er så langt en kan se ikke krav til at det blir gang og sykkelveg på strekningen, men de overordnede føringer tilsier at det bør komme. På det tidspunkt E6 er bygd vil gamle E6 fortsatt ha en trafikk av betydning og i gitte situasjoner kan mye trafikk fra E6 komme til å gå her. Et alternativ kan være å innføre et rekkefølgekrav om å regulere og etablere en permanent gang-/sykkelveg mellom Vollsdalen og den gamle Frambanen på Holvegen som alternativt tilbud for gang-/sykkelveg langs E6 før ny E6 tas i bruk. Resttrafikken på dagens E6 vil fortsatt være så stor at gang-/sykkelveg bør på plass. Kommunedirektøren anbefaler at Statens vegvesen og Nye veger vurderer dette forholdet nærmere i høringsperioden. Kommunen ber om synspunkter på et rekkefølgekrav for dette.

- Dimensjonering av kulvert for Langsteinvegen

Kulvert for Langsteinvegen skal ifølge planbeskrivelsen dimensjoneres etter dimensjoneringsklasse Hø1, som gjelder for veger med ÅDT < 4 000 og fartsgrense inntil 80 km/t (Statens vegvesens håndbok H100). Total bredde på vegen skal da være 7,5 m inkludert 0,5 m skulder på hver side, og total bredde på tunnelprofilet skal være 9,5 m grunnet et opphøyd område med bredde 1 m utenfor hver vegskulder. I planbeskrivelsen fremgår det at vegbredden vil være 6,5 m. I planforslagets rapport Forprosjekt konstruksjoner viser tegning K203-01 at kulvertens innvendige breddemål vil være 6,5 m. Kulverten vil være 66 m og er såpass lang at det bør være tunnelprofilet som legges til grunn ved prosjektering. Bredden på kulverten er altså 3 m mindre enn det standarden tilsier. Kommunedirektøren ser ikke at et slikt avvik er til hinder for at saken kan behandles og eventuelt legges ut til høring og offentlig ettersyn, men gjør oppmerksom på at endring av planforslaget kan komme etter høringsperioden.

Med en fremtidig reduksjon i antall kjøretøy på dagens E6 som følge av ny E6, er det forventet at den fremtidige nedklassifiserte E6-vegen i større grad vil bli benyttet av myke trafikanter, eksempelvis syklister. I kombinasjon med en opprustet Langsteinvegen, jamfør vedtatt reguleringsplan 3-052 Jernbanekulvert Langstein, vil nok andelen myke trafikanter i Langsteindalen øke. En større dimensjonert kulvert under Nordlandsbanen på Langstein vil imidlertid kunne gi økt motorisert trafikk på Langsteinvegen, også tungtrafikk. Det er derfor sannsynlig at det vil kunne oppstå situasjoner hvor både myke trafikanter og motoriserte

kjøretøy må dele kulverten. Kulverten er prosjektert til å bli ca. 66 m lang og skal ha belysning. Ifølge Statens vegvesens håndbok for veg- og gateutforming N100 er dimensjonerende breddemål for myke trafikanter som syklende og gående henholdsvis 0,75 m og 0,7 m. Langs en veg i dagen vil myke trafikanter kunne trekke seg tilbake i grøfta dersom sikkerheten utfordres, men en slik retrettmulighet er ikke tilstede i en kulvert. En kulvert bør ha en skulderbredde på minimum 1 m for at gående/syklende skal kunne føle seg trygge. Kommunedirektøren stiller derfor spørsmål ved om det er tilstrekkelig å dimensjonere kulverten i henhold til HØ1 med tanke på myke trafikanter, og forventer at relevant fagmyndighet følger opp dette i sin uttalelse dersom planforslaget legges ut til høring slik det foreligger.

- Masetransport

Selv om planforslaget er robust nok til å håndtere alle overskuddsmassene i deponiområdet innenfor planområdet, har tiltakshaver signalisert at overskuddsmasser kan bli brukt til et oppfyllingsprosjekt ved havna i Verdal. Tiltakshaver har begrunnet at utskipping i så fall må skje via Stjørdal havn ettersom Langstein havn ikke har en tilstand eller er dimensjonert for de aktuelle lastene.

