

Planinitiativ

Planinitiativ for	E6 forbi Hommelvik, Malvik kommune
Forslag til plannavn	Hommelvikkrysset, endring av E6 Reguleringsplan for ny E6 mellom Leistad og Stjørdal grense.
Utarbeidet av	Bente Moringen/Rambøll
Datert	29.11.2024

Ansvarlige

Plankonsulent/ fagkyndig	Firma	Rambøll Norge AS
	Kontaktperson	Iver Reistad
	E-post	Iver.reistad@rambøll.no
	Telefon	905 34 465
Forslagstiller	Firma	Nye Veier
	Kontaktperson	Jan Olav Sivertsen
	E-post	jan.olav.sivertsn@nyeveier.no
	Telefon	93608549
Hjemmelshaver	Navn	
	E-post / Telefon	

Fakturaadresse

Fakturamottaker	Firma	Nye Veier
	Kontaktperson	Jan Olav Sivertsen
	E-post	jan.olav.sivertsen@nyeveier.no
	Telefon	915 46 871

Statlige og regionale ressurser	Malvik kommune
Temaside for utarbeidelse av plankart	Kart og planinnsyn
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	Overordnede planer
Statlige planretningslinjer (SPR)	Mal planbestemmelse
Reguleringsplanveileder	Mal planbeskrivelse
Byvekstavgift ¹	

¹ Det er et mål (nullvekstmålet) at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Informasjon om planinitiativet

1 Formålet med planen (Jf. § 1 andre ledd bokstav a)

Hensikten med planen

Hensikten med planforslaget er å endre en del av reguleringsplanen; Reguleringsplan for ny E6 mellom Leistad og Stjørdal grense, ved Hommelvikkrysset. Ved Hommelvik er det ønske å flytte veilinja lengre ut fra eksisterende fjellskjæring. Det er svært vanskelig å etablere tilfredsstillende sikring av berg/steinsprang over fjellskjæringa hvis den ikke flyttes. Flyttingen gir en betydelig reduksjon i uttak av berg og en markant kostnadsbesparelse på sikring av naturlig bratt terreng over fjellskjæringen langs vegen.

Fremtidig arealformål

Vegformål med tilhørende sideterreng og LNF-formål.

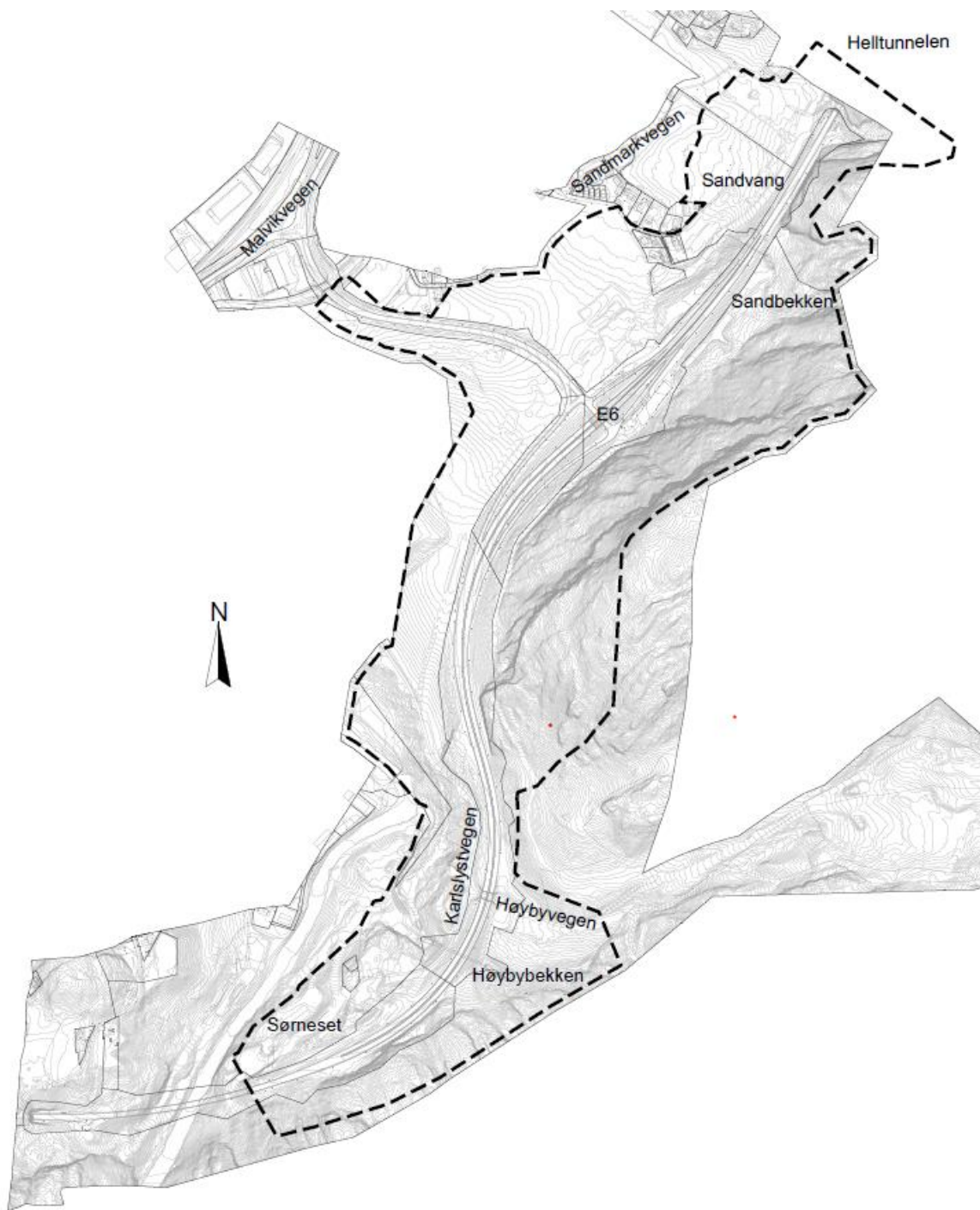
2 Planområdet og omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b)

Beliggenhet

Planområdet omfatter en del av E6 på strekningen forbi Hommelvik. Området strekker seg fra bruene over Homla mot sør og til Helltunellene i nord.

