

Offentlig ettersyn og høring 24.09.2020-05.11.2020. Innkomne merknader med kommentar til hvordan de er ivare tatt.

NVE og FMTR har fått utsettelse til 19.11.2020

Lars Einar Berg har fått utsettelse til 16.11.2020

E6 Kvithammar – Åsen Detaljregulering Stjørdal kommune, PlanID 3-053

Dato: 18.12.2020

1. Sametinget - brev datert 30.09.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>1.1 Sametinget uttaler seg i denne saken mht. samiske kulturminner og forutsetter dialog med reindriftsforvaltninga og de gjeldende reinbeitedistrikt for hensyn som angår reindrift. Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk fredede, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Det er derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.</p> <p>De minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredede etter kml. § 4 annet ledd. Mange slike kulturminner er fortsatt ikke funnet og registrert. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 m. rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.</p>	<p>1.1 Tas til orientering</p>
2. Britt Elin Uthus, Nøtteberget 15, 7512 Stjørdal - brev datert 23.10.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>2.1 Ønsker at belysning blir lagt frem til avkjørsel for Nordlandsveien. Dette vil oppleves tryggere.</p>	<p>2.1 Belysning langs fylkesveg er Trøndelag fylkeskommune sitt ansvar som vegeier. Bestemmelsene justeres og sikrer at det teknisk sett forberedes for tilkobling i grunnen slik at montering kan gjøres senere.</p>
3. Bane NOR - brev datert 28.10.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>Mener planforslaget er i strid med nasjonale jernbaneinteresser og fremmer innsigelse på følgende punkter;</p>	<p>3.1 Tas til følge. Bestemmelse 6.3.1 revideres slik at den klart definerer hvilke grunneiere som har bruksrettigheter og hvilken standard vegen som et minimum skal ha.</p>

<p>3.1 Reguleringsbestemmelse §6.3.1 må være tydelig for å sikre at planen er gjennomførbar og at berørte grunneiere tydelig forstår utforming og bruk av landbruksvei innenfor bestemmelsesområde #1. Bane NOR mener at bestemmelsen må definere hvilke grunneiere som har bruksrettigheter og hvilken standard vegen som et minimum skal ha.</p> <p>3.2 Aksepterer ikke at bestemmelser (6.2.1 og 6.2.4) sier at det foreligger juridisk bindende konstruksjonsrapporter for Vollselvbrua, bestemmelsesområde #B2 og Holan jernbanekulvert #K. Bane NOR forutsetter at ny bru over jernbanen og ny landbruksundergang utføres slik at jernbanens infrastruktur og sikker byggegrunn ikke forringes, og at tiltaket ikke gjør drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen vanskelig. Konstruksjonsrapportene inneholder ikke tilstrekkelig informasjon til at Bane NOR kan vurdere gjennomførbarheten. Ønsker følgende supplering til listen av juridisk bindende dokumenter: <i>Juridisk binding gjelder ikke for jernbanerelaterte forhold.</i></p> <p>3.3 Krever at bestemmelse 6.1.1 og 6.1.2 suppleres med følgende; <i>Det tillates ikke tiltak som kan være til hinder eller skade for jernbanen, herunder tiltak som påfører jernbanen økte driftskostnader eller tiltak som kan føre til redusert fremkommelighet for jernbanetrafikken.</i> Dette med bakgrunn i at det åpnes for større tiltak i nærhet til jernbanen som kan medføre skade eller ulemper.</p> <p>3.4 Reguleringsbestemmelsene for overvann og flom (§ 3.3.2) må suppleres med følgende vilkår: <i>Tiltaket skal gjennomføres på en slik måte at belastningen på jernbanens stikkrenner ikke øker og at Nordlandsbanen ikke utsettes for økt fare for flom og erosjon.</i></p> <p><i>Før anleggstiltak kan igangsettes, skal det foreligge hydrologisk notat som beskriver ny overvannssituasjon over og langs jernbanen. Tilstanden på jernbanens stikkrenner skal være kartlagt, og før- og etter situasjonen skal være dokumentert.</i></p> <p>Det er spesielt heving av Vollselva og omlegging av Raudhåmmårbekken som kan medføre endring i vannføring og erosjon.</p> <p>De kommer med følgende faglige anbefalinger til planforslaget;</p>	<p>3.2 Listen over dokumenter med juridisk virkning vil for rapport R1-KON-04 «Forprosjekt konstruksjonen» bli supplert med følgende tekst: <i>Juridisk binding gjelder ikke for jernbanerelaterte forhold.</i></p> <p>3.3 Tas til følge. Bestemmelse 6.1.1 og 6.1.2 suppleres for område #A6 og #R2.</p> <p>3.4 Tas til følge. Reguleringsbestemmelse 3.3.2 suppleres med følgende vilkår: <i>«Tiltaket skal gjennomføres på en slik måte at belastningen på jernbanens stikkrenner ikke øker og at Nordlandsbanen ikke utsettes for økt fare for flom og erosjon. Tilstanden på jernbanens stikkrenner som berøres av tiltaket skal kartlegges, og før- og etter situasjonen skal dokumenteres.</i> <i>I ny bestemmelse for tiltak som skal gjennomføres før anleggsstart (7.1.8) tas følgende inn: «Hydrologisk notat som beskriver ny overvannssituasjon over og langs jernbanen på Holan skal foreligge. Tilstanden på jernbanens stikkrenner som berøres av tiltaket skal være kartlagt og dokumentert».</i> Dersom tiltaket medfører at eksisterende stikkrenner ikke lengre har tilstrekkelig kapasitet, vil disse bli skiftet ut etter nærmere avtale med Bane NOR.</p> <p>3.5 Plankart Navnsetting av #1 endres til «Område for driftsadkomst til landbrukseiendommer, bru og bane». Plankartet revideres med tydeligere symboler for stenging av planovergang og synliggjøring av bestemmelsesområdet.</p> <p>3.6 Reguleringsbestemmelser Henvvisning til Jernbaneloven tas ut av bestemmelsene 6.1.1, 6.1.2, 6.2.1 og 6.2.4. Bestemmelse 6.3.1 revideres og siste setning strykes. Bestemmelse 7.2.4 beholdes slik den står ettersom det ikke er aktuelt å åpne Vollselvbrua for trafikk før hele veganlegget åpner. Siste setning i bestemmelse</p>
--	---

<p>3.5 Plankart</p> <p>Bestemmelsesområde #1 bør i større grad synliggjøres på plankartet. Det må komme tydelig frem av plankartet hvilke planoverganger som skal stenges og symbolet for stenging av planoverganger bør ikke plasseres i formålgrensen. Bestemmelsesområde #1 bør endres til «Felles driftsadkomst for landbruk (#1)».</p> <p>3.6 Reguleringsbestemmelser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Henvisning til jernbaneloven er unødvendig og kan tas ut fra bestemmelse §6.1.1, 6.1.2, 6.2.1 og 6.2.4. • Reguleringsbestemmelse §6.3.1 bør tas ut eller omformuleres. Slik den er nå vanskeliggjør nødvendig adkomst til jernbane og ny E6. Siste setning forutsetter at baneieier og veieier må avtale adkomst for vedlikehold med grunneier – noe som er vanskelig å gjennomføre i praksis. • Reguleringsbestemmelse §7.2.4 bør presiseres slik at rekkefølgekravet knyttet til sanering av planoverganger er knyttet til åpning av Vollselve bru for ordinær trafikk og ikke til E6-strekninger som helhet. • Siste setning i bestemmelse §7.3.1 sier at <i>dersom ikke anbefalinger følges, skal dette begrunnes</i>. Bane NOR forutsetter at det for tiltak som omfattes av jernbanelovsbehandling fremlegges tilfredsstillende dokumentasjon og at eventuelle endringer eller avvik fra fagrapporter omtales i forbindelse med aktuell søknadsbehandling etter jernbaneloven § 10. <p>3.7 Planbeskrivelse</p> <p>Planbeskrivelsen bør omtale stenging av planoverganger og utførelse av ny felles landbruksveg via Holan jernbanekulvert.</p> <p>3.8 Fagrapporter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrologisk rapport bør vurdere tiltakets konsekvenser for jernbanen. • Tilleggsnotat om Raudhåmmårbekken innehar ikke tilstrekkelig dokumentasjon til at Bane NOR kan ta stilling til om og hvordan ny overvannssituasjon påvirker jernbanens infrastruktur og sikker byggegrunn på og ved jernbanetraséen. Overvannshåndtering med 	<p>7.3.1 revideres etter innspill fra Stjørdal kommune. Siste setning får følgende formulering: «<i>Dersom anbefalinger ikke følges, skal slike beslutninger vurderes av fagekspertise.</i>» Dette er likelydende formulering som i reguleringsplanene for jernbanekulvert Langstein og Holvegen.</p> <p>3.7 Planbeskrivelse</p> <p>Planbeskrivelse suppleres angående stenging av planoverganger og anlegging av driftsveg.</p> <p>3.8 Fagrapporter</p> <p>I hydrologisk rapport er det beskrevet at tiltaket ikke påvirker jernbanen og at dette skal dokumenteres i byggeplanfasen.</p> <p>Overvannshåndtering med ny vannkulvert under jernbanen dokumenteres i "søknad om tiltak nær jernbane" (Jernbaneloven § 10).</p> <p>3.9 ROS-analyse: SAFETEC</p> <p>I kapittel 6 om risikoer i anleggsfasen er det lagt til: «Når det gjelder påvirkning på jernbanen der det skal foregå anleggsarbeid i nærheten av jernbanen vil dette foregå i dialog med Bane NOR og med avbøtende tiltak iht. krav til sikkert arbeid fra deres regelverk. Det skal gjennomføres egne risikovurderinger for å vurdere risikoen for jernbanen i anleggsfasen. Beredskapsanalysen for prosjektet vil også omhandle grensesnitt mot jernbanen i anleggsfasen.</p> <p>3.10 Jernbanelovens §10. Tas til orientering.</p>
--	--

<p>ny vannkulvert under jernbanen omfattes av saksbehandling etter jernbaneloven. Påpeker at det må forelegges dokumentasjon som beskriver overvannsbehandling før anleggsarbeider starter opp.</p> <p>3.9 ROS-analyse</p> <ul style="list-style-type: none"> Bør nevne aktuelle avbøtende tiltak på og ved jernbane i anleggsperioden, samt nevne risikoreducerende tiltak som planlegges utført på og ved jernbane for å redusere sannsynlighet og konsekvens av uønskede hendelser. <p>3.10 Jernbaneloven § 10</p> <ul style="list-style-type: none"> Påpeker jernbanelovens § 10 som sier at innenfor en avstand av 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje er forbudt å utføre tiltak uten tillatelse fra Bane NOR. Dette gjelder også for tiltak omfattet av reguleringsplan der det er satt annen byggegrense. Tiltakshaver bør kontakte Bane NOR før utarbeidelse av søknad og i god tid før anleggsstart. Det må påregnes en rekke krav til innholdet i søknader. Tillatelser gis ofte med vilkår for å ivareta jernbaneinteressene. Anlegg- og riggområder er avhengig av en vurdering etter jernbaneloven § 10. Bruk av kraner og løfteinstallasjoner må godkjennes særskilt. <p>Videre viser de til Bane NORs rutiner for søknader ved arbeider som kan få konsekvenser for sportilgang/sporbrudd.</p>	
<p>4. AtB - brev datert 30.10.2020</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
<p>4.1 Sier det er positivt at planen legger til rette for fire kollektivholdeplasser, og at dette muliggjør en eventuell utvidelse av kollektivtilbudet.</p> <p>4.2 De påpeker at holdeplasser og ferdselssoner for fotgjengere skal utformes i tråd med krav til universell utforming. De ber om at opparbeidelse av holdeplasser blir sikret gjennom rekkefølgebestemmelse.</p> <p>4.3 Ber om at god fremkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter i anleggsfasen sikres i bestemmelse(r).</p>	<p>4.1 Tas til orientering.</p> <p>4.2 Krav til universell utforming er lagt inn i bestemmelsene. Etter avtale med Trøndelag fylkeskommune bygges det to kollektivholdeplasser på nordvendte ramper i Kvithammarkrysset. Rekkefølgebestemmelser sikrer at rampene ferdigstilles innen åpning av E6-KAa. Ramper langs eksisterende E6/ny fv reguleres som formål, men bygges ikke i dette prosjektet.</p>

<p>4.4 Viser til at de har sendt merknad til detaljreguleringsplan 3-051 Holvegen.</p> <p>4.5 Ønsker å være en del av dialogen i det videre planarbeidet for å finne gode løsninger for kollektivtrafikk.</p>	<p>4.3 Dette er sikret gjennom rekkefølgebestemmelse 7.1.4 om utarbeidelse av plan for trafikkavvikling i anleggsperioden.</p> <p>4.4 Tas til orientering.</p> <p>4.5 Tas til orientering.</p>
---	--