Stjørdal havn ligger i enden av Havnevegen og i umiddelbar nærhet til kommunens friluftsområde Storvika og friområdet Molovika. For myke trafikanter nås det sistnevnte området lettest via Havnevegen på en strekning hvor det i dag ikke er gang-/sykkelveg langs denne. Kommunedirektøren mener at dersom massetransport skal skje via Stjørdal havn må det etableres en gang-/sykkelveg langs Havnegata som en fortsettelse av dagens gang-/sykkelveg som slutter ved krysset mellom Storvikavegen og Havnegata. I reguleringsplanen 1-220 Stjørdal småbåthavn er en slik gang-/sykkelveg regulert. Planbestemmelsene i 3-053 E6 Kvithammar – Åsen ivaretar at plan for trafikkavvikling i anleggsperioden skal redegjøre for nødvendige trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med massetransport (§ 7.1.4). Kommunedirektøren mener at denne bestemmelsen ikke er tilfredsstillende dersom det skal foregå massetransport til Stjørdal havn og foreslår derfor følgende rekkefølgebestemmelse vist i kursiv:

7.3 Rekkefølge for ulike tiltak

7.3.3 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. Opparbeidelsen skal skje før massetransporten starter.

Det må i høringsperioden avklares nærmere om dette rekkefølgekravet er et reelt behov jamfør plan for trafikkavvikling

- Utforming av tunnelpårugg

Tunnelportalene (L = 26 og 29 m) på Holan overfylles og revegeteres slik at deler av forskjæringen skjules, og utformes i tillegg med portaler som i vertikalplanet er vinklet på vegen. I Langsteindalen vil portalene (L = 7 m) for både Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen utføres uten overfylling. Her vil det i tillegg være forskjæring for nordre pårugg for Forbordsfjelltunnelen med lengde inntil 175 m og maksimal høyde på 21 m over ferdig veg. For søndre pårugg for Høghåmmårtunnelen vil forskjæringen bli ca. 40 m lang og få en maksimal høyde på ca. 25 m. Tunnelportalene er prosjektert til å være vinkelrett på vegen i vertikalplanet. Av planforslagets konsekvensutredning for landskapsbilde omtales tunnelpåruggene i Langsteindalen som visuelt skjemmende. De på Holan er derimot viet ekstra landskapsmessig oppmerksomhet og gitt en bedre visuell utforming ettersom de vil være et fondmotiv og dermed svært synlige for mange mennesker.

Kommunedirektøren er enig i planforslaget egen omtale av tunnelpåhuggene i Langsteindalen, og skulle ønske at tiltakshaver hadde valgt en bedre estetisk løsning. Samtidig har kommunedirektøren forståelse for at en penere løsning kan være fordyrende og mindre miljøvennlig, i tillegg til at det vil være atskillig færre mennesker som ser tunnelpåhuggene i Langsteindalen sammenlignet med søndre tunnelpåhugg for Forbordsfjelltunnelen.

Barn og unge

Planforslaget omfatter i hovedsak landbruksarealer og vurderes å ikke berøre barn og unge. Unntaket er de tidligere omtalte gang-/og sykkelvegene samt utformingen av kulverten på Langsteinvegen. Kommunedirektøren mener at barn og unges interesser blir godt ivaretatt dersom gang-/sykkelvegene etableres og kulverten blir bredere.

Tunnelmasser og deponi

Hva som er mest samfunnsnyttig med hensyn til overskuddsmasser må tiltakshaver vurdere. Kommunedirektøren er i utgangspunktet positiv til at overskuddsmasser kan nyttes i andre prosjekter i stedet for å deponeres i et skogområde uten noen fremtidig nytte. Massetransport vil imidlertid uansett løse til at blant annet trafikksikkerhetsaspekter må vurderes, hvilket kan resultere i at løsningen ikke er heldig.

Løsning med mulig ressursbank på Tillertoppen har vært agenda på et møte mellom tiltakshaver, NVE og administrasjonen. Verken NVE eller kommunen selv hadde planer på daværende tidspunkt som tilsa at dette var en god løsning. Dette begrunnes også med at kvaliteten på massene begrenser hva de kan brukes til.

Dersom tiltakshaver planlegger at overskuddsmasser skal benyttes på annet vis enn å dumpes i deponiområde i Langsteindalen, og slik løsning krever kommunedirektørens involvering og vurdering, vil kommunedirektøren behandle en slik forespørsel.