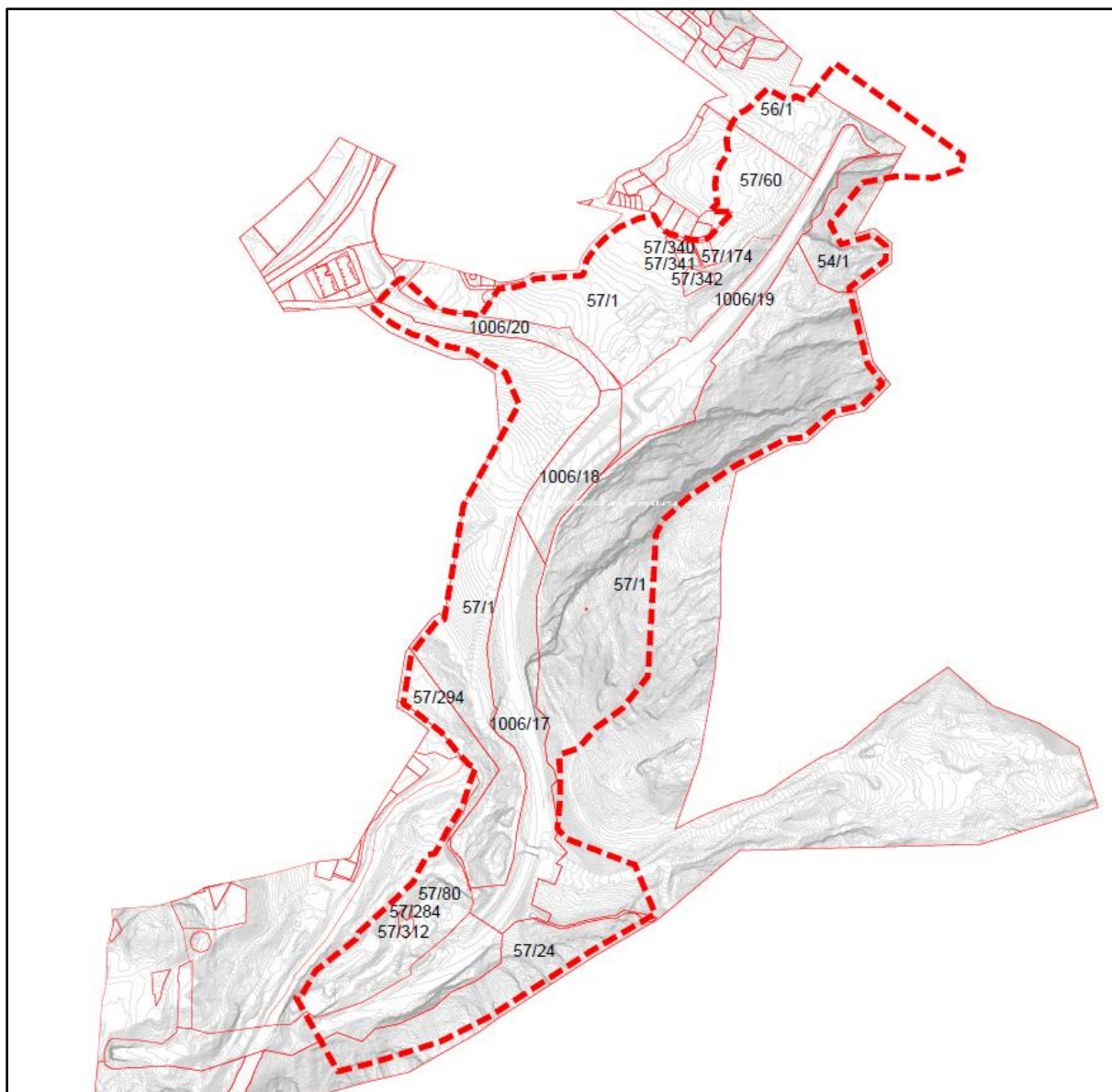
Avgrensning av planområdet

Se figur 2-1 med forslag til varslingsgrense. Planområdet er på ca. 601 daa.



Figur 2-1 Forslag til varslingsgrense

3 Beskrivelse av planområdet



Eiendomsforhold

Gnr/Bnr	Eier
54/1	Trond Sommervold
56/1	Ingolf Petter Haagenstad og Jorid Karin Bekken Haagenstad
57/1 og 57/342	Kari Marie Saxevik
57/24	Statskog Meraker AS
57/60, 57/80, 57/284, 57/312, 57/340	Statens Vegvesen
57/174	Bjarne Gunnar Hammer
57/294 og 60/1	Malvik kommune
57/341	Johansson Camilla Agneta og Johansson Carl Daniel
1006/16-20	Eierinformasjon mangler – Statens vegvesen?

Stedets karakter; struktur, estetikk og eksisterende bebyggelse

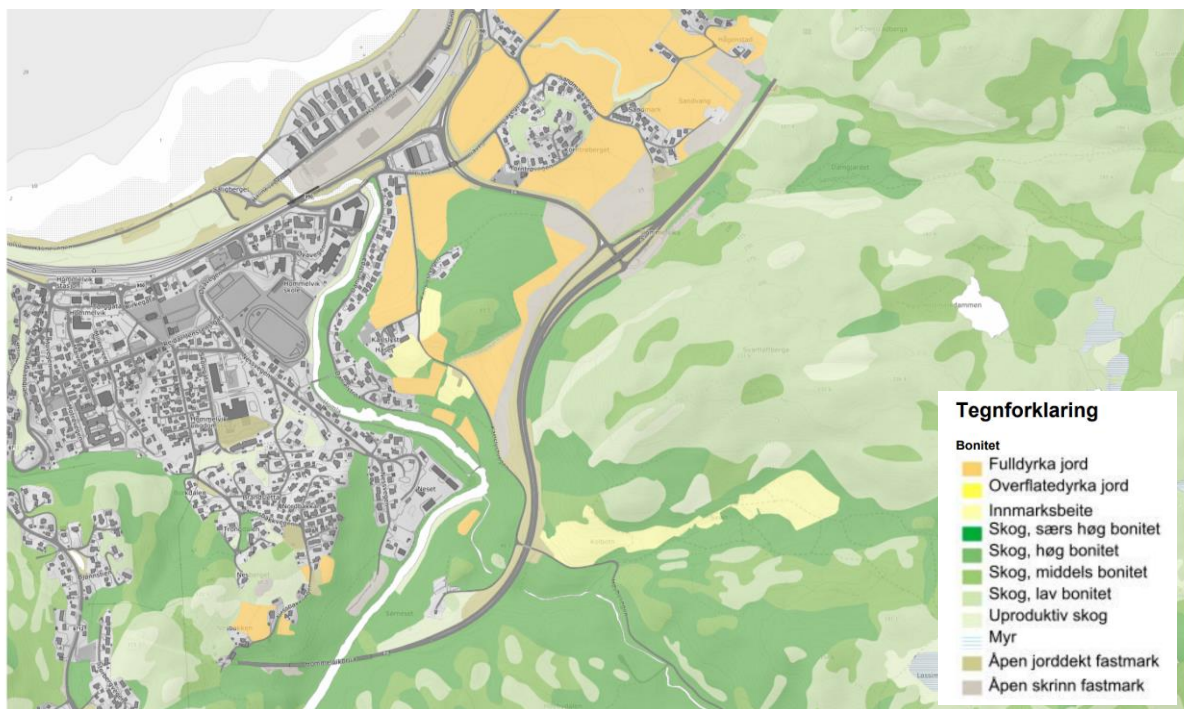
Området er i dag brukt som vegarealer og landbruksområder (skog og dyrket mark). Omkring veganlegget ligger jordbrukslandskapet med innslag av skogsområder og boligområder. E6 har liten fjernvirkning bortsett fjellskjæringer ved Hommelvikkrysset. E6 ligger i et område som i stor grad er preget av intensivt drevne landbruksarealer på den ene siden og skogsområdet på den andre siden.