5. Richard Ligård, Langsteinveien 259 (gnr 3/bnr 9) - brev datert 30.10.2020

Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>5.1 Har fritidsbolig på Langstein. Megler påpekte i august 2020 at verdien av eiendommen ligger i at den ligger skjermet til i et meget stille og rolig naturområde, og at denne stillheten vil være det viktigste salgspunktet til eiendommen.</p> <p>5.2 Støy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hytta ligger 150 meter fra ny fire-felts vei gjennom Langsteindalen. Hytta ligger høyere i terrenget og vil ha støy fra begge tunnelåpningene. Både byggeperiode og endelig tiltak vil føre til en dramatisk endring i situasjonen for hytta og omgivelsene. • Støyberegninger viser at hytta vil ha ca. 65 decibel ved yttervegg og at store deler av eiendommen vil være i rød støysone. Eier skriver at dersom eiendommen skal ha noen bruksverdi må det utføres betydelige inn- og utvendige støyskjermingstiltak. De viser til uttalelse fra støykonsulent som sier at man vanskelig kan tilvenne seg trafikkstøy på fritidseiendom da man kun oppholder seg der i perioder. • Påpeker at støy og støv i anleggsperioden vil for deres del bety lite bruk av fritidseiendommen. <p>5.3 De påpeker at veiutbygging fører til at grunnlaget for deres bruk av fritidseiendommen rives bort. De har lagt ned betydelige summer og arbeidstimer i eiendommen og det er viktig for dem at eiendommen ikke mister sin markedsverdi ved innløsning eller et evt. salg.</p> <p>5.4 Eier har innhentet en juridisk vurdering av saken og påpeker følgende:</p>	<p>5.1 Nye Veier har stor forståelse for at både verdi, opplevelse og anvendelse av eiendommen vil bli endret som følge av prosjektet. Dette gjelder både i byggefase og i permanent fase. Det vises for øvrig til møter og samtaler vedrørende forholdet.</p> <p>5.2 Tomteeiendommen blir ikke fysisk berørt av utbyggingen, men støyforhold og opplevelsen vil bli endret. Det er andre støykrav til en hytte/fritidsbolig enn hva som er gjeldende for bolig, men en vil her minimum tilby støydempende tiltak i det omfang som gjeldende regelverk tilsier. I dette tilfellet vil det primært måtte være lokale tiltak siden det på grunn av høydeforskjellen ikke vil være formålstjenlig med tiltak langs vegen. Nye Veier vil tilstrebe å behandle de berørte mest mulig likt, men samtidig bruke skjønn og praktiske tilnærminger der dette er fornuftig.</p> <p>Nye Veier har i dialog med merknadsstiller lovt at en vil foreta en nærmere kartlegging av uteplass/fritidsbolig for å kunne få oversikt og beslutningsgrunnlag mht. å vurdere aktuelle lokale tiltak. Vi vil deretter, i samarbeid med eier, se på muligheten for avbøtende tiltak. I utgangspunktet base på gjeldende regelverk for slik fritidsbolig for likhetsbetraktning med andre, men med en praktisk og pragmatisk tilnærming hvor også tiltak mht. innendørsstøy</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Naboloven trekker opp noen grenselinjer for hvor mye man kan forvente å tåle av støy og andre påvirkninger både under bygging og ved ferdigstillelse av tiltak. Jo mindre påregnelig et slik tiltak vil være, jo mindre skal man forventes å tåle i henhold til naboloven. Bakgrunn for kjøp og bruk av eiendommen vil være meget relevant. • De viser til utbygging av Gardermoen der grunneiere fikk erstatning for verditapet eiendommene deres ble påført som følge av utbyggingen, i tillegg til støyskjermende tiltak. De påpeker at det på Gardermoen allerede var flyplass og at naboene derfor til dels var vant med støy. I Langsteindalen er det knapt støy per dags dato. De har heller ikke hatt noen grunn til å forvente en fire felts motorvei og to tunnelåpninger ved eiendommen. De mener derfor at de med rette kan kreve å bli hensyntatt på en god måte i utbyggingen. • Eierne har opprettet dialog med prosjektleder i Nye Veier, og er fornøyd med dialogen de har hatt så langt. De håper på å komme frem til en løsning. <p>5.5 De håper også at Stjørdal kommune ønsker å ivareta de berørte bolig- og fritidsboligeierne i utbyggingen.</p> <p>5.6 Økonomisk tap</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mener det er grenser for hvor stort økonomisk tap privat personer skal kunne forvente å akseptere ved en slik utbygging. De påpeker at de mener det er urimelig å forvente et økonomisk tap i tillegg til å miste eiendommen. • De ønsker å bli innløst til dagens markedsverdi som av megler er satt til 1,5 millioner kr. Megler har også antydnet markedsverdi etter utbygging til 800 000 – 900 000 kr. Markedsverdi etter utbygging har tatt høyde for at støyreducerende tiltak blir gjennomført inn- og utvendig. • De ber om en befaring og vurdering av støyskjermende tiltak som hensyntar formålet og bruksverdien av eiendommen. • Dersom eiendommen skal ha en bruksverdi og en salgsverdi må betydelige støyreducerende tiltak iverksettes. • De ønsker primært en innløsning av fritidseiendommen til dagens markedsverdi fremfor kostbare støyreducerende tiltak. De ønsker en hurtig avklaring i saken for å kunne legge det bak seg og gå videre. 	<p>kan vurderes. Gjennomføring må vurderes opp mot kostnadseffektivitet.</p> <p>5.3 Tas til orientering.</p> <p>5.4 Tas til orientering.</p> <p>5.5. Tas til orientering.</p> <p>5.6 Innløsning er et virkemiddel som brukes som siste utvei dersom støyreducerende tiltak er umulig eller ikke regningssvarende. Det vil ikke være aktuelt å ekspropriere/tvangsinnløse eiendommen i dette tilfellet slik planforslaget foreligger, men vi har sagt oss villige til å diskutere dette nærmere når vi får oversikt over sum av ulemper.</p> <p>Merknaden medfører ikke grunnlag for konkret endring av planforslaget.</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • De påpeker at det kanskje kun er deres eiendom som påvirkes på en så dramatisk måte og som enda ikke er tilbudt innløsning. • En imøtekommelse av deres ønske om å bli innløst til dagens markedspris vil være som en bagatell å regne i det store prosjektrengskapet, men vil bety mye for de som enkeltpersoner. <p>Avslutningsvis påpeker de at dersom man ikke kommer frem til en løsning som gjør at de unngår betydelig økonomisk tap vil de protestere på tiltaket.</p>	
6. Tor Olav Kvål, Holvegen 110, 7510 Skatval - brev datert 30.10.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>6.1 Mener det ødelegges unødvendig mye matjord for å anlegge avlingsvei i området ved jernbanekulvert K1 Holan. Vedkommende mener at dette bør kunne løses på annen måte.</p>	<p>6.1 Planforslagets løsning er utarbeidet og kvalitetssikret av en tverrfaglig gruppe. Det er regulert et bestemmelsesområde hvor det tillates opparbeidet en landbruksveg/traktorveg. Planforslaget viser ikke eksakt trasé for vegen. Med bakgrunn i høringsmerknad fra BanenOR tas det inn i bestemmelsene at adkomstens standard skal være i henhold til landbruksklasse 7 (traktorveg) eller bedre. Adkomst opparbeides i samråd med grunneier.</p>
7. Kristian Vollan, Vollan Østre - brev datert 03.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>7.1 Påpeker at eiendommen Vollan østre gnr/bnr 30/2 og 30/3 splittes av ny E6 og at han får dyrka mark, beitemark og skog på begge sider av E6. I dag har han adkomst til hele eiendommen via avlingsvei. Denne vil bli avskåret av ny E6. Denne avlingsvegen benyttes også av gnr/bnr 30/1 og 30/4. Mener at reguleringsplanen ikke gir noen svar på hvordan grunneierne i grenda skal ha en hensiktsmessig adkomst til eiendommene sine både i anleggsperioden og ved ferdigstilling. Ber om møte for å diskutere konkrete løsninger.</p> <p>7.2 Dagens avlingsvei mot Storhaugen vil bli ubrukelig. Han mener derfor at denne bør omgjøres til fulldyrka jord som et avbøtende tiltak for omdisponering som skjer på hans eiendom.</p>	<p>7.1 Tilgang til de deler av eiendommene av 30/1, 30/2, 30/3 og 30/4 som i ettertid blir avskåret av E6 og liggende øst for denne vil få tilkomst via ny fylkesveg (o_SV4) til Kvithammarkrysset, over Kvithammarbrua og videre via ny offentlig adkomstveg (o_SV6) på østsida av E6. Denne vil være offentlig fram til tilknytning til eks. avlingsveg som en tidligere har hatt vegrett på. Ulempe som følge av økt transportavstand vil bli vurdert som del av grunnervvervsprosessen for de som blir berørt. NV vil sammen med entreprenør kontakte grunneier for å finne konkrete løsninger for anleggsfasen.</p>

<p>7.3 Påpeker at Storhaugen er et verdifullt landskapselement og av stor betydning for naturmangfoldet. Han har hester på beite der per dags dato. For å ivareta beiteareal og naturmangfoldet på Storhaugen ber han om at E6 flyttes litt lenger mot øst. Han skriver videre at det er viktig med et gjerde langs beiteområdet for å ivareta sikkerheten til folk og dyr.</p> <p>7.4 Støy fra dagens E6 er i grenseland for hva som kan tolereres. Med bakgrunn i ny fire felts motorvei med 110 km/t krever han at støydemping blir ferdigstilt før ny E6 åpnes for trafikk.</p> <p>7.5 Grunneiere i området har tidligere etterspurt muligheter for en planovergang på E6 for å benytte gang- og sykkelveg på en trygg og sikker måte. Dette har blitt avvist. Han ber om at det blir tatt en ny vurdering av dette i forbindelse med at dagens E6 blir nedgradert.</p> <p>7.6 Viser til bestemmelse § 5.8.2 som sier at omlegging av fiber-, tele- og lavspentkabler må koordineres med kabeleiere slik at tilgang og funksjon opprettholdes. I forbindelse med oppstart av gravearbeider i Voldsdalen mistet de bredbåndstilgang fra Telenor. Det ble konkludert med kabelbrudd. Telenor ønsker ikke å reparere dette da kobbernettets skal fases ut. Vedkommende hadde før dette signert avtale om bygdefiber – noe som medfører en kostnad. En ytterligere kostnad for en midlertidig løsning for bredbånd er derfor ikke ønskelig.</p>	<p>7.2 Avlingsvegen ligger i et område regulert til LNFR, men den vil ikke ha noen funksjon etter utbygging av E6. Derfor omgjøres denne til fulldyrka jord ifb. med tiltaket.</p> <p>7.3 Inngripen i furukollen har sammenheng med veggeometri, tunnelpåhugget ved Holan og kryssing over Vollselva/Vollsdalen. Plassering av tunnelpåhugget er påvirket av fjellets beskaffenhet, mens grunnforholdene gir føringer mht. fundamentering/plassering av brua og kryssing av Vollselva/Vollsdalen. Dette samt håndbokskrav styrer kurvaturen i veg-geometrien. Det vil komme viltgjerde langs hele strekningen. Gjerdet ved furukollen vil også fungere som avgrensing mot beitearealer på furukollen.</p> <p>7.4 Støyberegninger er gjennomført og dokumentert i planforslagets fagrapport R1-AKU-02. Gjennomføring er sikret gjennom rekkefølgebestemmelse 7.2.1 Støytiltak.</p> <p>7.5 Dagens E6 vil bli omklassifisert til fylkesveg, og tiltak langs denne er Trøndelag fylkeskommune sitt ansvar.</p> <p>7.6 Når det gjelder kabelbrudd for bredbånd må dette tas opp med ansvarlig graver og/eller leverandør av bredbånd.</p>
<p>8. Turid Ligård, Langsteinvegen 247 (gnr 3/bnr 8) - brev datert 03.11.2020</p>	
<p>Resymé av innspill</p> <p>8.1 Med bakgrunn i sin tilknytning til Drogset gård kjøpte hun gnr./bnr. 3/8. Hun kjøpte eiendommen med bakgrunn i at området har en unik beliggenhet, er stille og rolig, har store skogsområder og dyreliv. Det er et sted som gir ro og hvile, samt er et sted for rekreasjon. Hun er bekymret for at varslet utbygging av fire felts motorvei og tunneler i Langsteindalen vil kunne ødelegge bruksverdien av eiendommen.</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p> <p>8.1 Eiendommen vil bli påvirket av prosjektet både i byggefase og i ettertid. En vil fra prosjektet søke å bidra til at ulempene blir minst mulig.</p> <p>8.2 Støyrapporten viser at eiendommen ligger i gul sone. I Langsteindalen planlegges ingen skjermende tiltak langs vei ettersom utsatt bebyggelse vest for ny E6 ligger høyere enn veien. Den støyutsatte bebyggelsen må derfor</p>

<p>8.2 Bakgrunn for kjøp av eiendommen var rekreasjon og ro. Hun ber om at utbygger og kommunen viser vilje og evne til å finne støyskjermende løsninger som gjør at hun kan trives i boligen i fremtiden. Hun påpeker at i motsetning til steder der det allerede finnes støy, vil et slikt tiltak bli overveldende og føre til redusert bokvalitet for området i Langsteindalen. Hun ber om at utbygger og kommunen legger til rette for å ivareta henne som nabo i et i dag meget fredelig naturområde.</p>	<p>utredes for lokale støytiltak basert på gjeldende krav og regelverk. Det legges vekt på at alle har tilgang til egnet utendørs oppholdsareal, med støynivå under grenseverdi for gul støysone i brukshøyde, samt at boligene har tilfredsstillende innendørs støynivå i henhold til gjeldende byggteknisk forskrift.</p>
--	---