Grunnforhold

Kommunedirektøren er kjent med at Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har på agendaen sin at erosjonstiltak i Vollselta og eventuelle sideelver-/bekker må vurderes. NVE har vært involvert i forbindelse med planforslaget som nå foreligger, og er dermed kjent med stabilitetsproblemene langs Vollselta og tiltakshavers forslag til tiltak. Ifølge planforslaget har NVE meddelt at det er påregnelig at et tilsvarende stabiliseringstiltak uansett må gjennomføres i vassdraget i framtiden. Etter hva kommunedirektøren kjenner til har ikke NVE igangsatt en fullverdig vurdering av omfang av tiltak som må gjøres i Vollselta. Når et så massivt inngrep som det som er skissert i planforslaget først skal gjøres, mener kommunedirektøren det er svært viktig at de tiltakene som gjøres i denne omgang er såpass omfattende og komplett at man unngår fremtidige inngrep. Kommunedirektøren vil følge opp at NVE gir en uttalelse til dette.

Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR)

I jordhåndteringsrapporten er det beskrevet hvordan jordmassene skal håndteres, og at reetablering skal skje ved en innovativ løsning for drenering av vann som ikke er utprøvd tidligere. Det er videre beskrevet at det planlagte tiltaket vil bidra til at det kan forventes gode avlinger og at avlingsvariasjonene blir mindre enn i dag. Fra kommunens side har det blitt stilt spørsmål ved hvordan kvaliteten vil kunne bli på jordbruksareal som vil bli liggende på fyllinger med så store fyllingshøyder. Bakgrunnen for dette er at det antas at tunnelmassene har dårlig kapillær ledningsevne som kan føre til at det i nedbørfattige perioder vil kunne bli avlingssvikt. I rapporten begrunnes forventningen om gode avlinger og mindre avlingsvariasjon med at det

retablerte jordbruksarealet vil få tykkere ploglag og tykkere B-sjikt (øverste del av undergrunnsjorden) enn arealet har i dag. Det er krevende å vurdere hvilket avlingsnivå som kan forventes etter at anlegget er ferdigstilt. I tillegg til forhold som har betydning for vanninnhold, er setninger i massene og faren for erosjon på oppfylt og nyplanert jord forhold som er avgjørende for avlingspotensialet.

I samme rapport er det beskrevet et oppfølgingsprogram med avlingsregistreringer på berørte areal, og denne oppfølgingen er sikret gjennom § 3.2.5 i planbestemmelsene. Hvordan de ulike massene skal håndteres, hvilke maskiner som skal benyttes og under hvilke fuktighetsforhold de ulike operasjonene kan utføres er blant annet beskrevet i rapporten. Det er videre beskrevet hvordan opplæring av anleggsmaskinførere skal skje. Oppfølging og kontroll av at planen følges vil være svært avgjørende for hvilke konsekvenser anlegget vil ha for framtidig jordbruksproduksjon i området.

Det jordbruksarealet som vil bli liggende under brua over Vollselva og Nordlandsbanen vil fortsatt kunne nyttes til jordbruk. Skygge, salt, støv, avfall og annen forurensning vil kunne være til ulempe for jordbruket. Det er beskrevet at vann fra brua skal renses. Det går ikke fram hvordan andre ulemper kan begrenses.

I forbindelse med bearbeiding av planforslaget før 1.gangsbehandling har plankartet blitt oppdatert uten at konsekvensutredningen for naturresurser har blitt oppdatert. Det er derfor ikke samsvar mellom arealet avsatt til LNFR i plankartet og hvilke områder som er vist med permanent og midlertidig beslag samt nyetablert jordbruksareal i konsekvensutredningen. Sistnevnte rapport må derfor oppdateres før planen eventuelt sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Relevante deler av planbeskrivelsen må også oppdateres av samme grunn.

Naturmangfold

Tiltakene i planen innebærer store og irreversible inngrep i rødlistede naturtyper og områder som er funksjonelt viktige for naturmangfoldet.

Naturbeitemark er en kulturbetinget naturtype som er dannet etter langvarig hevd som beite. Denne naturtypen er i sterk tilbakegang grunnet fravær av beiting som resulterer i gjengroing eller øvrige tiltak som oppdyrking eller utbygging. Kollen Vollan brukes i dag aktivt som hestebeite. Planforslaget innebærer at i overkant av halve kollen vil bli fjernet og det vil bli en høy skjæring ned til fremtidig E6. Kommunedirektøren er skeptisk til om den resterende delen av kollen vil bli brukt som beite. Dette begrunnes med mindre attraktive beiteforhold som følge av forurensning og støy som fremtidig E6 medfører, samt at den høye skjæringen setter store krav til sikring. Det er derfor sannsynlig at hele naturtypelokaliteten vil gå tapt, hvilket også kan være tilfelle dersom dagens bruk ikke fortsetter selv om ny E6 ikke blir bygd.