Tilstøtende arealbruk

Området som blir berørt av flyttingen av veglinja er i dag av satt til LNF-formål og består av skog og dyrket mark. Tilstøtende arealbruk er i all hovedsak LNF-områder, med unntak av noen boliger i nord.

Landbruk

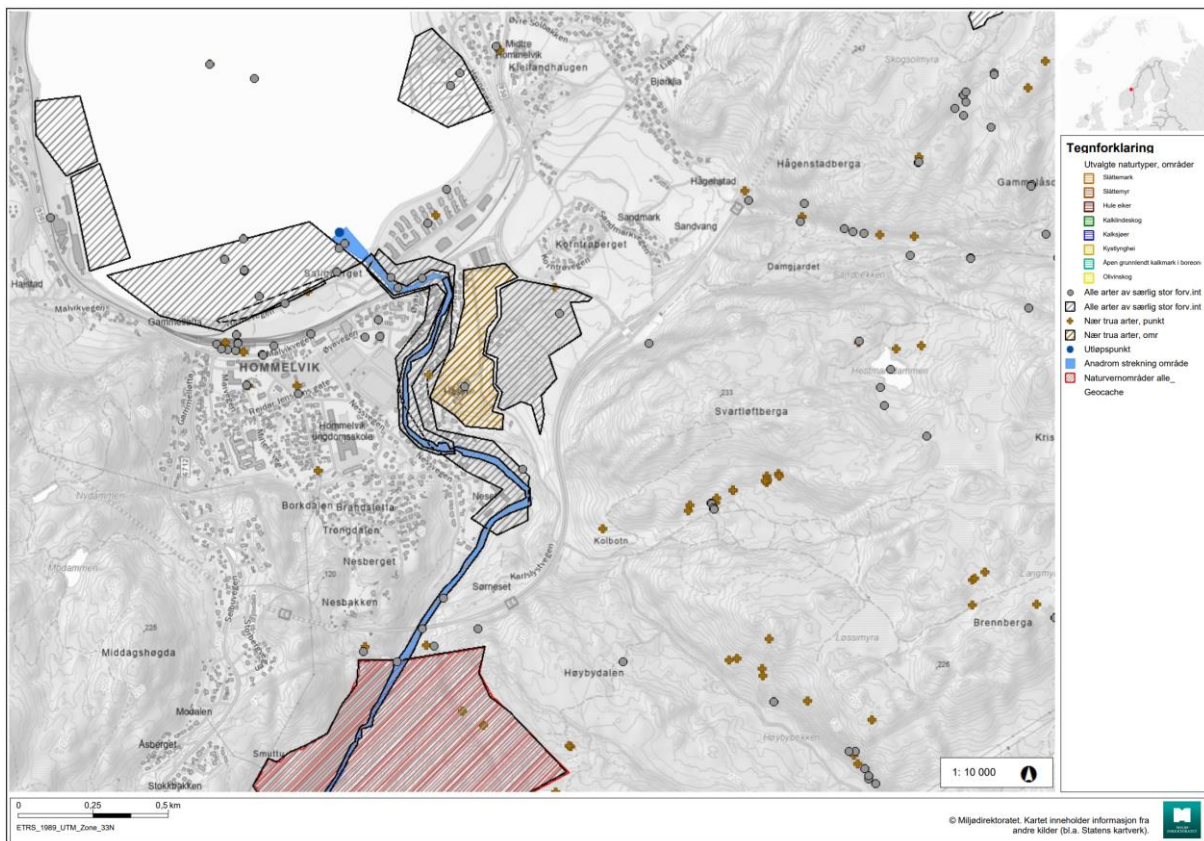
Vest for E6 ligger der dyrket mark, øvrige områder er skog med ulik bonitet, fra skog med høg bonitet til uproduktiv skog.



Figur 3-1 Utsnitt fra Kilden som viser bonitet

Biologisk mangfold

Homlavassdraget med Høybybekken er varig verna vassdrag. I tillegg er det er naturvernområde og flere registrerte naturtyper knyttet opp mot vegstrekningen.



Figur 3-2 Utsnitt fra Naturbasekart som viser naturverdier i området.

Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor og i nærheten av planområdet ligger det flere kulturminner.

1. Gravminner, to gravrøys og en gravhaug. To av gravminnene ligger innenfor gjeldende reguleringsplan. Båndlagt etter lov om kulturminner.
2. Gravminne, gravrøys
3. Bosetting – aktivitetsområde, lokalitet med påvist dyrkingslag, stolpehull og kokegrop. I gjeldende reguleringsplan er området båndlagt etter lov om kulturminner. Søknad om frigivelse av kulturminnene ID 213514 i Hommelvik for tillatelse til inngrep uten ytterligere undersøkelser er gitt uten vilkår av riksantikvaren i vedtak 12.12.2019. Vedtaket gjelder en liten del av sikringszone og kulturminnene.
4. Veganlegg



Figur 3-3 Utsnitt fra <https://askeladden.ra.no/Askeladden>

Støy og støv

E6 er en støykilde. Det er ingen langsgående støyskjerming langs eksisterende E6, med unntak av enkelte naturlige voller og skjæringer. I forbindelse med reguleringsplanen fra 2020 er det regulert inn støyskjerm/-voll mellom ramper ved Hommelvikkrysset.