9. Moatun Grendehus (gnr 4/bnr 6) - brev datert 04.11.2020

Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>9.1 De har ikke blitt kontaktet eller informert angående reguleringsplan fra Nye Veier. De ble underrettet av en av naboene. Påpeker at det er planlagt en veg og en bekk/elv over deres eiendom. Dersom de mister dette arealet må grendehuset stenges.</p> <p>9.2 Deler av deres eiendom på nordsiden av fv. 6816 er opparbeidet og brukes som parkeringsplass. Parkeringsarealet er for lite og en reduisering av dette vil gi problemer. I fremtiden ønsker de å utvide parkeringsarealet og bygge nytt forsamlingshus. En deling av eiendommen med vei, og en bekk over området, er derfor ikke en god løsning for deres del.</p> <p>9.3 De ser for seg å flytte tilførselsvei østover til grensen mot gnr/bnr. 4/2. Bekken må legges i rør under tilførselsvei. De ønsker at rørene videreføres i 60/70 meter over deres eiendom for å sikre parkeringsareal og med tanke på sikkerhet. En åpen bekk er ikke god HMS. Grendehuset benyttes til ulike formål og vil kunne utgjøre en fare for barn som oppholder seg på eiendommen.</p> <p>9.4 De ber om at det blir gjennomført en befaring sammen med de før reguleringsplanen skal inn til politisk behandling.</p>	<p>9.1 Moatun grendehus står i adresselisten for utsendt varsel om planoppstart og planprogram. Det kan ha vært vanskelig å finne kontaktperson da dette heller ikke står i mottatt liste fra kommunen, og at varsel således ikke er nådd fram. I tilfelle er det kun annonser i aviser og medieomtale som har vært tilgjengelig. Det er annonsert både oppstart, planprogram og to planutvidelser. NV beklager dersom de ikke har mottatt skriftlig varsel. På åpen kontordag ble det avholdt eget møte med Moatun Grendehus vedr. flere forhold tilknyttet eiendommen.</p> <p>9.2 Området reguleres til LNFR som i dag og kan benyttes videre til parkering. Plankartet suppleres med et bestemmelsesområde hvor parkering tillates. Bestemmelsesområdet omfatter et større område enn eksisterende parkeringsplass. Bygging av forsamlingshus krever omregulering. Planforslaget legger ikke til rette for dette.</p> <p>9.3 Med bakgrunn i trafiksikkerhetsvurderinger beholdes offentlig tilførselsveg til beredskapsadkomst som vist i planforslaget. Denne vegen gir også adkomst til parkeringsarealet. For å oppfylle kravene i Vannforskriften, må bekken legges åpen så mye som mulig. Langs bekken vil det være kantvegetasjon. Hvis grunneier mener det er</p>

behov for ytterligere sikring, må dette gjøres ved oppsetting av gjerde på privat grunn.

9.4 Tas til orientering. NV har vært i dialog med grunneier per telefon. I forbindelse med åpen kontordag har NV vært i møte med Moatun Grendehus og fått klarhet i de forholdene som er viktige for grendehuset. Dette er justert i planmaterialet. Det vil være praktiske forhold som må avtales nærmere slik at normal bruk av grendehuset kan opprettholdes gjennom byggeperioden. Dette håndteres som del av grunnervvervsprosessen, samt i tett dialog med NV og entreprenøren.

10. Statens vegvesen - brev datert 05.11.2020

Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>Statens vegvesen (SVV) har faglig råd til tema tilknyttet tunneler, Kvithammarkrysset, tilbud til gående og syklende, samt kollektivtrafikk.</p> <p>10.1 De har ikke vurdert konstruksjoner, fyllinger og konsekvenser for grunnforhold o.l. da dette forutsettes ivaretatt.</p> <p>10.2 Tunneler</p> <ul style="list-style-type: none"> Nødutganger for tunneler må vises i plankartet (i hht kap. 3.6 i håndbok N500). Havarinisjer i Høghåmmårtunnelen må vises i plankartet (i hht kap. 3.5 N500). Skal etableres med normalavstand 500 m. I Forbordsfjelltunnelen synes første havarinisje å ligge for nær tunnelportalen. Disse skal plasseres 250 m fra tunnelåpning, med toleranse på – 50 m. <p>10.3 Kvithammarkrysset</p> <ul style="list-style-type: none"> Rundkjøring og ramper må ha utforming som reduserer faren for kjøring mot kjøretning. Regulert busslomme på nordvestre rampe bør bygges samtidig. Dette gjør at den kan fungere som mulig nødlomme ved feilkjøring. Lengdeprofil for rampene mangler i tegningsheftet. Dimensjonerende hastighet for vegene 21000, 21100 og 21200 må rettes opp. Normalprofiltegning for 21000, 21100 og 21200 oppgir 	<p>10.1 Tas til orientering og er ivaretatt.</p> <p>10.2 Plankart ønskes endret for å ivareta krav til nødutganger og havarinisjer. Ettersom det er ønskelig å ha en fleksibel reguleringsplan, er det ikke ønskelig å regulere havarinisjene og nødutgangene med eget formål i plankartet. Hvis de kun vises som illustrasjonslinjer, har de ikke juridisk virkning. Bestemmelsene er juridisk bindende, og for å ivareta dette kravet suppleres reguleringsbestemmelse 4.2.8 med følgende tekst:</p> <p><i>«Havarilommer og nødutganger skal etableres i henhold til håndbok N500. Dette gjelder både Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen.»</i></p> <p>Illustrasjonslinjer er lagt inn i plankartet for Høghåmmårtunnelen som etterspurt. Eksakt plassering av havarinisjene og nødutgangene vil bli bestemt undervegs i byggeplanleggingen. Derfor er det ikke gjort endringer på illustrasjonslinjene for Forbordsfjelltunnelen nå. Bestemmelsene ivaretar imidlertid at både havarinisjer og nødutganger etableres i henhold til håndbok N500.</p>

<p>dimensjonerende hastighet på 70 km/t (Hø1) og 50 km/t (L). I hht N100 har Hø1 dimensjonerende hastighet på 80 km/t og L har 60 eller 80 km/t.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veg 21000 dimensjoneres for 80 km/t, men fartsgrense må vurderes og besluttes i egen prosess. • Forutsetter at vegene 21100 og 21200 dimensjoneres for 50 km/t nærmest rundkjøringene. Øvrig deler av vegene bør være dimensjonert for 60 eller 80 km/t der det lar seg gjøre (angitt dimensjoneringsklasse for L1). • Veg 21000 «Skatvalsvegen» kan se ut som har fått for korte klotoider for dimensjonering for 70 km/t. • Mange kurver for gang- og sykkelveg (GSV) i Kvithammarkrysset har mindre radius enn anbefalte 40 m (D.2.2 i N100). Radius på 40 meter bør benyttes der det er mulig. • På inntrukket gang- og sykkelveg på Vinnavegen bør radius på 40 meter benyttes hvis mulig. Stiller spørsmål om behov for inntrukket gang- og sykkelveg ved driftsavkjørsler. <p>10.4 Gående og syklende</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener det er urimelig å kreve at det knyttes rekkefølgekrav til gang- og sykkelveg Vollsdalen – Skatvalskrysset slik det er formulert i bestemmelsene. De bifaller at det innenfor rammene av pågående planlegging utarbeides reguleringsplan for et slikt tiltak. • Eksisterende gang- og sykkeltilbud mellom fv. 6808 Holvegen og Skatvalskrysset bør oppgraderes med fast dekke. • Gang- og sykkelveg langs fv. 6810 (Vinnavegen) bør reguleres og bygges permanent. <p>10.5 Kollektivtiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulert areal for busslommer i plantegning nr. RP02 må ha tilstrekkelig utstrekning. <p>10.6 Støy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mener det er fornuftig å flytte eksisterende støyskjerm langs E6 på Kvithammar så nær ny E6-trasé som mulig, men utenfor sikkerhetsavstanden for å unngå rekkverksbehov. 	<p>10.3 Kvithammarkrysset</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulerte busslommer på ramper bygges samtidig med anlegget for øvrig. Rampenes tilslutning til rundkjøring utformes i tillegg på en slik måte at feilkjøring blir vanskeligere å gjennomføre. Ekstra skilting vil også være aktuelt. • Det er utarbeidet lengdeprofiler også for rampene. • 21000: Dimensjonerende hastighet endres til 80 km/t (skiltet hastighet i dag er 70, men veggen tilfredsstillende 80). Søkt og godkjent fravik for nabokurve. • 21100/21200: Det er vurdert til at dette ikke er en fri vegstrekning, men en tilpasning inn mot kryssområdet. Det er kjørt sporing og sjekket framkommelighet. Det antas at fartsnivået inn mot rundkjøring ikke er høyere enn 50 km/t. Normalprofilen endres likevel til 60 km/t. • I møte med SVV 24.02.20 ble det gitt aksept for at 60 km/t legges til grunn fram til ca. profil 300. Dette ligger til grunn for støyberegninger. Videre nordover legges 70 km/t til grunn. I møtet signaliserte SVV at det senere kan bli aktuelt å sette opp fartsgrensa til 80 km/t når trafikken reduseres (generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk). • Planforslagets del av Vinnavegen og William Holmens veg er utelukkende tilpasning til rundkjøring/kryssområde. Dette medfører at det er unaturlig å sette dimensjoneringsklasse. Framkommelighet er undersøkt. • Veg 21000 Skatvalvegen er innenfor krav for overhøydeoppbygning for samleveg. Regnet for 80 km/t. • Kurve med 35m radie i sørøst vurderes erstattet med 40 m. Utover dette vurderes det vanskelig å få 40 m i kryssområdet. Dette vurderes også unødvendig. Dette ville gjort kryssområdet mer plasskrevende. • G/s veg langs Vinnavegen endres så langt det er mulig. Det vurderes om det er nødvendig å trekke ut gsv ved driftsavkjørsler
---	---

- Støyømfintlig bebyggelse foreslås innløst eller ivaretatt ved lokale støyskjermingstiltak.
- Anser bestemmelse § 3,2,3 som dekkende for å ivareta støyømfintlig bebyggelse og merker seg rekkefølgekrav i bestemmelsens 5. avsnitt.

Påpeker til slutt at planmaterialet er av et slikt omfang at de kan ha oversett eller misoppfattet elementer eller detaljer. Dette kan ha ført til feilaktige slutninger eller påstander det ikke er hold i – noe de beklager dersom det er tilfelle.

10.4 NV har gjennom eget notat i høringsuttalelsen belyst aktuelle traseer for G/S-veg mellom Vollsdalen og Skatvalskorsen. Alternativene innebærer store utfordringer med bl.a. grunnforhold, kryssing av jernbane, stigning, nærføring til bebyggelse og trafikk (kryssing av E6). NV kan ikke på noe vis se at prosjektet genererer økt behov for denne G/S-vegen når ÅDT reduseres fra rundt 10.000 til drøyt 3000 på strekningen. En har likevel vært positiv til å se etter løsninger som kunne fullført G/S-behovet fram til Skatvalskorsen. Kostnadsnivået er svært usikkert, men etter befaring og innspill fra rådgivere og entreprenør ser en vanskelig for seg løsninger som lar seg regulere og bygge uten et kostnadsnivå på mange titalls mill. Dette gjelder også kostnader tilknyttet asfaltering av eksisterende gang- og sykkelveg fra Holvegen og Skatvalskrysset. Dette er uansett et kostnadsomfang som truer gjennomføringen av prosjektet, og en ser ikke grunnlag for å kunne imøtekomme dette. G/S-veg langs Vinnavegen reguleres og bygges permanent med fast dekke på den del som omfattes av planen.

10.5 Regulert areal for busslommer viser området som ligger utenfor vegskulder. Arealet for rampene er regulert inkludert skulder. Bussholdeplassarealet vil i praksis omfatte skulderbredden i tillegg til arealet for busslommer. Busslommene har derfor tilstrekkelig utstrekning.

10.6 Tas til orientering.

11. Trøndelag fylkeskommune, brev datert 05.11.2020 - revidert uttalelse datert 24.11.2020

Resymé av innspill

- 11.1 I opprinnelige uttalelse (datert 05.11.2020) vises det til gravfelt med idnr. 26693 ved gården Holan Øvre og stilles følgende vilkår for egengodkjenning av planen;
- Kulturminnet skal merkes i plankartet som hensynssone H730.

Nye Veiers kommentar

- 11.1 Revidert uttalelse er registrert og tas til orientering. Ønsket tekst tas inn i planens generelle bestemmelser.

- Egen bestemmelse for H730 - Båndlegging etter lov om kulturminner – Hensynssone d) «Kulturminnet H730_1 er automatisk fredet etter kulturminnelovens § 4. Dette gjelder en sikringssone i et 5 meters bredt belte fra kulturminnenes ytterkant jfr. kulturminnelovens § 6. Inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet innenfor hensynssone H730 er ikke tillatt uten etter dispensasjon fra kulturminneloven. Søknad skal sendes regional kulturminneforvaltning i god tid før arbeidet er planlagt igangsatt.».
- Følgende tekst ønskes i generelle bestemmelser;
Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre selve arbeidet.

I revidert uttalelse (datert 24.11.2020) skriver TRFK at tidligere uttalelse (datert 05.11 2020) baserte seg på en misforståelse rundt kartmaterialet til planen og at de derfor endrer sin uttalelse når det gjelder kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner og oppsummeringen. De øvrige punktene er ikke endret.

Kulturminner eldre tid – automatisk fredete kulturminner:

Viser til tidligere uttalelser angående arkeologiske påvisningsundersøkelser. Anser undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 for oppfylt. Konstaterer at ingen kjente kulturminnelokaliteter ligger innenfor plangrensen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter §8 i kulturminneloven og foreslår at følgende tekst tas inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser: «*Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50*

11.2 Tas til orientering. Gang- og sykkelveg langs Vinnavegen reguleres og gjennomføring sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene.

11.3 Det vises til kommentarer under pkt. 23 vedrørende innsigelser fra Fylkesmannen i Trøndelag. Forhold tilknyttet håndtering av vannforskriften er belyst i KU-naturmangfold, samt i brev til FMTR, datert 02.12.2020 og i møtereferat av 25.11.2020.

11.4 Tas til orientering.

om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre selve arbeidet.»