Planforslaget gjør også direkte inngrep i den rødlistede naturtypen ravinedal. I ravinedaler jobber vannet seg aktivt ned gjennom løsmassene og det pågår derfor til enhver tid erosjonsprosesser i slike områder. Tiltakshavers undersøkelser har vist at det er nødvendig med erosjonssikring i Vollselva uavhengig av vegtiltaket, og dette bekreftes også av NVE. Det er derfor stor sannsynlighet at naturtypen vil bli påvirket i nær fremtid uansett. Krav om en grundig utredning med et godt kunnskapsgrunnlag og vurdering av avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak er uansett ufravikelig.

Miljøkartlegginger som forslagsstiller til nå har lagt frem er til dels ikke ferdigstilt. Det er problematisk fordi resultatet av miljøkartleggingene er en viktig del av kunnskaps- og beslutningsgrunnlaget for vurdering av naturverdier, utbyggingsløsninger, miljøkonsekvenser og

avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak for vann, vannmiljø og øvrig naturmangfold. Eksempelvis er det ikke undersøkt for kryptogamer i ravinesystemet eller påslag av larver fra elvemusling på gjeller hos fisk i berørte vassdrag. Naturtypekartlegging over tunnelene er heller ikke utført, ettersom tiltakshaver anser disse for å være utenfor influensområdet og at det er bekkesig tilknyttet de fleste myrene. I tillegg er det vurdert at innlekkasje til tunnelen over tid vil være mindre enn årsnedbøren, men klimaendringer er i denne sammenhengen ikke vurdert. Vurderingene knyttet til at undersøkelser ikke er utført samt mulige effekter av inngrep fremstår som mangelfulle. Kommunedirektøren mener derfor at § 8 Kunnskapsgrunnlaget og § 9 Føre-var prinsippet i naturmangfoldloven (nml) ikke er oppfylt.

Planen vil i stor grad ha negativ påvirkning på natur og naturmangfold i planområdet. I nedbørfeltene til både Langsteinelva og Vollselva er det allerede samlet belastning og ytterligere inngrep i vassdrag og naturlig vegetasjon gjør det nødvendig å utvide kartleggingen utover selve planområdene. Dette av hensyn til avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak. § 11 Kostnader i nml stiller krav om at det er tiltakshaver som skal dekke kostnadene knyttet til dette og overvåkning av naturtilstanden for å fremskaffe mer kunnskap, kartlegging og gjennomføring av avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak, samt en mer kostbar og tidkrevende teknikk, lokalisering eller driftsform.

I henhold til nml § 12 skal lokalisering av tiltak være til det beste for samfunnet. Dette innebærer at det må gjøres en vurdering av eksempelvis kryssingpunktet over Vollselva og andre mulige løsninger med tanke på naturmangfold. Det fremgår ikke av planforslaget at en slik vurdering er foretatt.

Konsekvensutredningen viser klar negativ påvirkning på vannmiljøet som konsekvens av planforslaget, og det påligger derfor kommunen som planmyndighet å ivareta vurderinger etter vannforskriften § 12 Ny aktivitet eller nye inngrep i kapittel 2 om miljømål, og de alminnelige bestemmelsene §§ 8-12 i nml. Kommunedirektørens notat om vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml §§ 8-12 redegjør grundig for hvordan planforslaget er i forhold til de nevnte bestemmelsene. Kort oppsummert er det vurdert at vilkårene for å gjøre unntak for miljømålene ikke foreligger, spesielt siden det ikke er redegjort for om det finnes alternative løsninger som er vesentlig bedre for vannmiljøet. Det fremgår heller ikke at tiltakshaver forholder seg til de konkrete miljømålene for vann som er fastsatt i regional vannforvaltningsplan for Trøndelag. Kunnskapsgrunnlaget er som nevnt tidligere mangelfullt. Tiltakshaver må kunne vise til en systematisk kartlegging av vassdrag og økologi i hele nedbørfeltet og ha konkrete forslag til forbedring. Blant annet er det ikke vurdert alternativ løsning for å holde Raudhåmmårbekken åpen. Det er også antydnet at vann og vannmiljø kan forringes til fordel for dyrka mark, hvilket vannskriften ikke gir anledning til. I sum mener kommunedirektøren at manglene gir grunnlag for å avvise tiltaket. Samtidig vurderes det at vilkårene etter vannforskriften § 12 og nml skal være oppfylt før sluttbehandling av endelig planforslag. Kommunedirektøren anser planforslaget for ikke å være komplett, men mener det kan sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn allikevel.