Pågående anleggsarbeider

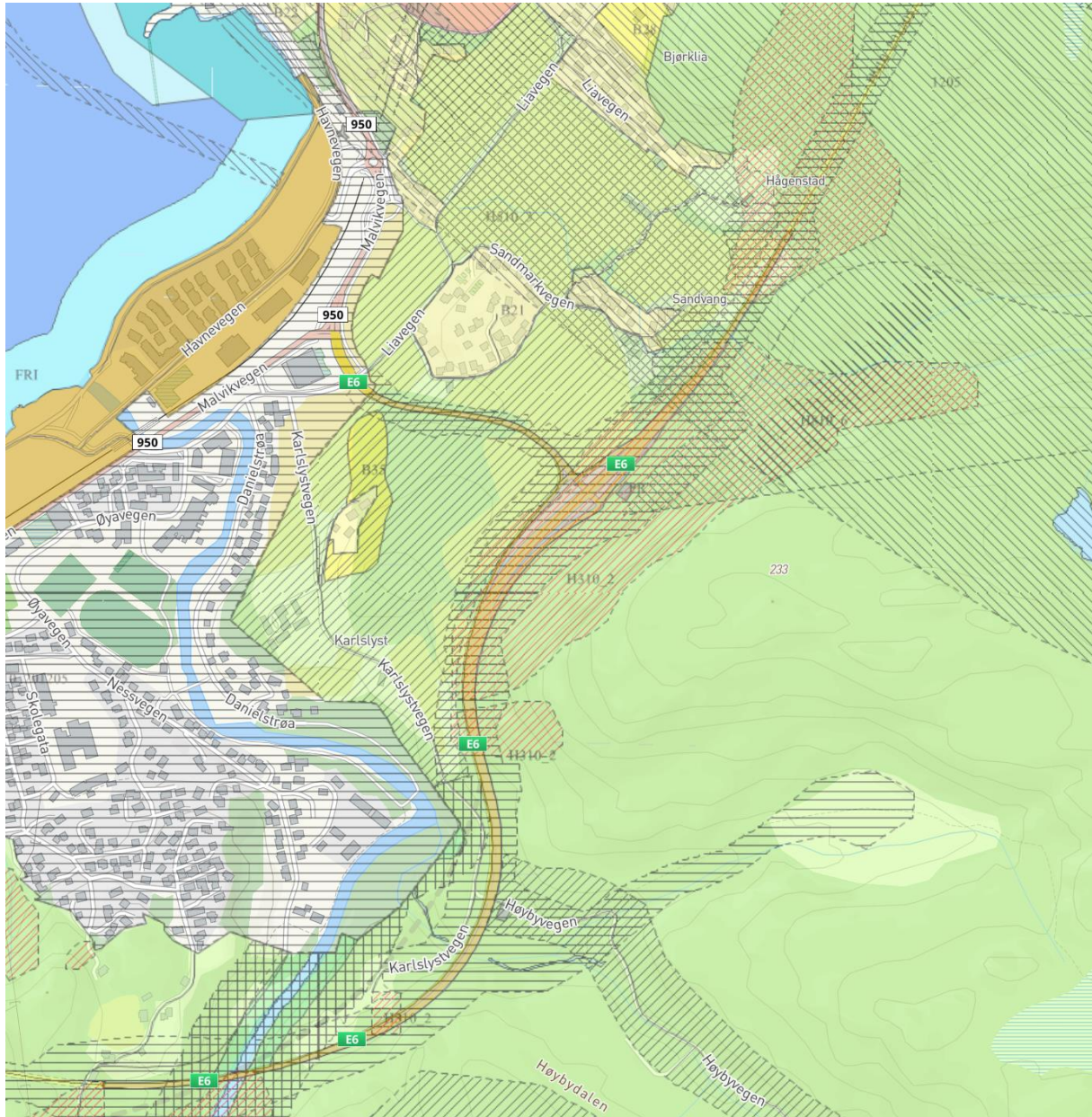
Arbeidet med ny E6 gjennom området har startet og det pågår arbeider blant annet med ny bru over Homla, opparbeidelse av ny føring for Høybybekken, og deler av det tidligere regulerte anleggsmiljøet ved krysset er tatt i bruk til mellomlagring av matjord

4 Plansituasjon og føringer (Jf. § 1 andre ledd bokstav g)

Forholdet til overordna planer og føringer.

Kommuneplanens arealdel

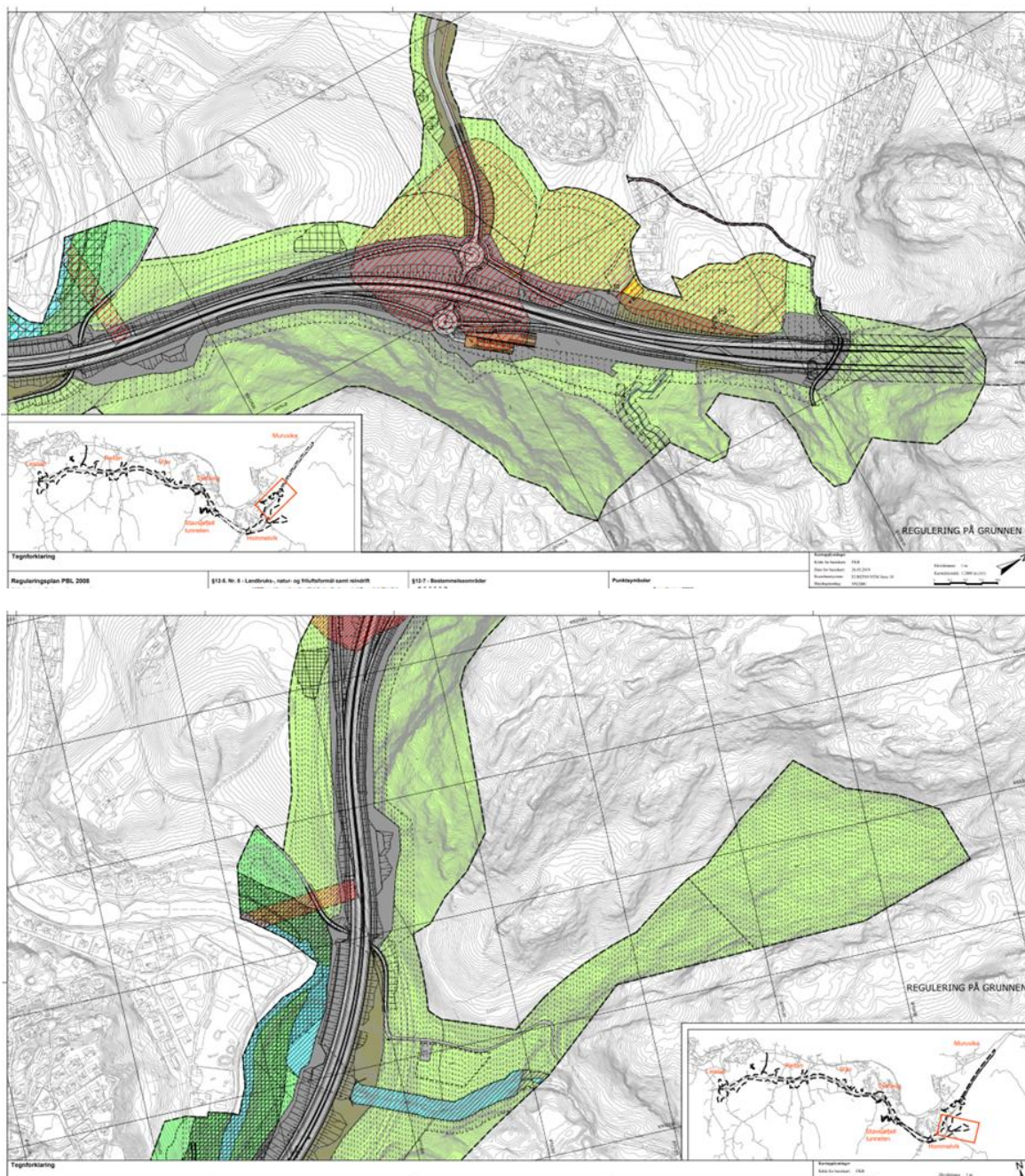
E6 er avsatt som arealformål på strekningen, det vil være mindre fravik fra plasseringen i kommuneplanen og vedtatt reguleringsplan. E6 er i all hovedsak omgitt av LNF områder på strekningen.