11.2 Trafikk

- Støtter kommunens synspunkt ang. permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen.
- Avventer med å ta stilling til mulig gang- og sykkelveg Vollsdalen-Skatvalskrysset til notat som beskriver ulike alternativ på strekningen foreligger.
- Forutsetter at planlegging av ny E6 skjer i samråd med Bane NOR.
- Støtter AtB synspunkt om opparbeidelse av kollektivholdeplassene og fremkommelighet for kollektivtrafikken i anleggsfasen bør sikres.

11.3 Vannmiljø

- Anleggsveg langs Vollselva bør beskrives nærmere i hht § 11 og 12 i vannforskriften.
- Forutsetter at NVEs anbefalinger om heving og erosjonssikring av Vollselva er riktig og at de nødvendige/mulige vannfaglige hensyn blir ivare tatt.
- Ny firefelts veg og bru og Vollselva bør vurderes i hht vannforskriftens §4, 11 og 12.
- Med henvisning til §12 i vannforskriften ber de om at samfunnsnyttene av foreslåtte tiltak for Raudhåmmårbekken blir grundig vurdert, og at det vurderes alternativer som ivaretar både vannmiljø og landbruk. Subsidiert må avbøtende eller kompensierende tiltak presenteres.
- Kryssing/kulvert i Langsteinelva bør beskrives i hht vannforskriftens §4, 11 og 12.
- Nytt bekkeløp for Kvernhusbekken bør beskrives i hht vannforskriftens §4 og §12.
- De har ingen merknader til vaskevann og drenering fra tunnel.

11.4 De påpeker at de deler kommunedirektørens ønske om at tiltakshaver hadde valgt en mer estetisk løsning for tunellpåbyggene i Langsteindalen.

12 Skatval Grunneierlag SA - brev datert 04.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>12.1 Fornøyd med at 6,6 km av den 9,3 km lange strekningen legges i tunnel.</p> <p>12.2 Grunn til å tro at prosjektet vil kunne gi negative virkninger for hjorteviltet. Vollselva og kantvegetasjon er viktige oppholdssteder for hjortevilt. Ny E6 og planlagt viltgjerde vil endre hjorteviltets ferdsel i området. Rundt brua over Vollselva øker sannsynligheter for at hjorteviltet presses mot jernbanelinjen – og dermed øker risikoen for påkjørsler. Grunneierlaget har stort fokus på å ta ut tilstrekkelig med dyr – noe som reduserer risiko for viltpåkjørsler på veg og bane. De mener E6-prosjektet bør pålegges ansvar for å etablere viltgjerder også inn mot jernbanesporet i det nye veganleggets nærhet. Dette vil føre til at risiko for påkjørsler på jernbane holdes nede.</p>	<p>12.1 Tas til orientering.</p> <p>12.2 Påvirkning og konsekvenser for vilt er beskrevet i KU, og som det kommenteres her vil det kunne ha negative virkninger. Det etableres viltgjerde langs hele E6-traséen, men det vil være mulig for viltet å passere under brua både på sørsida og nordsida av jernbanen. Det vil også være mulig for viltet å passere gjennom landbruksundergangen på Holan som vil være 6 m bred og 5 m høy. Dette medfører at situasjonen ikke forverres i forhold til dagens. Ved oppsetting av viltgjerde langs jernbanen, må dette gjennomføres på en lengre strekning for å hindre at dyr blir fanget inne på sporet. Dette er baneieiers ansvar.</p>
13 Skatval Bondelag - brev datert 04.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>13.1 Skatval Bondelag (SB) er fornøyd med at 6,6 km av den 9,3 kilometer lange strekningen legges i tunnel og på den måten reduserer inngrep i kulturlandskap og nedbyggingen av matjord. Likefullt mener Skatval Bondelag at dette planforslaget har store negative konsekvenser for dyrka mark og særlig for gårdsbruket Holan Øvre gnr. 23 bnr. 1.</p> <p>13.2 Planforslaget viser at krysset ved Kvithammar blir vesentlig utvidet med den konsekvens at matjord går permanent tapt. SB ber derfor om at rasteplassen det legges opp til, i tilknytting til krysset, tas ut av planen av hensyn til dyrkajord.</p> <p>13.3 Utforminga av brua over Voldselva og Nordlandsbanen må skje på en slik måte at det reduserer at søppel, salt, mikroplast og annet avfall blir spredt fra brua og dermed er med på å gjøre at dyrka mark under og ved siden av brua blir uegnet til en trygg matproduksjon.</p>	<p>13.1 Tas til orientering.</p> <p>13.2 Rasteplassen er der i dag, og omfanget av denne vil ikke beslaglegge vesentlig mer dyrka mark. Det er håndbøkernes krav til kryssutforming som medfører en justering av rasteplassen. Det er stilt krav til pendelparkering som også har påvirkning på arealbeslag.</p> <p>13.3 Vollselvbrua utføres med kantdragere langs bruas sidekanter. Partikler og flytestoffer som transporteres av vegvannet på brua vil sammen med vannet føres langs disse kantene og til sluk i brubanen ved brusøyler. Her tas vannet ned i lukket rørsystem ned til bakkenivå. Herfra ledes vannet videre til ett-trinns renseløsning. Renseløsningen vil holde tilbake partikler og flytestoffer.</p>

<p>13.4 På grunn av skygge og mangel på regn, samt evt. salt, støv, avfall og annen forurensning fra brua, mener SB at dyrkajorda under brua er uegnet til matproduksjon. Arealet må derfor klassifiseres som permanente tap av dyrka jord og erstattes.</p> <p>13.5 SB ber om at veien bygges med en tverrprofil på 19 m istedenfor 23 m. En slik reduksjon av tverrprofil vil være positivt for bevaring av dyrka jord.</p> <p>13.6 SB ber Stjørdal kommune være tydelig på at det er utbygger som har ansvaret hvis reetablert dyrkajord ikke er tilbake i opprinnelig stand, etter en overgangsperiode, etter at anlegget er ferdigstilt.</p> <p>13.7 SB støtter at Raudhåmmårbekken legges i rør og at ravinedalen til Raudhåmmårbekken inn til Voldselva blir stabilisert og grunnlag for nyetablering av dyrkajord over det stabiliserte arealet. Alle alternative løsninger ved å legge bekken åpen eller delvis åpen vil ha negative konsekvenser for muligheten til å reetablere og nyetablere dyrkajord. Da allerede 82,8 daa matjord går permanent tapt på stekningen Kvithammar – Holan, mener SB at det er et ansvar for Stjørdal kommune å sørge for at grunneierne i dette område ikke mister mere jord en nødvendig i denne utbygginga.</p> <p>13.8 For gården Holan Øvre blir driftsgrunnlaget vesentlig redusert som følge av permanent tap av dyrkajord og beiteareal. Dyrkajorda nord for tunnelinnslaget blir omtalt i planforslaget som jord av svært stor verdi, men ilegges lite vekt da terrenget er hellende. Dette arealet er derimot beiteareal og trolig et av de arealene i Trøndelag der en tidligst kan slippe dyra på beite om våren. Et slikt areal er helt avgjørende for et gårdsbruk som driver melke- og kjøttproduksjon. Å ha beiter tilgjengelig tett ved gården, som alltid har god vanntilgang, er verdier det er vanskelig å sette en kroneverdi på, og som er vanskelig å erstatte. SB ber Stjørdal kommune sette krav til tiltakshaver at beitearealene og beitekvaliteten i dette område blir ivaretatt. Skatval Bondelag ber derfor at Stjørdal kommune, i tråd med vedtatte landbruksplan for Stjørdal 2014-2020, å bidra til at grunnlaget for videre</p>	<p>13.4 Konsekvens for dyrka mark under Vollselsbrua pga. skygge og mangel på regn, samt forurensning fra brua, vil bli vurdert i forbindelse med erstatning/kompensasjon.</p> <p>13.5 Tas til orientering. Fravikssøknad er sendt til Vegdirektoratet som beskrevet i planbeskrivelsen.</p> <p>13.6 Planmaterialet stiller klare krav til utførelse basert på landbruksfaglige vurderinger. Valgt entreprenør er ansvarlig for å følge opp dette, rette avvik og dokumentere utførelsen. Bestemmelsene stiller krav til reetablering.</p> <p>13.7 Tas til orientering. Planforslaget som ble sendt på høring viser at Raudhåmmårbekken legges i rør, men det er med bakgrunn i notat fra vannområdekoordinator og tilbakemelding fra sektormyndigheter i høringsperioden utarbeidet notat som i tillegg også viser alternativ med åpen bekk. Dette er gjort med bakgrunn i Vannforskriften. Valgt løsning med åpen bekk er et resultat av sektormyndighetenes og kommunens samlede 13.8 Arealet rett over tunnelmunningen er regulert til vegformål og forutsatt innløst. Arealet lenger opp berøres ikke av anlegget. Det er forutsatt at tunnelen ikke gir slik drenering at det påvirker vanntilgangen i matjordlaget over tunnelen. Jordsmonnet er vurdert å ha stor vannlagringsevne (Nibio kilden), så det forventes ikke at tiltaket skal gi vesentlig endrede forhold som beite. Dette beskrives i KU naturressurser, men det er ikke tillagt verdi.</p>
---	---

utvikling av matproduksjonen i området ikke blir redusert gjennom denne planprosessen.	
14 Carl Einar Brønn , Holvegen 161, 7510 Skatval - brev datert 05.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>14.1 Viser til bestemmelse §5.1.1. Vedkommende tolker bestemmelsen til å ha store begrensninger for utvikling av hans tomt (sprenging, boring, m.m.) ved evt. fremtidig nybygg. Hevder at dette medfører verditap som han ønsker kompensert.</p>	<p>14.1 Bestemmelse 5.1.1: Restriksjoner rundt tunnel (H190)</p> <p>Sikringssone H190_1 (Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen) omfatter areal i 20 meters utstrekning over og under tunnelene målt fra ytre avgrensing av tunnellopene med tekniske anlegg. Bredde på sikringssonen er 152 m. Innenfor sikringssonen tillates det kun oppført installasjoner og tekniske anlegg som er nødvendig for etablering og drift av veganlegget.</p> <p>Sikringssone H190_2 (Forbordsfjelltunnelen og Høghåmmårtunnelen) omfatter areal på terreng over tunnelene. Bredde på sikringssonen er 152 m. Innen sikringssonen er det ikke tillatt med tiltak som sprengning, peleramming, boring m.m. som kan medføre skade på tunnel eller sikringssone H190_1.</p> <p>Denne bestemmelsen (5.1.1) legger begrensning på tiltak som kan skade tunnel eller sikringssone. Dette kan blant annet gjelde for evt boring for bergvarme, vannbrønn eller lignende, men sannsynligvis ikke for sprenging/boring på overflata forutsatt at dette planlegges og gjennomføres på en måte som ikke gir rystelser som kan medføre skade på tunnelene med tilhørende installasjoner. Prosjektet sørger for framføring av vannledning for kommunal vannforsyning til eiendommen slik at vannbrønn ikke lengre er nødvendig, og en ivaretar samtidig mulig risiko for redusert tilstrømning i eks. vannbrønn.</p>

Krav om eventuelle erstatninger vil bli håndtert etter gjeldende regelverk og praksis.

15 Naturvernforbundet, brev datert 05.11.2020

Resymé av innspill

Nye Veiers kommentar

- 15.1 Viser til nullvekstmål for biltrafikk og mener at planene om firefelts veg og 110 km/t mellom Kvithammar og Åsen medfører en trafikkøkning som er i strid med nullvekstmålene i byvekstavtalen. Påpeker at planen ikke tar opp temaet om økte utslipp av klimagasser som følge av økt biltrafikk og mener dette er en alvorlig mangel ved utredningen.
- 15.2 110 km/t vil medføre økte klimautslipp og mer mikroplast og svevestøv.
- 15.3 Påpeker at trafikksikkerheten ikke uten videre øker ved å anlegge firefelts veg mot 90 km/t og to-tre felts veg med midtdeler. De viser til sammenheng mellom fart og ulykker. De mener at maksimal hastighet må settes til 90 km/t.
- 15.4 Mener at utbedring av transport må fremme nullvekstmålet i byvekstavtalen, og mener det best kan gjøres ved å prioritere oppgradering av jernbanen, og få transport over på skinner.
- 15.5 Mener at tiltaket medfører svært stor miljøskade og at dette kan reduseres ved å anlegge vei med to-tre felt i stedet for fire felt.
- 15.6 De slutter seg til notatet «Foreløpige vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel II» (08.09.20) fra vannområdekoordinator for Stjørdalsvassdraget, der det påpekes at vilkårene etter vannforskriften ikke er oppfylt med planforslaget, og forutsetter at Nye Veier og kommunen sørger for videre miljøkartlegging, utredning av alternative løsninger og avbøtende tiltak. De konkrete undersøkelsene som notatet etterlyser må utføres, og utbygger må utarbeide systematisk kartlegging som dokumenterer tilstand og konsekvenser for vassdrag og økologi i hele

15.1 Klimamålet til prosjektet er:

- Prosjektet skal bidra til økt utvikling av løsninger som reduserer ressursbruken og reduserer klimagassutslippet i anleggs- og driftsfasen.
- CO₂-utslippene fra drift og vedlikehold skal reduseres med minst 75 % innen 2030 i forhold til basisberegningene.
- CO₂-utslipp fra prosjektets anleggsgjennomføring skal reduseres med minst 40 %, med basisberegningen utarbeidet i 2016.

Norge har i Nasjonal transportplan (NTP) for 2018 - 2029 presentert regjeringens måltall for kjøretøy, og dette er:

- «Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025.
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy».

Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) <https://ofv.no/registreringsstatistikk> sin statistikk for september 2020 viser at nullutslippsbiler utgjør 61,5 prosent markedsandel på landsbasis. Nullvekstmålet er politiske prioriteringer, og ligger utenfor prosjektet sitt mandat.

15.2 Tiltak mot svevestøv og mikroplast.

Det er en politisk bestilling fra regjering og Storting om økt hastighet på vegsystemet i Norge som skal bidra til å binde bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen. Valg av hastighet er gjort med utgangspunkt i denne bestillingen.

nedbørfeltet. De mener dette danner et kunnskapsgrunnlag som må foreligge før saken legges frem til politisk høring.

Framtidas kjøretøypark forventes å være basert på andre energibærere enn bensin og diesel. Utslipp av svevestøv fra flytende energibærere vil da bli redusert, mens vegstøv vil øke med økt hastighet. Foreslått veglinje vil føre til at færre innbyggere vil bli eksponert for svevestøv enn dagens veglinje. Avbøtende tiltak er renhold av veg.

Utslipp av klimagass med flytende energibærere vil generelt også øke fra 70 km/t og oppover, men dette avhenger av kurvatur, stigning, sannsynlighet for oppbremsing pga. kryss osv. Overgang til andre energibærere på bilparken vil redusere klimagassutslippet.

Utslipp av mikroplast vil øke med økt hastighet. Utslipp av mikroplast vil dels bli bort transportert med vann til grøfter (se VA-notat), og luftbåren mikroplast vil spres i omgivelsene. Driftsrutiner på renhold av veg vil ha betydning for omfang på spredning av mikroplast til luft.

15.3 Trafikksikkerhet er vurdert i TS-rapport og ROS-analyse.

15.4 Transport på jernbane, byvekstavtale og nullvekstmålet er politiske prioriteringer, og ligger utenfor prosjektgruppa sitt mandat.

15.5 Prosjektgruppa legger vedtatt kommunedelplan og KDP til grunn for videre planlegging av ny E6.

15.6 «Foreløpige vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel II» (08.09.20) er et notat som Stjørdal kommune la ved planforslaget da det ble sendt på offentlig ettersyn og høring. Dette er svart ut i Nye Veier sin uttalelse til planen, se merknad nr. 20.

16 Jordvern Trøndelag, brev datert 30.10.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
16.1 Jordvern Trøndelag (JT) er fornøyd med at store deler av strekningen legges i tunnel og unngår konflikt med nedbygging av matjord.	16.1 Tas til orientering.
16.2 Det påpekes at betydelig jordbruksarealer på strekningen Kvithammar – Holan bygges ned, og at bruløsning over Vollselva går over dyrka mark og jernbanen. Brua kan forringe matjorda ved spredning av mikroplast og ikke minst veisalt. Det bes om å utrede løsninger som forhindrer at dette spres fra veg/bru.	16.2 Vollselvbrua utføres med kantdragere langs bruas sidekanter. Partikler og flytestoffer som transporteres av vegvannet på brua vil sammen med vannet føres langs disse kantene og til sluk i brubanen ved brusøyler. Her tas vannet ned i lukket rørsystem ned til bakkenivå. Herfra ledes vannet videre til ett-trinns renseløsning. Renseløsningen vil holde tilbake partikler og flytestoffer.
16.3 JT er bekymret for matjordas tekniske tilstand etter at brukarene er etablert på matjorda. Drenering og andre agronomiske utfordringer må løses for å unngå unødvendig forringelse av matjord.	16.3 Fagrapport «Jordhåndtering ved nydyrking og reetablering av jordbruksareal etter anleggsvirksomhet» har gode beskrivelser av reetablering av matjord. Det er ingen spesiell beskrivelse knyttet til brufundamentene, men de beskrivelsene som står i rapporten dekker også områdene under brua.
16.4 JT er ikke negativ til at bekken mellom Holvegen og Vollselva legges i rør av hensyn til bondens interesser.	
16.5 JT er bekymret for gårdbrukere som blir direkte berørt av veien, hvor driftsgrunnlaget blir redusert som følge av redusert tilgang på matjord. Jordvern Trøndelag oppfordrer Stjørdal kommune til å følge opp gårdbrukerne som blir berørt av reguleringsplanen og bidra til at matproduksjonen ikke reduseres på gårdsnivå og at fremtidige landbruksarealer har god arrondering for gårdbrukerne.	16.4 Tas til orientering. Planforslaget som ble sendt på høring viser at Raudhåmmårbekken legges i rør, men det er med bakgrunn i notat fra vannområdekoordinator og tilbakemelding fra sektormyndigheter i høringsperioden utarbeidet notat som i tillegg også viser alternativ med åpen bekk. Dette er gjort med bakgrunn i Vannforskriften. Valgt løsning med åpen bekk er et resultat av sektormyndighetenes og kommunens samlede vurdering.
16.6 Like over tunnellini laget er det lokalisert et viktig beiteområde som har høy bruksverdi på ett av gårdsbrukene. En av kvalitetene som gjør området spesielt verdifullt er dyrenes tilgang på vann. JT frykter at vannet vil ledes bort som følge av etablering av tunnel og tilhørende infrastruktur under disse beitearealene. Det ber om at det settes krav til tiltakshaver som ikke forringer beitekvalitetene for dette området.	16.5 Planbeskrivelsen og KU naturressurser redegjør for beslaglegging av dyrka mark og nydyrking og jordforbedring.
16.7 JT er negativ til at det legges opp til fartsgrense på 110 km/t, som medfører økt utslipp av mikroplast til dyrkamarken langs vegen. Det forutsettes at det blir etablert tiltak for å samle opp mikroplast i avrenninga,	16.6 Jorda rett over tunnelmunningen er regulert til vegformål og forutsatt innløst. Jorda lenger opp berøres ikke av

<p>men det som blir spredd gjennom lufta, kan bare reduseres gjennom nedsatt hastighet på strekninger langs dyrkamark og sårbar natur. Det etterlyses konsekvensutredning for spredning av mikroplast til områdene langs veien, avhengig av hastighet.</p> <p>16.8 Sidearealene til ny E6 og landbruksarealet heves og bidrar til bedre arrondering og slakes ut før reetablering av jordbruksareal i dette området. Jordvern Trøndelag er tilfreds med at dette arbeidet gjøres i nært samarbeid med NIBIO som har opparbeidet seg god kompetanse på reetablering av matjord.</p> <p>16.9 Avslutningsvis savner Jordvern Trøndelag en felles planlegging av ny samferdselsinfrastruktur, hvor jernbane og vei samordnes. Det vil snart bli behov for ny trasé med dobbeltspor for jernbanen langs samme veistrekning som nå planlegges. Dersom dette hadde vært samordnet, mener de at det totalt sett ville ha minimaliserer tap av dyrkamark.</p>	<p>anlegget. Det er forutsatt at tunnelen ikke gir slik drenering at det påvirker vanntilgangen i matjordlaget over tunnelen. Jordsmonnet er vurdert å ha stor vannlagringsevne (Nibio kilden), så det forventes ikke at tiltaket skal gi vesentlig endrede forhold som beite. Det er ikke tillagt verdi i KU naturressurser. Dette beskrives i KU naturressurser.</p> <p>16.7. Se svar i pkt 15.2.</p> <p>16.8 Tas til orientering.</p> <p>16.9 I august 2010 utarbeidet Statens vegvesen og Jernbaneverket i fellesskap en konseptvalgutredning (KVU) for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer. I august 2016 ble det avholdt oppstartsmøte for dobbeltspor Stjørdal-Åsen. Jernbaneverket utarbeidet et forslag til planprogram som foreløpig ikke er lagt fram for kommunal behandling. Dette planarbeidet har stoppet opp. I tidligere planer var det en intensjon om samordnet planlegging og bygging av veg og jernbane på strekningen Stjørdal-Åsen. På grunn av ulik bevilgningstakt er en slik samordning ikke lenger mulig.</p>
17 Franzefoss Pukk - brev datert 05.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>17.1 Franzefoss Pukk ønsker dialog med Nye Veier og entreprenør/konsulent rundt anvendelsen av tunellmasser. Masser kan mottas hos deres produksjonsanlegg på Fossberga i Stjørdal kommune, for mellomlagring, knusing for gjenbruk og videresalg i markedet. Håndtering av dem vil være et klimaklokt gjenbruk og transport av masser. Dette vil være en samfunnsnyttig ressurs og vil håndteres på områder som er godkjent av miljømyndighetene og kommunen. Franzefoss har lang erfaring og kompetanse med mottak og håndtering av store overskuddsmasser fra veg-</p>	<p>17.1 Tas til orientering.</p>

og jernbaneprosjekter. Pukkverket ligger sentralt plassert langs Selbuveien, ca. 12 km fra tunnelpåhugget på Holan.	
18 Kjell Arild Rosvold, Bolkvegen 45, 7512 Stjørdal - brev datert 05.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>18.1 Det henvises til tidligere innspill til kommuneplanen datert 22.08.2015 og 14.09.2015. Det uttrykkes bekymring for trafikk på ny lokalveg som planlegges uten støyskjerming, og at det kan komme mer trafikk på denne.</p> <p>18.2 Mener at hastighet på 60 km/t og fri sikt 100 meter nordover, medfører et trafikkfarlig kryss ved de private eiendommene i Bolkvegen 45.</p> <p>18.3 Fra rundkjøringen og nordover vil lokalvegen gå rett inn i en stigning som medfører ekstra støy ved akselerasjon og giring.</p> <p>18.4 Det uttrykkes bekymring for omkjøring (på lokalvegen) når det skal drives vedlikehold, eller ved ulykker på E6.</p> <p>18.5 Det stilles spørsmålstegn ved at begrunnelsen for at lokalvegen er lagt vest for E6 er hensynet til jordvernet.</p> <p>18.6 Økning av dimensjoneringen av vegen fra 90 til 110 km/t medfører større beslag av areal. Mener at i sum er ikke forskjellen på tapt dyrka mark så stor at den kan veie opp for ulempene tiltaket medfører for dem. Det bemerkes at dette har vært problematisert i kommunedelplanen, og at det den gang ble konkludert med at østlig linje for lokalvegen var bedre. Hvis ny E6 trekkes lenger øst medfører det at det blir en slakere kurve på lokalvegen, med bedre sikt mot av-/påkjøring, og det vil være plass til støyskjerm mot ny E6, og mot ny lokalveg.</p> <p>18.7 Støyskjerm som i dag ligger i plankartet mot ny E6 må være av støyabsorberende materiale for å hindre at støy reflekteres mot eksisterende eiendommer.</p>	<p>18.1. Eksisterende støyskjerm vil bli flyttet og reetableres mot E6. Støyberegningene viser at støyskjerm mellom ny fylkesveg og bebyggelse ikke vil gi skjermingseffekt for støy fra E6. Det er derfor valgt å plassere støyskjermen der den gir best effekt på støynivået. Det er ikke ønskelig med støyskjermer på hver side av ny fylkesveg. Dette vil gi en korridoreffekt. Bebyggelsen i Bolkvegen sikres med lokale støytiltak, enten med lokale skjermer på egent tomt, uteplass og/eller tiltak i fasade.</p> <p>18.2 Siktkrav i hht. håndbøker er oppfylt.</p> <p>18.3 Støy som skyldes stigning er tatt høyde for i beregningene.</p> <p>18.4 De fleste ulykker på E6 vil kunne håndteres uten at trafikken omdirigeres til lokalvegen. Ved enkelte typer vedlikehold vil det være aktuelt å benytte omkjøring på lokalvegen. Planlagt vedlikehold vil primært foregå på kvelds-/nattestid hvor det er mindre trafikk. Dette forventes ikke å skape utfordringer.</p> <p>18.5 Ved å legge lokalvegen vest for E6 beslaglegges mindre dyrka mark. Jordvernet veier tungt.</p> <p>18.6 Dimensjonerende hastighet har ikke betydning for arealbeslag annet enn om en vurderer 2/3-felt. Her er det imidlertid 4 felt på Kvithammar og uansett 2 tunnellop så det er lite å hente på å snevre inn til 2/3-felt over en kort strekning. Linjeføringen på E6 er låst i Kvithammarkryset. En har gjennom planfasen skjøvet</p>

<p>18.8 Fartsgrensen på lokalveg fra Kvithammarkrysset må ikke være over 50 km/t.</p>	<p>linjen litt østover, bla. for å sette igjen større del av Storhaugen. Det er tilstrekkelig plass for støyskjerm og linjeføringen tilfredsstillende aktuelle krav slik den foreligger.</p> <p>18.7 Materialer i støyskjerm vil vurderes i byggefasen. Det legges hovedsakelig opp til gjenbruk av eksisterende skjerm. Det tas høyde for refleksjon fra skjerm ved beregning av støynivå der den type skjerm er aktuell.</p> <p>18.8 Tas til orientering. Planforslaget tar ikke stilling til om fartsgrensen skal settes ned. Vegene vil i framtida bli klassifisert som fylkesveg og skiltet hastighet vil bli avklart i skiltplaner hvor vegeier er skiltmyndighet og hvor politiet, kommunen mfl. er høringspart.</p>
---	---