Det er gjennomgående at tiltakshaver ønsker å legge til rette for mer dyrka mark, om så på bekostning av natur. At det ikke er anledning til det med henvisning til vannforskriften er allerede nevnt i forrige avsnitt. Kommunedirektøren ønsker også å understreke at dersom det hadde blitt søkt om nydyrking i de områdene som det vises til i planen, blant annet ravedal, hadde dette med stor sannsynlighet blitt avvist. At tiltakshaver har vektlagt å prioritere dyrka mark i slike områder i stedet for naturmangfold er kommunedirektøren derfor kritisk til.

Videre er det også en prioritering av dyrka mark som går på bekostning av Raudhåmmårbekken, som er en eksisterende åpen bekk med en noe sparsom kantsoner. Bekkelukking må generelt ikke forekomme av hensyn til både miljø og sikkerhet. Med den ekstra belastningen på naturmangfoldet som vil komme som følge av ny E6, må tiltakshaver legge til rette for at påvirkningen blir så liten som mulig. Dette innebærer også å legge til rette for bedre funksjoner enn det som er tilfellet i dag. Planforslagets tiltak om forbedring av kantsoner i Langsteindalen med plan om et bredere belte er i så måte i tråd med dette. Plankartet viser også formålet naturområde i sjø og vassdrag (VNV) for å sikre et minimum av areal til vassdrag med kantsoner. Kommunedirektøren forventer at tiltakshaver gjør konkrete grep for å bevare Raudhåmmårbekken, om så med en ny bekketrasé, og styrker bredden på kantsonen. Om ikke må det konkret identifiseres hva som kan gjøres for å erstatte dagens Raudhåmmårbekken, som blant annet er en viktig forbindelse mellom Forbordsfjellet og Vollselve for vilt.

Trasé for ny E6 etableres i et område med tette hjortviltbestander som frekventeres hele året av både elg, hjort og rådyr. Vilt påkjørsler er derfor et kjent problem på E6 og øvrig vegnett mellom Kvithammar og Tillertoppen/Svemarka. Hjorteviltet vil alltid frekventere i det rike kulturlandskapet mellom Skatvalslandet og Forbordsfjellet. Elvedalen med Vollselve er et svært viktig vilttrekk. Dette habitatet vil kunne opprettholde sin funksjon, da veganlegget planlegges med lang og høy bro over Vollsaldalen. Dette er et svært viktig og avbøtende tiltak, som sannsynligvis vil ivareta opprinnelig vilttrekk i området. Det vil imidlertid kunne ta noe tid før funksjonen er som før grunnet anleggstid og tid for kantsonetablering.

Ny E6 etableres med viltgjerdinger som sørger for at alle dagsonene gjøres utilgjengelig for hjortevilt. Det er mye hjortevilt som krysser dagens E6 ved Bolkhaugen, og slik vil det nok fortsatt være. Kommunedirektørens vurdering er at med planlagt bru, fremtidig mindre trafikk på dagens E6 og inngjerdning av ny E6 vil antallet vilt påkjørsler i området reduseres sammenlignet med dagens frekvens.

Konsekvenser

I planprogrammet er det beskrevet hva de ulike konsekvensutredningene skal besvare. Konsekvensene for landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, kulturarv og naturressurser er utredet i henhold til Statens vegvesens håndbok 712 Konsekvensanalyser, og er i samsvar med planprogrammet. Hva angår KU for naturressurser savner kommunedirektøren en mer inngående vurdering av potensiell kvalitet på dyrka marka som reetableres og nydyrkes. Vurderingen i KU støtter seg til rapport om jordhåndtering, og er i så måte begrunnet i en faglig vurdering beskrevet der,

KU for naturmangfold er også basert på metodikken i nevnte håndbok, men er mangelfull jamfør vurderingen over. Planprogrammet legger vekt på at det skal gjennomføres feltregistreringer langs hele traséen samt andre arealer som blir berørt i forbindelse med tiltaket. Videre skal det vektlegges å identifisere rødlistede arter og beskrive forslag til avbøtende og kompenserende tiltak. KU er derfor heller ikke i tråd med kravene i planprogrammet. Kommunedirektøren tar gjerne imot innspill fra sektormyndigheter vedrørende kvaliteten på KU naturmangfold. En ny vurdering av denne vil derfor gjøres etter høringsperioden.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planen legges ut til høring og offentlig ettersyn slik den foreligger med oppdateringer av KU naturressurser og planbeskrivelsen knyttet til LNFR, samt

tilleggsbestemmelser vedrørende to gang-/sykkelveger. Det vurderes også innført et rekkefølgekrav om bygging av gang og sykkelløsning fra Voldsdalen til Skatvalskrysset