Figur 4-1 Utsnitt fra kommuneplanenes arealdel

Vedtatte reguleringsplaner i nærområdet

Reguleringsplan for ny E6 mellom Leistad og Stjørdal grense, vedtatt 29.06.2020 (PlanId 5031_201803).



Figur 4-2 Utsnitt av reguleringsplanen ved Hommelvikkrysset

Andre reguleringsplaner under arbeid i nærområdet:

Det er ikke reguleringsplaner under arbeid i nærheten av planområdet. Den nærmeste planen ligger i tilknytning til fv. 950, Malvikvegen, Detaljregulering for Homla bru sykkelveg med fortau.

5 Kort presentasjon av prosjektet/planidéen (Jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)

Reguleringsplanarbeid i Hommelvik tar utgangspunkt i løsning med fire felt på E6, men vegen planlegges dimensjonert for fartsgrense 100 km/t i stedet for 110 km/t slik som i gjeldende plan. En slik løsningen kan utnytt mulighetene som reduserte krav til horisontal- og vertikalkurvatur gir for å i større grad unngå svært kompliserte sikringstiltak i naturlig bratt terreng over E6.

Justering av veglinje for ny E6

Det arbeides med optimaliseringer av veglinjene for å sikre en løsning som i størst mulig grad unngår disse sikringstiltakene, men samtidig ikke skaper nye kompliserte elementer spesielt med tanke på utfordrende geotekniske forhold i området. Foreløpig utkast til justerte linjer går fram av illustrasjonene under. Justeringen innebærer at veglinja flyttes horisontalt mot nordvest (utover i terrenget) fra nord for Høybybekken og gjennom kryssområdet. Mot Høybybekken er mulig forflytting begrenset av den store støttemuren (K66) som går over bekkekulverten til Høybybekken. Bygging av muren er igangsatt.

Endelig løsning for justering av veggeometrien/kryssløsning ved Hommelvik er ikke besluttet, men det jobbes med flere varianter for krysset.

Det er utarbeidet skisse til to varianter for hovedlinja for E6. Forskjellen på de to er i hovedsak omfanget av forskyvning utover i terrenget. Begge alternativene innebærer justering av veglinja mot nord-vest, men alternativ B ligger noe lengre ut, og gir mindre behov for fjellskjæring og sikring av skredområde over skjæringa, men kan gi større utfordringer med stabilitet og sikring av kvikkleire.

Den vertikale linjeføring for E6 i Hommelvikkrysset og tilstøtende lokalveg vurderes spesielt videre mht. geoteknikk og for å kunne dempe inntrykket fra vegen mot omgivelsene.



Figur 5-2 Kart som viser foreløpig endringer på arealbruk knyttet til krysset og pendlerparkeringen.

Kryssløsninger

For begge alternativene for hovedlinja blir det vurdert ulike løsninger for sammenknytting av vegen ned til Hommelvik og rampene fra E6. Kryssløsningene vil bli vurdert med tanke på bl.a. optimalisering i forhold skredrisiko, områdestabilitet, kostnader, inngrep i dyrka mark

Rundkjøring, Linjealternativ A

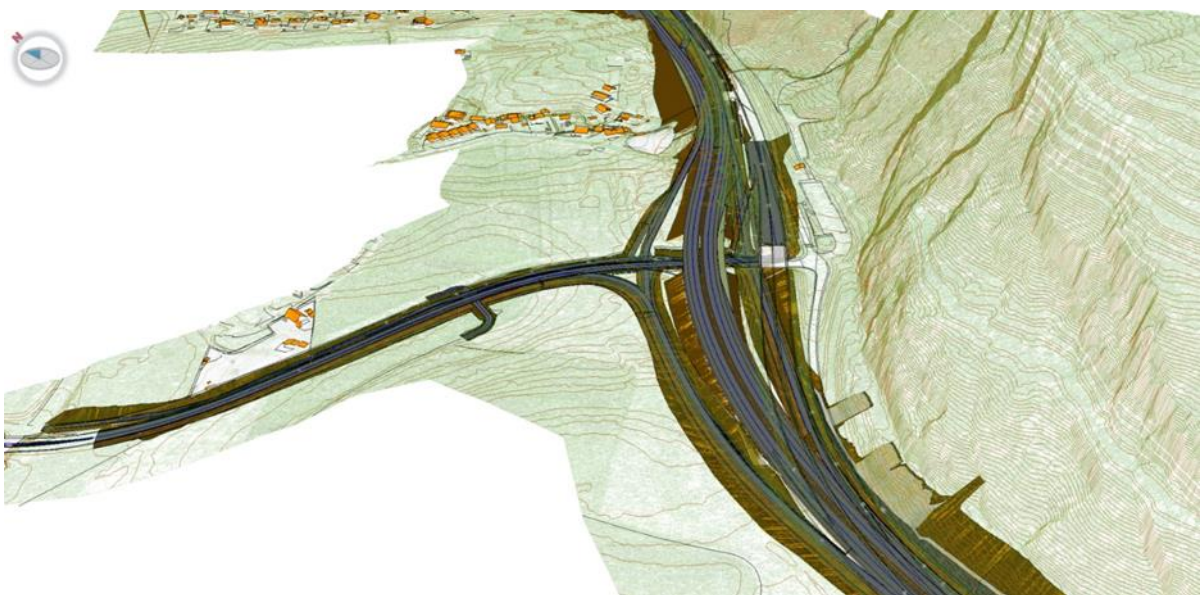
Rundkjøringene er foreslått med en ytre diameter på 40 meter for sirkulasjonsarealet. Søndre rundkjøring ligger så vidt inne i skredsonen. En adkomst mot pendlerparkeringen utenfor skredsonen er mulig, men gir svært liten vinkel mellom denne og påkjøringsrampen retning nord. Selve pendlerparkeringens vegkant mot fjellet varierer litt på tvers av skredsonen, mens selve pendlerparkeringen utformes etter samme hovedprinsipp for alle alternativene.