19 Petter Andreas Vikan, Kvithammer Østre (gnr 88/bnr 1 og 9)- brev datert 09.11.2020

Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>19.1 Det bes om at Stjørdal kommune er konsekvent og bidrar til at navnet <i>Kvithammer</i> blir brukt som korrekt stavemåte i tilknytningen til E6-utbyggingen. Navnet <i>Kvithammar</i> har dukket opp i senere tid som en blanding av <i>Kvithammar</i> og <i>Kvithammer</i>. Dette har ingen forankring som stedsnavn.</p>	<p>19.1 Planen forholder seg til navnebruk i Statens kartverk. Ber kommunen eller grunneier om å argumentere overfor kartverket dersom en mener navnetilsettingen er feil.</p> <p>19.2 Tas til orientering.</p>
<p>19.2 Det henvises til pkt. 5.2.1 Lokalveisystem på Kvithammer. Alternativ 1 med ny fylkesveg parallelt med ny E6 på vestsiden, er et godt forslag, med effektiv bruk av dyrkajord. Sammenlignet med alternativ 2, der det ble beregnet beslag på 25 daa dyrka jord, åpner dette alternativet for etablering av nødvendig vegrelaterte funksjoner innenfor samme ramme eller med mindre bruk av dyrka jord.</p>	<p>19.3 Krysset er utformet i hht. vegvesenets håndbøker.</p> <p>19.4 Planforslaget legger til rette for etablering av rasteplass slik som i dag. Kap. 5.6.5 i planbeskrivelsen omhandler rasteplass og pendlerparkering. Det er beskrevet at det legges til rette for langsgående parkering for større kjøretøy, og dette kan f.eks. være bobiler. Det skal ikke etableres truckstop her. Framtidig eier av plassen må tilse at plassen benyttes i den hensikt den er tiltenkt og evt. regulere bruken via skilting hvis nødvendig. Pendlerparkeringen plasseres i tilknytning til rasteplassen for å samle funksjonene.</p>
<p>19.3 Det henvises til pkt. 5.6.3 Kryssløsninger. Utbedring av kryssløsninger vil legge stort press på områdene rundt krysset. Rundkjøring på 40 meter i diameter må kunne utformes slik at modulvognvogt kan bruke de uten at rundkjøringen trekkes lengre vekk fra broen.</p>	<p>19.5 Servicesenter ved Kvithammarkrysset er ikke tatt med i planene. Statens vegvesen henviser i den sammenheng til</p>

<p>19.4 Det henvises til pkt. 5.6.5 Rasteplass – Tungtransport og pendlerparkering. Rasteplassen bør forbeholdes vanlige reisende og være et trivelig første møte med Stjørdal. Større kjøretøy må enten henvises til Gråmyra eller Stav slik det er planlagt i Nasjonal plan for truckstopp, eller det må vurderes et alternativ på Kvithammer, adskilt fra rasteplassen som en konsekvens av utbyggingen. Pendlerparkering foreslås på motsatt side av E6 i spissen av jordet mellom William Holmens vei og E6. Denne kan bygges etter behov, og utvides når det trengs.</p> <p>19.5 Kvithammerkrysset gir en god mulighet for etablering av et servicesenter for reisende. Det er tidligere lagt frem forslag til servicesenter. Det henvises til vedlegg. Hvileplass for tungtransport foreslås i dette området, og har også blitt påpekt av Norges lastebileierforbund.</p> <p>19.6 Det vises til kontakt med Nye Veier og stilles spørsmålstegn ved behovet for EL-billading for de som parkerer på pendlerparkeringa, da dette sannsynligvis ikke trengs på dette stedet, når det er så nært hjemme, og oppladningen vil ta kortere og kortere tid.</p> <p>19.7 Det er behov for biogassanlegg for større kjøretøy, som et klimanøytralt alternativ.</p> <p>19.8 Petter Vikan mister til sammen 70 dekar dyrka jord til E6 utbyggingen. Et serviceanlegg vil gi leieinntekter til gården og større mulighet til å erstatte jord som har gått med til veiformål.</p>	<p>hvileplassene på Stav og Gråmyra. Behov kan imidlertid endres på sikt, og nærhet til etablerte kryssområder på E6 vil naturlig nok være aktuelle punkter å vurdere.</p> <p>19.6 Det vil bli <u>forberedt</u> for ladestasjon ved at det uansett legges trekkerør for høyspent frem til rasteplassen. NV skal ikke eie/drifte ladestasjon i dette området, men det kan bli aktuelt at framtidig vegeier ønsker slik etablering.</p> <p>19.7 Tas til orientering.</p> <p>19.8 Tas til orientering. Planforslaget tar ikke stilling til dette</p>
--	---

20 Nye Veier, brev datert 05.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>20.1 I bestemmelsene står følgende under pkt. 7.2.5; «Gang- og sykkelveg mellom Vollsdalen og Skatvalskrysset skal være bygd før ny E6 åpnes for trafikk.» NV har merknad til bestemmelsen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Med bakgrunn i høye kostnader og stor usikkerhet til gjennomførbarhet mener Nye Veier at rekkefølgebestemmelsen er urimelig og bør tas ut da det kan true realisering av hovedprosjektet. De viser til notat som viser alternative traseer for gang- og sykkelveger. Nye Veier foreslår at videre avklaringer for gang- og sykkelveg gjøres av SK og NV etter høringsperioden. <p>20.2 Bestemmelse 7.3.4 sier følgende; «For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen. Tiltaket skal være utført før anleggsstart.»</p> <ul style="list-style-type: none"> Nye Veier har forståelse for at kommunen vil at gang- og sykkelvegen skal være et permanent tiltak, men mener behovet for gang- og sykkelveg vil være når det blir økt trafikk på Vinnavegen. Dette vil være når anleggsriggen tas i bruk i vesentlig grad. Med bakgrunn i dette stiller de spørsmål om tidspunkt for ferdigstillelse. NV foreslår at tidspunkt for ferdigstillelse knyttes til brukstillatelse for riggen. I dialogmøte med kommunen 22.10.2020 ble det besluttet at gang- og sykkelveg langs Vinnavegen skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt. <p>20.3 Bestemmelse 7.3.5 sier følgende; «Dersom masser fra prosjektet E6 Kvithammar – Åsen skal transporteres til Stjørdal havn, skal gang- og sykkelveg langs Havnegata fra krysset ved Storkavavegen til Molovika være opparbeidet i henhold til reguleringsplan 1-220 Stjørdal smabathavn. Tiltaket skal være utført før massetransporten starter.»</p>	<p>20.1 Det er ikke gitt avklaring fra sektormyndighetene og Stjørdal kommune om bestemmelsen skal opprettholdes. Det vises til brev datert 03.12.2020 vedrørende vurdering av G/S veg Vollsdalen-Skatvalkorsen. NV kan ikke forsvare en G/S-veginvestering i det kostnadsspennet som foreløpig anslag tilsier innenfor rammen på E6 Kvithammar-Åsen</p> <p>20.2 NV aksepterer forslag til endret rekkefølgebestemmelsen formuleres slik: «For å ivareta sikker skoleveg skal det opparbeides en permanent gang- og sykkelveg langs Vinnavegen fra Kvithammarkrysset til planens vestre begrensnig. Tiltaket skal være utført senest 3 mnd. etter at brukstillatelse for anleggsriggen på Kvithammar Vestre er gitt.»</p> <p>20.3 Ingen kommentar.</p> <p>20.4 Ingen kommentar</p> <p>20.5 Ingen kommentar</p> <p>20.6 Ingen kommentar</p>

- Prosjektet har lagt til rette for to store deponier i Langsteindalen. Disse vil kunne dekke opp behovet for overskuddsmasse i prosjektet. Bestemmelsen har vært diskutert med SK. Nye Veier skriver at bestemmelsen fører til at det blir mindre aktuelt med evt. utskipping av overskuddsmasse til andre aktører, men har forståelse for SKs syn og aksepterer bestemmelsen.

20.4 Bestemmelse 7.3.3 sier;

«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.»

- Rekkefølgekravet er et resultat av tolkning av vedtaket om at *«netto tap av dyrket jord skal nydyrkes eller nyttes til jordforbedring»* i planutvalget 16. september 2020. Nye Veier tolker vedtaket til at matjord fra areal som omdisponeres fra LNFR til vegformål skal tas vare på og benyttes til jordforbedring/nydyrking. De viser videre til notat som er utarbeidet og som gir oversikt over beslaglagt dyrka mark, og areal som skal nydyrkes/jordforbedres. Med grunnlag i NV sin tolkning av vedtaket og notat angående dette, anser de vedtaket oppfylt slik planen foreligger. De ber derfor om at rekkefølgebestemmelsen tas ut.

20.5 Vassdrag i området

- Det er avholdt flere møter med sektormyndigheter, SK og vannområdekoordinator i høringsperioden for å få en felles forståelse av planforslaget og notatet fra vannområdekoordinator. I etterkant av dette har det blitt utarbeidet et notat som redegjør for NVs betraktninger rundt temaet. Vannkoordinator har etterlyst en systematisk kartlegging av vassdrag og økologi innenfor hele nedslagsfeltet, særlig i vassdraget der Vollselva inngår. NV stiller spørsmål om dette kan pålegges eller tillegges prosjektet.
- I møte med SK ble det besluttet at NV skal kartlegge bekelukkinger i nedbørsfeltet til de vassdrag planen berører.

<p>Dette skal følges opp med følgende rekkefølgebestemmelse; <i>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.</i></p> <p>NV anser, med denne bestemmelsen og gjennomføring av tiltak som beskrevet i notat, at vilkårene i vannforskriftens §12 er ivaretatt.</p> <p>20.6 NV ber SK om å ivareta disse endringene i plandokumentene, og vil bistå merknadsbehandling slik at planen kan fremmes til sluttbehandling i kommunestyremøte 17. desember 2020.</p>	
21 Lars Einar Berg og Else-Beate Lerfald, brev datert 16.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>21.1 Gården deres er lokalisert sentralt i anleggsområdet på Holan Øvre, ved Holveien. Gården har grasfor- og kornproduksjon, i tillegg til innmarksbeite som gir grunnlag for melkeproduksjon. I tillegg leier gården kornjord, grasjord og innmarksbeite.</p> <p>21.2 Planen påvirker deres dyrka mark slik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Store deler av eiendommen vil beslaglegges i anleggsperioden. Beslaglagt areal, og areal som går tapt utgjør 195 daa. Nye Veier har sørget for 150 daa leiejord under anleggsperioden. Denne leiejorden må prioriteres til grasforproduksjon. Dette gjør at kornproduksjonen vil gå betydelig ned i anleggsperioden. • I tillegg til 30 daa dyrket mark som går tapt, kommer nye driftsveger for gårdsdrift og adkomst til teknisk infrastruktur. Arealer til drifts- og adkomstveger vil kjøpes ut uten kompensierende areal. Plandokumentene gir ikke et klart svar på hvor mye areal dette vil utgjøre – noe som gir usikkerhet for hvordan gårdens produksjon påvirkes. • De forventer at båndlagt areal i anleggsperioden overleveres i bedre stand enn ved anleggsstart (dreneringsforhold og topografi). Dette kompenserer forhåpentligvis tapt areal. 	<p>21.1. Tas til orientering.</p> <p>21.2 Tas til orientering. Det vises til reguleringsbestemmelsene 3.2.5 vedrørende håndtering av eksisterende matjord mm, samt fellesbestemmelser for hele planområdet som sikrer ivaretagelse av områder som berøres.</p> <p>21.3 Tas til orientering. Alternativer med både åpen og lukket Raudhåmmårbekk er vurdert i planfasen, og eget notat er utlagt i høringsperioden. Dette ble gjort med bakgrunn i Vannforskriften, samt innspill fra vannområdekoordinator og signaler fra sektormyndighetene i planprosessen. Notatet er etter høringsfase supplert med flere alternativer etter innsigelse fra Fylkesmannen. Dette er også sendt ut til berørte grunneiere for kort høring før sluttbehandling. Valgt løsning er et resultat av sektormyndighetenes og kommunens samlede vurdering. Det vil bli gitt kompensasjon for tapt dyrka mark.</p> <p>21.4 I anleggsperioden vil det etableres midlertidig gjerde som hindrer beitedyr å forville seg inn i anleggsområdet. Veg og tunnelportaler vil bli sikret med viltgjerde i ettertid, dette vil også sikre mot husdyr. Det forventes at det i ettertid skal bli plass til</p>