Figur 5-3 Rundkjøring linjealternativ A

X-kryss, linjealternativ A

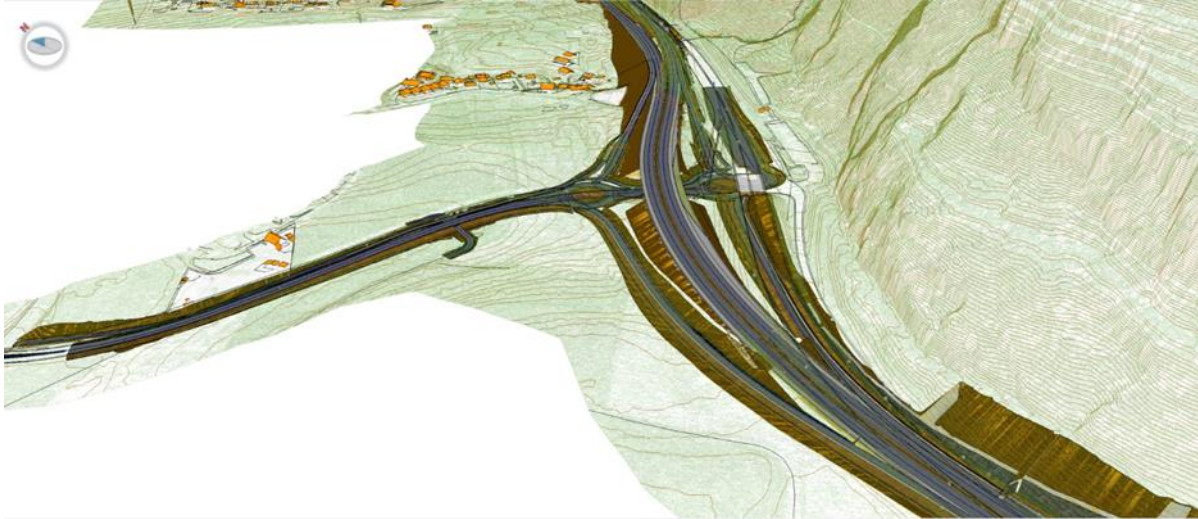
Rampene og sekundærveg knyttes sammen i tradisjonelle X-kryss. Det er vurdert mulighet for forskjøvne T-kryss, men dette er vanskelig å få til da det er smalt mot fjellet på sørsiden av E6 og vil legge økt beslag på dyrka mark på nordsiden av E6. I tillegg vil det være en komfortmessig fordel for gjennomgående busser på E6 at de kan kjøre rett frem i stedet for å gjennomføre to krappe svingebevegelser gjennom T-kryss. Det foreslås at kjøretøy større enn lastebil sikres fremkommelighet på overkjørbare arealer der avkjøringsrampene møter sekundærveg. Krysset ligger utenfor skredsonen. Pendlerparkeringen ligger delvis innenfor skredsonen, med ca. 1,7m av parkeringsrekken nærmest fjellet innenfor skredsonen. Dette gitt 2,5m bredde mellom plattform på holdeplass og pendlerparkeringen.



Figur 5-4 X-kryss linjealternativ A

Rundkjøring, linjealternativ B

Rundkjøringene er foreslått med en ytre diameter på 40 meter for sirkulasjonsarealet. Det etableres arm mot pendlerparkering fra søndre rundkjøring. Rundkjøringen ligger utenfor skredsonen. Arm fra rundkjøringen til pendlerparkeringen og pendlerparkeringen er utformet så de ligger utenfor skredsonen. Det er større avstand mellom pendlerparkering og holdeplass (ca. 6,5m), noe som gir fleksibilitet til noe justering i en byggeplanfase. Ellers er løsningen i prinsippet lik rundkjøringsalternativet i linjealternativ A.



Figur 5-5 rundkjøring linjealternativ B

Den største forskjellen mellom linjealternativ A og B er hvor langt ut fra berget den legger seg. Rundkjøringen for linjealternativ B tar noe mere areal på nordsiden av E6 ned mot Hommelvik.

GS-løsning langs veg fra kryss mot Hommelvik, økt gjenbruk av dagens veg

Det er for alle alternativer mulig med en løsning der dagens opptreksarm fra Hommelvik kan gjenbrukes i større grad, sammenlignet med løsningen som har ligget til grunn i eksisterende reguleringsplan. I vedtatt plan flyttes kjørevegen ca. en halv vegbredde mot vest for å gi plass til gang- og sykkelvegen. Dette medfører derimot at gang- og sykkelvegen må sideflyttes lenger mot øst, som gir økt dyrkamark-beslag på en side av vegen det er gjort mindre tiltak i anleggsfasen frem til nå. Det kan også bli behov for å se på arealavgrensingen mot fra barnehagen som ligger parallelt med vegen.



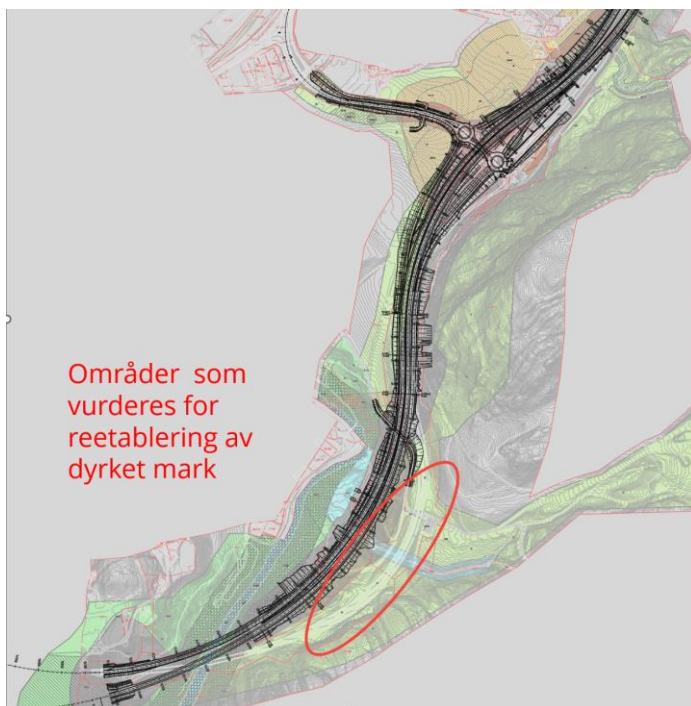
Figur 5-6 Linjealternativ A med rundkjøring og raskest mulig tilkobling til dagens veg mot Hommelvik.