<ul style="list-style-type: none"> • De er avhengige av å ha tilgang til nåværende driftsveg gjennom anleggsperioden for å komme seg til landbruksareal som ikke inngår i anleggsområdet. • Deler av deres produksjonsareal vil lokaliseres under planlagt bru over Vollelva. Dette vil gi ulemper blant annet i form av skygge og tilførsel av vegsilt. De forventer at brua konstrueres slik at spredning av vegsilt o.l. minimaliseres. • De er redd for at B-sjiktet som blir liggende gjennom anleggsperioden og som blir utsatt for jordpakking fra anleggsmaskiner mistet kvaliteten som matjord. De er veldig bekymret for at dette kan føre til tap av produksjon. De forventer at entreprenør gjør tiltak for å i størst mulig grad gjøre tiltak for å bevare kvalitetene til B-sjiktet. <p>21.3 De mener at det er uheldig om Raudhåmmårbekken ikke legges i rør da dette medfører betydelig tap av dyrkamark. De har belaget seg på at arealene, der bekken skulle legges i rør, ville bidra til kompensasjon for dyrkamark. De ønsker at bekken legges i rør helt ned til Vollselva, ravinen fylles opp og at matjord etableres plant med tilstøtende skiffer. Dersom bekken legges åpent er de bekymret for hvem som har vedlikeholdsansvaret.</p> <p>21.4 Beiteareal</p> <ul style="list-style-type: none"> • De stiller spørsmål om hvordan drift av landbruksareal skal kunne opprettholdes inntil anleggsområder og driftsveger. Hvordan skal f.eks. anleggsområder sikres for å hindre at beitedyr kommer inn, og hvem skal bære kostnader for evt. gjerder? • I dag benytter de arealer ovenfor nytt tunellinnslag til beite. På grunn av arealenes gode tilgang til vann, og beliggenhet nær driftsbygningen, har de stor bruksverdi. Det forventes at ny vei og tunnel ikke forringer disse arealene. • For å få tilgang til beitearealene er de avhengige av å krysse Holvegen. De er bekymret for at dette kan bli utfordrende i anleggsperioden p.g.a. mye trafikk. 	<p>passasje mellom portaler og Holvegen for husdyr slik at resterende beiteareal øst for E6 kan nås. I deler av byggeperioden må en trolig påregne noe redusert tilgang. Tidvis kryssing av Holvegen for i perioder å nå beite på motsatt side, bør kunne løses med god dialog med utøvende entreprenør. Det vises for øvrig til rekkefølgebestemmelser som sikrer håndtering av anleggstrafikk mm, og utarbeidelse av kvalitets- og internkontrollsystem i gjennomføringsfasen.</p> <p>21.5 Reguleringsbestemmelsene sikrer ivaretagelse av støy i henhold til forskriften T-1442/2016. Det vil bli gjort beregninger for å vurdere behov for tiltak knyttet til både utendørs- og innendørs støynivå. Det er ikke foreslått støyskjerm langs E6 i dette området da høydeforskjell mellom støykilde og gården gir begrenset nytte av denne. Hvis behov tilsier det, kan lokale tiltak være aktuelt, både i form av skjerm/voll og/eller i fasade.</p> <p>21.6 Tas til orientering. NV vil komme tilbake til flere av disse kommentarene både gjennom videre prosess med grunnverv og ulempeerstatning, samt gjennom dialog med praktiske forhold i byggefasen. Vi vil i begge disse tilfellene prøve å bidra til at både gårdsdrift og anleggsdrift kan fungere best mulig på kort og lengre sikt.</p> <p>21.7 Tas til orientering.</p> <p>21.8 Tas til orientering. Det vises til reguleringsbestemmelsene 3.2.5 vedrørende håndtering av eksisterende matjord.</p> <p>21.9 Tas til orientering. Se kommentar i pkt. 21.3.</p>
--	--

-
- 21.5 De er redd for at ny E6 kan føre til sjenerende støy for gårdstunet og dyrene. Per i dag fungerer en eldre oppført korntørke som støyskjerming. Denne kan være aktuelt å rive – og de er dermed bekymret for at mulighetene til å modernisere driften kan gå utover kvaliteten på gården med tanke på endret støy. De foreslår å etablere støyskjerm mot bolighus som en del av viltgjerdet som skal etableres langs veien mellom brua og tunellinnslaget.
- 21.6 Til slutt bemerkes følgende:
- De krever at alle mulige tiltak må utføres for å dempe skadevirkningene på kort og lang sikt.
 - De mener de må få full kompensasjon for de skader utbyggingen medfører under og etter anleggsperioden.
 - De ønsker forståelse for at matjord er en særdeles sårbar ressurs for gårdsdrifta, og at de er avhengige av å redusere tapet av matjord til et minimum for å ha et drivverdig gårdsbruk.
 - De foreslår at overskudd av matjord tas i bruk til jordforbedring på deres areal sør for jernbanen.
 - Planen må ha som hensikt å i størst mulig grad opprettholde driftsgrunnlaget på de berørte landbrukseiendommene.
- 21.7 Som vedlegg til uttalelse fra Lars Einar Berg og Else-Beate Lurfald ligger et notat (datert 13.11.2020) fra Norsk Landbruksrådgivning. De poengterer at Lars Einar Bergs gård, Holan Øvre blir sterkt rammet av ny E6.
- 21.8 De skriver at Holan Øvre har 50 daa planert leirjord mellom jernbanen og Vollselva. I tillegg har naboeiendommen (Henrik Valstad) 25 daa planert leirjord i forlengelsen av dette. For å forbedre denne jorda er det viktig å tilføre matjord av god kvalitet. De mener dette kan gjøre ved å flytte matjord fra vegtraseen til det omtalte arealet. Gammel matjord har et lavt C/N forhold og stor evne til å stabilisere jordstruktur – noe som er vesentlig for å øke avlingsnivå på planert leirjord. I tillegg fører det til økt vannlagringsevne i jord, og minker risikoen for erosjon. Det er ønskelig med om lag 30 cm matjordlag på toppen av den planerte leirjorda
-

– 15-20 cm som harves inn i toppsjiktet og deretter 18-20 cm sjikt med matjord. De ønsker at tilgjengelig matjord fra vegtraseen blir disponert på omtalte eiendommer for å øke produksjonsevnen.

- 21.9 De påpeker at dersom Raudhåmmårbekken legges på dyrka mark, og ikke i rør, vil det føre til ytterligere reduksjon i Lars Einar Bergs arealgrunnlag for videre drift. En åpning av bekken gir et tap på min. 5 daa dyrkajord. De påpeker at det ikke er lagt frem at det er viktig for biologisk mangfold og fiskebestand å åpne bekken. De skriver at deres primære ønske er at Raudhåmmårbekken blir lagt i rør slik at arealtapet for areal til forproduksjon og korn blir så lite som mulig.

22 Fylkesmannen i Trøndelag, brev datert 16.11.2020

Resymé av innspill

Fylkesmannen har samordnet uttalelse fra Bane NOR SF og Forsvarsbygg. De har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen, og har kommet frem til at avskjæring ikke er aktuelt.

Fylkesmannen fremmer følgende **innsigelser**:

- 22.1 Med hjemmel i jordlova § 9 fremmes innsigelse til det er kommet frem til løsninger for flytting av Raudhåmmårbekken som i mindre grad medfører beslag av dyrka jord og ulemper for landbruksdrifta.
- 22.2 Med hjemmel i naturmangfoldloven §8-12 fremmes innsigelse frem til det detaljert vises hvordan konsekvensene for naturmiljø i alternative løsninger 3 og 4 er vurdert. Dette må foreligge før de kan ta stilling til hvilke løsninger som er mest akseptable ut ifra hensynet til naturverdiene.
- 22.3 Med hjemmel i vannforskriften §12 fremmer de innsigelse med bakgrunn i manglende vurdering av hvor lang tid det vil ta før Vollselva oppnår tilnærmet førtilstand.
- 22.4 Med hjemmel i pbl. og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremmer de innsigelse frem til det foreligger bestemmelse som sikrer universell

Nye Veiers kommentar

- 22.1 Kommenteres under merknad 23
- 22.2 Kommenteres under merknad 23
- 22.3 Kommenteres under merknad 23
- 22.4 Kommenteres under merknad 23

utforming av gang- og sykkelveger, fortau og andre ganglinjer/gangadkomster samt parkeringsplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Bane NOR fremmer følgende innsigelser:

22.5 Ny felles driftsadkomst for landbruk, bestemmelsesområde #1, må tydeliggjøre rettighetshavere for ny landbruksveg via Holan jernbanekulvert og standarden på den nye felles landbruksvegen i reguleringsbestemmelsene.

22.6 Juridisk bindende forprosjektrapporter skal ikke gjelde forhold som avklares etter jernbaneloven. Reguleringsbestemmelser må endres slik at jernbanerelaterte forhold ikke gis juridisk binding.

22.7 Bestemmelsesområde #A6 og #R2 må suppleres med følgende; *Det tillates ikke tiltak som kan være til hinder eller skade for jernbanen, herunder tiltak som påfører jernbanen økte driftskostnader eller tiltak som kan føre til redusert fremkommelighet for jernbanetrafikken.*

22.8 Reguleringsbestemmelser for overvann og flom må suppleres med vilkår som sikrer jernbanen mot flom og erosjon.

Forsvarsbygg fremmer følgende innsigelse:

22.9 Planforslaget er knyttet til konflikt med deres virksomhet ved at arealbruksinteresser i området i Langsteindalen blir berørt. Dette gjelder særlig riggområde #R3, deponi og sidetak vist på figur 9 og 10 vist i vedlegg R1-ANL-01 Anleggsgjennomføring m.m.

22.5 Kommenteres under merknad 3.

22.6 Kommenteres under merknad 3.

22.7 Kommenteres under merknad 3.

22.8 Kommenteres under merknad 3.

22.9 Kommenteres under merknad 24

23 Fylkesmannen i Trøndelag, brev datert 16.11.2020

Resymé av innspill

De påpeker at de har uttalt seg flere ganger til planarbeidet når det gjelder landbruk. De uttaler at planen innebærer store negative konsekvenser for landbruket. Med bakgrunn i nasjonale føringer om jordvern og på dette stadiet i prosessen vil uttalelsen hovedsakelig ha

Nye Veiers kommentar

23.1 Rasteplassen istandsettes med samme størrelse/nivå som dagens situasjon. Økning av arealbeslag på dyrka mark er et resultat av endret kryssutforming på Kvithammarkrysset (5 armer i rundkjøringen) med omlegging av Vinnavegen, samt Trøndelag

<p>som formål å minimere omdisponering og ulemper, samt avbøtende tiltak.</p>	<p>Fylkeskommune sitt ønske om tilrettelegging for pendlerparkering. Geometrien er bestemt ut ifra håndboks krav til svingradier og avstandskrav fra rundkjøring til avkjøring til rasteplass.</p>
<p><u>Faglige råd</u></p>	<p>23.2 Lengre bru over Vollsdalen ble vurdert i forbindelse med alternativsvurderinger tidlig i prosjektet. Anbefalt løsning har sammenheng med tekniske, miljømessige forhold og løsning som gir minst negativ påvirkning på landbruket. I tillegg skårer alternativ 4 best på materialutnyttelse, gir minst massetransport, laveste CO₂ utslipp og gir minst ulempe for berørte naboer. Planbeskrivelsen er gitt utdypende suppleringer på argumentasjoner for valgt alternativ i pkt. 5.2.2.</p>
<p>23.1 Beslaget av dyrka mark ved Kvithammarkryset har økt på grunn av større kryss. I tillegg er rasteplass forskjøvet vestover ut i dyrka mark. De råder derfor til at det vurderes om det er nødvendig med så stor rasteplass eller om det kan reduseres slik at jordvernet blir ivaretatt i større grad.</p>	<p>23.3 Det har vært fokus på å begrense inngripen i furukollen i prosessen. Inngripen i furukollen har sammenheng med veg geometri, mulig tunnelpåhugget ved Holan og kryssing over Vollselva/Vollsdalen. Plassering av tunnelpåhugget er påvirket av fjellets beskaffenhet, mens grunnforholdene gir føringer mht. fundamentering/plassering av brua og kryssing av Vollselva/Vollsdalen. Dette samt håndboks krav styrer kurvaturen i veggeometrien.</p>
<p>23.2 Fylkesmannen råder til å vurdere en lengre bru over dalen og Vollselva slik at behovet for fylling og inngrep i jordressursene minimeres.</p>	<p>23.4 Tas til orientering. Bestemmelsene er supplert med følgende; <i>«Der tiltaket utløser behov for reetablering/nyetablering av overvanns- og dreneringssystem, skal dette gjennomføres som en del av tiltaket».</i></p>
<p>23.3 Ny veg har negative konsekvenser for kulturlandskapet. De trekker spesielt frem furukolle ved dagens E6 på Kvithammar og gir faglig råd om å søke løsninger som unngår inngrep i den. Dette kan gjøre ved å legge vegen på østsiden av kollen.</p>	<p>23.5 Tas til orientering. Eksisterende vegarealer omreguleres til arealformål LNFR så langt det er mulig. <i>For øvrig vises det til beskrivelse av istandsetting av slike arealer i fagrapport R1-PLAN-04 «Jordhåndtering ved nydyrking og reetablering av jordbruksareal», datert 25.08.20.»</i></p>
<p>23.4 De råder til at det bør tas inn en bestemmelse som sikrer at overvanns- og dreneringssystemer for landbruket blir ivaretatt og reetablert/nybygget der det er behov.</p>	<p>23.6 Tas til orientering. Bestemmelsene om gjerde for beitedyr er supplert i 7.2.2.</p>
<p>23.5 Dersom det er lokalveger som ligger i tilknytning til jordbruksområder som ikke lenger skal nyttes til vegformål råder de til å sikre tilbakeføring av disse til jordbruksformål gjennom bestemmelser.</p>	
<p>23.6 De råder til å ta med gjerder for beitedyr i tillegg til viltgjerder i bestemmelse 7.2.2.</p>	
<p>23.7 Fylkesmannen anbefaler at det vurderes bestemmelser som kan sikre hensiktsmessige adkomst til jordbruks- og skogbruksarealer som blir påvirket av reguleringsplanen, i anleggsfasen og i ettertid anbefales tatt inn.</p>	