Driftsveg

Det vil, etter ønske fra grunneier bli lagt til rette legges for å etablere en driftsveg fra veggen ned til Hommelvik til undergangen nord for Høybybekken. Driftsvegen kobles til veggen ned til Hommelvik så nær krysset som mulig og legges langs skråningsfoten langs E6.

Reetablering av dyrket mark

Som en del av arbeidet vil det bli vurdert om det er mulig å etablere dyrket mark i dagens E6-trase på begge sider av Høybybekken. Ved tilrettelegging av nydyrking av det gamle vegarealet skal det tas hensyn til Høybybekken og nødvendig sideareal til bekken. En slik etablering av dyrka mark her anses å være i tråd med gjeldende reguleringsplan og innebærer som sådan ingen endring av planen.

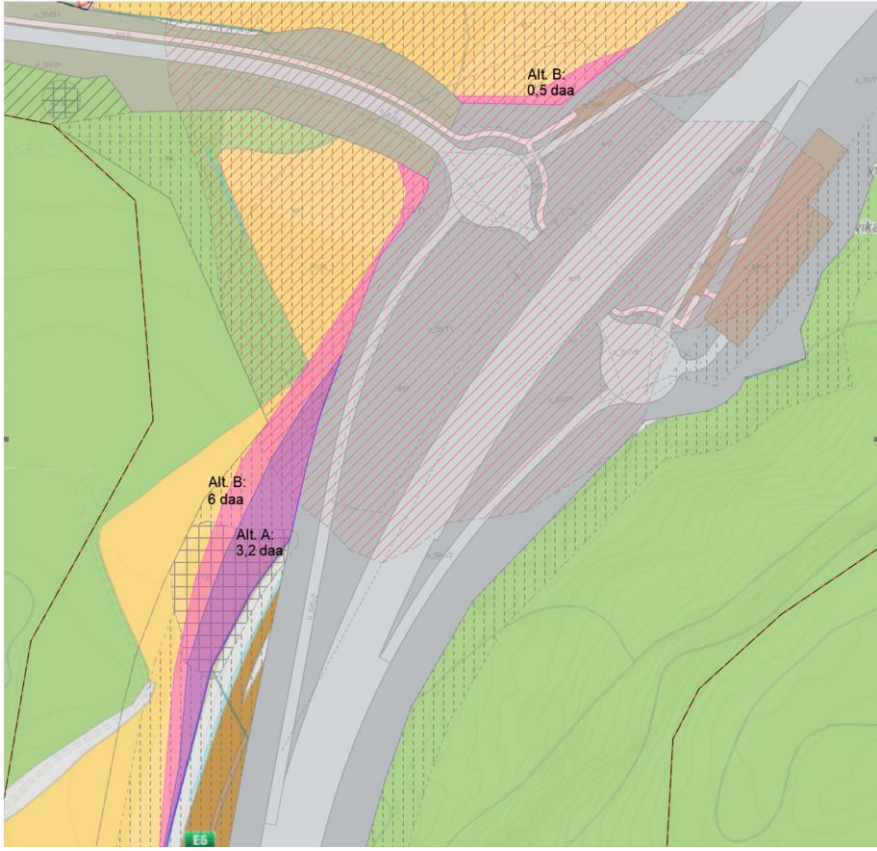


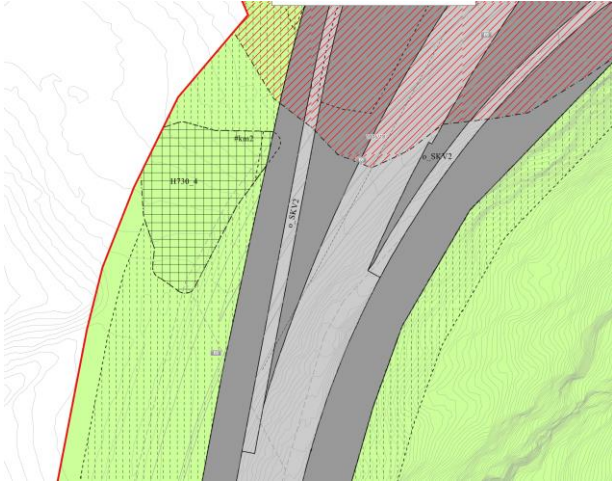
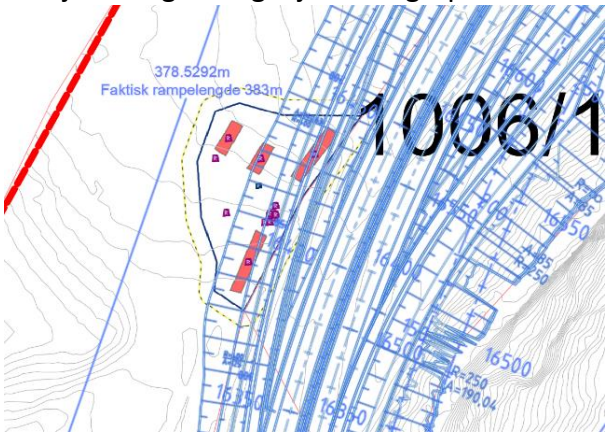
Figur 5-7 Område som vurderes for etablering av dyrka mark

6 Virkninger på omgivelsene (Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Foreløpig vurderinger av planarbeidets virkninger

Virkninger på omgivelsene er i grove trekk vurdert å bli like som i gjeldende plan på flere punkter.