<p>23.8 De mener at landskapet i Langsteindalen berøres negativt i langt større grad og fremmer råd om å sikre en bedre utforming av tunnelportalene i Langsteindalen.</p> <p>23.9 Fylkesmannen fremmer råd om å beholde rekkefølgekrav om gang- og sykkelløsning fra Vollsdalen til Skatvalskrysset. I tillegg råder de til at gang- og sykkelveg forbi Kvithammar forsøksgård blir permanent.</p> <p>23.10 Det bør sikres en bedre utforming av tunnelportalene i Langsteindalen.</p> <p>23.11 De minner om at det skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og fungerer som levested for planter og dyr langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring. Med bakgrunn i dette råder de til å sette minimumskrav til bredde og kvalitet på kantvegetasjon inntil vassdrag.</p> <p>23.12 Fylkesmannen råder til å la Raudhåmmårbekken være åpen for å ivareta bekkemiljøet med vegetasjonssone.</p> <p>23.13 Et stort jordbruksareal sør for Forbordsfjellet er avsatt til rigg- og anleggsområde. I utgangspunktet er det ikke ønskelig at slike formål berører dyrka mark. De savner en grundigere behovsgjennomgang og alternativsvurderinger angående dette.</p> <p>23.14 Fylkesmannen foreslår å ta inn supplerende bestemmelse om at det ikke tillates å dispensere fra rekkefølgekravet i rekkefølgekrav 7.1.5 for å sikre at undersøkelser av miljøverdier og vannkvalitet blir gjennomført.</p> <p>Innsigelser</p>	<p>23.7 Tas til orientering. Det foreligger tilkomst via landbruksundergang på Holan. Eiendommene på Vollan får adkomst via Fylkesveien.</p> <p>23.8 Tas til orientering. Tunnelportalen på Holan, søndre påhugg Forbordsfjelltunnelen, er viet ekstra landskapsmessig oppmerksomhet fordi området er et fondmotiv for Kvithammarområdet og fjernvirkningen er relativt stor. Tunnelportalen i Langstein er ikke så eksponert og fjernvirkningen er betraktelig lavere. Utforming av portalene er en avveining av økonomiske forhold og hvor fjernvirkningene er størst.</p> <p>23.9 Gang- og Sykkelveg langs Vinnavegen reguleres permanent. Vedrørende gang- og sykkelveg fra Vollsdalen til Skatvalskrysset så avventes det avklaring fra Trøndelag Fylkeskommune og Stjørdal kommune.</p> <p>23.10. Viser til pkt. 23.8.</p> <p>23.11 Tas til orientering. Planforslaget fremmes med åpen Raudhåmmårbekk. Det vises til innsigelse nr. 1 pkt. 23.15 Forholdene er vurdert i KU for naturressurser, landskap og naturmangfold i tillegg til at temaene er belyst i teknisk notat for åpen Raudhåmmårbekk og planbeskrivelsen pkt. 5.2.2 og 5.2.3. Innenfor arealformålet VNV er det tatt høyde for tilstrekkelig kantvegetasjon for å ivareta naturmangfold og vannmiljø. Vegetasjonsbredden i de ulike bekkene varierer i størrelsesorden ca. 10 til over 40 m. I bekker med minst bredde, Kvernhusbekken, vil ettersituasjonen på vannmiljø og naturmangfold forberes. Samtlige bekker vil utformes naturhermende.</p> <p>23.12 Viser til korrespondanse med Stjørdal kommune vedrørende krav til kantvegetasjon. Vi avventer tilbakemelding fra Fylkesmannen i Trøndelag mht hva som er ønsket som minimumskrav.</p>
--	--

<p>23.15 Med hjemmel i jordloven §9 fremmes innsigelse til planforslaget inntil det er søkt løsninger som beslaglegger mindre dyrka jord og færre driftsulempere for landbruksdrifta i området. Dette gjøres med bakgrunn i at driftsulempene for landbrukseiendommen som rammes av flytting av Raudhåmmårbekken synes å være betydelige. Redusert tilgjengelighet på inneklemt areal tilsier at beslaglagt areal vil være større enn de 5,4 daa som er oppgitt. De ber om at det vurderes om det er hensiktsmessig å gjøre fyllingen mot vegbanen smalere, slik at man får bekken lengre vest enn foreslått i alt. 2. Dette vil gi et bedre arrondert areal på østsiden og mindre driftsulempere. Dette bør sees i sammenheng med en lengre bru.</p> <p>23.16 Med hjemmel i naturmangfoldloven §8-12 fremmes innsigelse inntil det detaljert vises hvordan konsekvensene for naturmiljø i alternative løsninger 3 og 4 er vurdert. Fylkesmannen er bekymret for ravinedalen som skal fylles opp. Forslaget vil føre til en sterk reduksjon av naturverdiene i området. De stiller spørsmål ved hvordan målene for de fire alternativene er vurdert og vektet, og at konsekvensene for klima og naturmangfold samles under samme mål. Sammenstilling av evaluering av alternative løsninger viser ikke hva eller hvordan de er vurdert eller vektning av verdiene. De vurderer alternativ 3 som en bedre løsning for naturverdiene. De kan ikke se at det er god nok dokumentasjon for at alt. 4 er et bedre alternativ. Før de katar stilling til hvilke løsninger som er mest akseptable ut fra naturverdiene må det komme klart frem hvordan konsekvensene er vurdert for alt. 3 og 4.</p> <p>23.17 Fylkesmannen anser det som en mangel at planforslaget ikke innehar en vurdering av hvor lenge det vil ta før Vollselva oppnår tilnærmet førtilstand og fremmer derfor innsigelse med bakgrunn i T-2/16 pkt. 3.7 Vannmiljøkvalitet. En slik vurdering er nødvendig for å avgjøre om tiltaket skal vurderes etter vannforskriftens §11 eller §12.</p>	<p>23.13 Det vises til rapport for anleggsgjennomføring, (3-053 R1-ANL-01 Anleggsgjennomføring) og Teknisk notat «N1-VA-04 Omlegging av Raudhåmmårbekken, åpen løsning.» Rigg må være nær påhugget i anleggsperioden. I tillegg er det behov for å mellomlagre matjord på begge sider av linjen.</p> <p>23.14 Tas til følge. Bestemmelsene er justert.</p> <p>22.15 Tas til følge. Det er utarbeidet et Teknisk notat som belyser 4 alternativer for åpen Raudhåmmårbekk. Det vises til planbeskrivelsen pkt. 5.2.3</p> <p>23.16 Tas til følge. Planbeskrivelsen er oppdatert og dokumenterer hvordan konsekvensene for naturmiljø er vurdert i alternativ 3 og 4. Ytterligere utredning viser at alternativ 4 totalt sett kommer best ut mht. konsekvenser for naturmiljøet. Det vises til planbeskrivelsen pkt. 5.2.2.</p> <p>23.17 Tas til følge. Forholdet er beskrevet og utdypet ytterligere i KU-naturmangfold</p> <p>23.18 Tas til følge. Bestemmelse som sikrer universell utforming er lagt inn i bestemmelsene.</p>
--	--

<p>23.18 Fylkesmannen uttaler at det er positivt at gang- og sykkelveg fra Kvithammarkrysset forbi riggområdet skal etableres permanent før byggestart. Det vil også være positivt at det etableres gang- og sykkelveg fra Vollsdalen til Skatvalskrysset. Det er beskrevet at gang- og sykkelvegene, busslommer og ferdelsoner for forgjengere m.m. skal være universelt utformet. Fylkesmannen mener at universell utforming ikke er tilstrekkelig sikret i bestemmelsene og fremmer innsigelse. Med hjemmel i §1-1 i plan- og bygningsloven og pkt. 4.8 i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fremmes det innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelse som sikrer universell utforming av gang- og sykkelvegen, fortau og andre ganglinjer/gangadkomster samt parkeringsplasser forbeholdt mennesker med nedsatt funksjonsevne.</p>	
<p>24 Forsvarsbygg, brev datert 17.11.2020</p>	
<p>Resymé av innspill</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
<p>24.1 Forsvarsbygg fremmer innsigelse til detaljreguleringsplanen. Dette med bakgrunn i at en god del av planlagte tiltak er i konflikt med Forsvarets virksomhet i Langsteindalen. Dette gjelder særlig riggområde #R3 samt deponi og sidetak vist på figur 9 og 10 i vedlegg R1-ANL-01 Anleggsgjennomføring, m.m. Forsvarsbygg region midt påpeker at det planlegges virksomhet på flere eiendommer som det foreligger tinglyste urådighetserklæringer på. Urådighetserklæringene setter begrensninger til hva og hvilke virksomheter som tillates på eiendommene. De bemerker at det i møter med Nye Veier har blitt orientert om Forsvarets interesser i området.</p>	<p>24.1 Det ble avholdt møte med Forsvarsbygg, Fylkesmannen og prosjektledelsen 25.11.20 hvor prosjektet redegjorde for aktivitet og utførelse i de områder som det er referert til i innsigelsen. I etterkant av møtet ble det sendt over en skriftlig redegjørelse fra entreprenøren vedr. Forventet anleggsvirksomhet i aktuelle områder. Det har vært oppfølgingsmøter med Forsvarsbygg for å kvittere ut innsigelsen.</p> <p>Som konkrete tiltak legges til grunn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plangrensa endres slik at den ikke går inn på eiendommen gnr/bnr. 4/1 (unntak et lite område som inngår i sikringssonen over Forbordsfjelltunnelen). • Deponi i sørøst er tatt ut av planområdet. Det er lagt inn bestemmelsesområder (#10 og 11) om begrenset bruk for deler av områder som er i konflikt med Forsvarets virksomhet (bestemmelse 6.3.9 og 6.3.10).

	<ul style="list-style-type: none"> • Figur 5 i anleggsrapporten oppdateres slik at det ikke kan misforstås mhp. plangrense mot gnr/bnr. 4/2. Denne eiendommen berøres ikke av tiltaket sør for fv. 6816. • Bestemmelse 6.3.5 Område for skogsbilveg ved nordre portal Forbordsfjellfunnelen (#5) suppleres med følgende tekst: «Trasé skal avklares med Forsvaret».
25 Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 18.11.2020	
Resymé av innspill	Nye Veiers kommentar
<p>25.1 NVE påpeker at dagsonen mellom dagens E6 og Forbordsfjellet har et krevende terreng å bygge vei i. De viser til viktige naturtyper, god kvalitet på dyrka mark og krevende grunnforhold. De refererer til de forskjellige alternativene for kryssing av Vollselve. De mener at alternativ 3 er presentert slik at det ikke kommer godt nok frem hvilke stabiliserende tiltak som må gjennomføres. De mener derfor det bør gjøres en bedre vurdering av hvorfor ikke alternativ 3 er valgt som løsning på stabilitetsutfordringene i prosjektet.</p> <p>25.2 De uttaler at det er bred forståelse for at veiutbyggingen vil medføre store inngrep i Vollselve, men at dette skal gjøres så skånsomt som mulig med et miljøtilpasset preg. De påpeker at det ikke under noen omstendigheter bør benyttes som deponi for masser ut over det som trengs for å oppnå nødvendig stabilitet.</p> <p>25.3 De mener at planbestemmelse 4.4 ivaretar vassdragenes verdi i anleggsfasen og etter anleggsfasen på en tilfredsstillende måte, og beskriver miljøkravene godt. For å oppnå et godt sluttresultat er det viktig med krav til naturfaglig kompetanse ved prosjektering og gjennomføring.</p> <p>25.4 NVE har forståelse for at en av ravinedalene ved vegtraseen må fylles igjen for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet. De ser at det er forsøkt å begrense igjenfylling til et absolutt minimum. De mener det er bra at det ikke er planlagt massedeponi i noen av ravinedalene.</p>	<p>25.1 Beskrivelse av alternativsvurderingen er utdypet i planbeskrivelsen pkt. 5.2.3 og følger opp vilkår for egengodkjenning. Det vises til planbeskrivelsen pkt. 5.2.2. og Teknisk notat, datert 01.12.2020 som belyser 4 alternativer for åpen Raudhåmmårbekk.</p> <p>25.2 Dette er lagt til grunn for planarbeidet.</p> <p>25.3 Dette er ivaretatt i bestemmelse 4.4.1.</p> <p>25.4 Tas til orientering. Igenfylling er forsøkt begrenset til et absolutt minimum.</p> <p>25.5 Bestemmelsens ordlyd endres til: «Tiltak i vassdrag og naturområder skal utføres i samråd med riktig biologisk kompetanse.»</p> <p>25.6 Tas til orientering. Suppleringer er lagt inn i planbeskrivelsen.</p> <p>25.7 Med bakgrunn i merknader fra Fylkesmannen og NVE, legges planforslaget frem med åpen bekk.</p> <p>25.8 Tas til orientering</p>

-
- 25.5 Planbestemmelse 3.2.4 sier blant annet at NVE skal involveres ved inngrep i vassdrag. NVE forutsetter at denne bestemmelsen tas ut da de ikke har noen juridiske virkemidler til å kreve tiltak når de er avklart i reguleringsplan. De forutsetter at alle vassdragstiltak er beskrevet i planen slik at de kan ta stilling til tiltakene, og evt. kreve endringer i planen slik at vassdraget blir tilfredsstillende ivaretatt. NVE stiller sin sikringskunnskap til rådighet i prosjektet dersom det er behov for diskusjon rundt sikringstiltak i Vollselva.
- 25.6 De ber om at planbeskrivelsen omtaler at sikringstiltaket ikke nødvendigvis friskmelder berørte areal for fremtidig bebyggelse da dette ikke er anlegg som tilfredsstiller TEK 17.
- 25.7 NVE understreker at hele området mellom dagens E6 og Forbordsfjellet var et betydelig ravinelandskap i sin tid. Dette har overtid bli fylt igjen for å oppnå gode landbruksareal. De mener derfor at å legge Raudhåmmårbekken åpen ikke kan veies opp mot landbruksinteresser. De mener at en bør se på hvordan man i størst mulig grad kan holde bekken åpen for å ivareta den og dens kantvegetasjon. NVE tilrår at det gjøres et forsøk på å legge Raudhåmmårbekken åpen, samtidig som det tas hensyn til landbruksarealet, eksempelvis med å legge bekken åpen på deler av strekningen.
- 25.8 NVE har vurdert tiltaket til å være et konsesjonspliktig tiltak etter vannressursloven § 8. Samordningsbestemmelsen i vannressursloven §20 åpner for at tiltak som er tillatt i reguleringsplan etter pbl. ikke trenger konsesjon etter vannressursloven, forutsatt at behandlingen etter pbl. ivaretar alle hensyn i vannressursloven. De mener prosess, kunnskapsgrunnlag og plankart med bestemmelser ivaretar de forhold vannressursloven skal ivareta og at tiltaket dermed ikke trenger konsesjon.
-