Tema	Foreløpige vurderinger av konsekvenser sammenlignet med gjeldende reguleringsplan
Naturmangfold	Foreløpig anses det som lite sannsynlig at nytt planforslag vil medføre negative konsekvenser for området ut over det som allerede er kjent gjennom eksisterende plan
Jordressurser/ landbruk	<p>Nytt planforslag vil medføre større beslag av dyrka mark enn i gjeldende plan. Hvor omfattende dette blir avhenger av valgt løsning, jf. kapittel 5, med det er foreløpig anslått at beslaget kan bli på 10-15 daa i tillegg til beslaget i eksisterende plan. Alternativ B innebærer et noe større beslag enn alternativ A.</p>  <p>Det er ulikt arealbeslag for linjealternativ A og B. Endret kryssplassering og justering av veglinja vil gi et ytterligere arealbeslag fra dyrket mark på mellom 3,2 daa og 6,5 daa. Driftsvegen som grunneiere ønsker seg på strekningen vil gi et ytterligere arealbeslag, enn de nevnte 6,5 daa. Arealformålet på driftsvegen er ikke fastsatt.</p>
Landskap og estetikk	Nytt planforslag vil ha mindre visuell virkning enn gjeldende plan, siden det blir redusert omfang av fyllinger og fjellskjæring

<p>Kulturverdier</p>	<p>Nytt planforslag vil medføre større inngrep i kulturminne enn gjeldende plan. Gjeldende regulering viser et lite inngrep i kulturminnene ID 213514. Den delen som er berørt er frigitt som en del av gjeldende reguleringsplan :</p>  <p>Ved justering av veglinja vil inngrep i kulturminnet bli større:</p>  <p>Figur 6-1 Linjealternativ B ved kulturminnet. Driftsvegen vil komme i tillegg.</p> <p>Foreløpig er det antatt at inngrepet blir så stort at hele kulturminnet blir skadelidende, og at det bør søkes undersøkt og frigitt.</p>
<p>Nærmiljø og friluftsliv</p>	<p>Virkninger som følge av nytt planforslag for beboere ved Sandvang og nærhet, samt virkninger på opplevelsen for friluftslivet nede ved Homla vurderes likt som i gjeldende plan. Adkomster til friluftsområder fra Høybybekken og fra pendlerparkeringen opprettholdes.</p>
<p>Trafikkforhold, vegforhold, trafikkøkning og kollektivtilbud</p>	<p>Nytt planforslag baseres på en redusert fartsgrense sammenlignet med gjeldende plan, dvs. reisetiden blir noe lengre, men det er vurdert å ha liten betydning på den korte strekningen det gjelder. På den positive siden gir lavere fartsgrense mindre klimagassutslipp. Tilrettelegging for kollektivtrafikk og gående og syklende forutsettes opprettholdt som i gjeldende plan.</p>
<p>Støy og luftforurensning</p>	<p>Hastighetsøkning gir en økning i støy og luftforurensning som er vurdert ikke merkbar i gjeldende plan. Planforslaget baseres på en</p>

	mindre hastighetsøkning enn i gjeldende plan. Det vil bli gjort støyberegninger som en del av planarbeidet
--	--

7 Samfunnssikkerhet – risiko og sårbarhet (Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Spesielle utfordringer i forhold til samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet

Viktige temaer i ROS-analysen til være:

- Ras og flom
- Trafikksikkerhet, permanent løsning og anleggsgjennomføring.
- Forurensning; støy og luft

Det vil bli utarbeidet en ny ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet som tar for seg endringer i risiko og sårbarhet som følge av planendringen.

8 Vurdering av krav til konsekvensutredning (Jf. § 1 andre ledd bokstav I)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Tiltaket er vurdert etter § 6. *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. C. tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.* Tiltaket faller ikke inn under vedlegg 1, pkt. 7 c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km.

Tiltaket er også vurdert etter § 8. *Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter § 10.*

A. Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. Tiltaket er faller inn under vedlegg II, pkt. 10 Infrastrukturprosjekter, d) i Bygging av veger. Gjeldende reguleringsplan legger til rette for utbygging av motorvei med fartsgrense 110 km/t. Endringene som foreslås med revisjon av reguleringsplan vurderes å være små i forhold til gjeldende reguleringsplan.

Iht. KU forskriften § 10 skal en vurdere om lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

a.	Verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale	Endringen berører ikke verneområder, prioriterte arter eller områder fredet etter kulturminneloven.
----	--	---

	laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven	
b.	Truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv	Kulturminnet er tidligere frigitt i reguleringsplanen fra 2016.
c.	Statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.	Ingen endringer
d.	Større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet	Kun mindre omdisponering av områder regulert til landbruk. daa.
e.	Økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet	Ingen endringer
f.	Konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning	Ingen endringer
g.	Vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	Ingen endringer
h.	Risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	Risikoen fra alvorlige ulykker som følge av naturfare som ras/skred reduseres ved flytting av E6 vekk fra skredutsatt område.

For gjeldende reguleringsplan ble det vist til tidligere reguleringsplan for E6 og konsekvensutredningen av denne. Det forutsettes at alle relevante tema ble utredet gjennom denne planbeskrivelsen.

De forslåtte planendringene er så små at det anses at alle vesentlige virkninger vil være av samme omfang som i gjeldende plan. Planen er derfor vurdert til ikke å utløse krav til ny fullstendig konsekvensutredning, men reguleringsplanen skal redegjøre for virkningen av planendringen. Alle aktuelle temaer vil bli belyst.

9 Planprosessen og samarbeid/medvirkning (Jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)

Planprosess

Det forutsettes at planen behandles etter reglene i plan og bygningslovens §3.7, slik at Nye Veier tar ansvaret for planforberedelse, utarbeider planen og fremmer den for vedtak.

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet:

Kulturminne – og landbruksinteresser.

Potensielle konflikter med å bygge ut området:

Kulturminner og landbruk/dyrket mark

Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart:

- Trøndelag fylkeskommune
- Statsforvalteren i Trøndelag
- Statens vegvesen
- NVE
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Mattilsynet
- Avinor
- Bane NOR
- Naturvernforbundet i Trøndelag
- Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS
- Norsk landbruksrådgivning Trøndelag
- Malvik kommune, inkl. lag og foreninger (liste fra Malvik kommune)

Samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte:

I forbindelse med planarbeidet legges det opp til dialog med statlige og regionale myndigheter. Statsforvalteren og fylkeskommunen er viktige interessenter med tanke på kulturminner og landbruksinteresser. I tillegg legges det opp til at planen drøftes i regionalt planforum i forkant av høring av reguleringsplanen. Det er foreløpig ikke avklart om det skal inviteres til et åpent møte om planendringen.

10 Vedlegg til planinitiativet

1. Planomriss på kart i målestokk (1:5000), pdf og sosi-fil
2. Grovt oppriss av endringer på veg og endringer på arealformål, pdf og sosi-fil.