



Levanger kommune  
Postboks 130  
7601 LEVANGER

Vår dato: 26.09.2018  
Vår ref.: 2018/13075

Deres dato: \_\_\_\_\_  
Deres ref.: \_\_\_\_\_

## Samordnet uttalelse til ny E6 Åsen- Mære - Levanger kommune

Fylkesmannen viser til brev til kommunene og statsetater datert 17.01.2018 om delegering av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen har i denne saken mottatt uttalelse fra følgende fagmyndighet:

- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Det foreligger innsigelse fra NVE og Fylkesmannen som sektormyndighet. Uttalelsene fra fagmyndighetene følger i vedlegg. Det vises til disse for nærmere begrunnelser og generell rådgivning for det videre planarbeidet. Kommunen oppfordres til å ta kontakt for videre dialog om hvordan innsigelsene best kan imøtekommes.

Fylkesmannen har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen. Etter en helhetsvurdering har vi kommet frem til at avskjæring ikke er aktuelt.

### Fylkesmannens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelser til kommunedelplanen:

#### Fylkesmannen:

1. Fylkesmannen fremmer ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til Statens vegvesens anbefalte trasé mellom Hotran og Levangerelva, dvs. alternativ C fra og med den nye Skognkrysset sør for Hotran til Nossum og alternativ A fra Nossum til og med det nye Levangerkrysset ved Levangerelva. Hovedbegrunnelsen for innsigelsen er de to kryssenes plassering, omfanget av sideanlegg og framtidig press på tilliggende dyrka jord.
2. Fylkesmannen fremmer ut fra ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9 innsigelse til kryss Levanger nord.
3. Fylkesmannen har ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til traseen for sidespor for jernbane fra gamle Rinnan stasjon til industriområdet på Ørin, og forutsetter at trase må konsekvensutredes før beslutning om trasé tas.

Postadresse:  
Postboks 2600  
7734 Steinkjer  
fmlpost@fylkesmannen.no

Besøksadresse:  
Steinkjer: Strandveien 38  
Trondheim: Prinsensgt 1  
www.fylkesmannen.no/trondelag

Telefon:  
74 16 80 00  
Org.nr.:  
974 764 350

Saksbehandler:  
Tor Sæther  
Telefon:  
73 19 92 82

4. Der dyrka mark omdisponeres har Fylkesmannen innsigelse inntil det tas inn en bestemmelse som sikrer at all matjord tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet, jfr. jordloven § 9.
5. Med hjemmel i naturmangfoldloven og vannforskriften § 12 fremmes det innsigelse til framlagte forslag for kryssing av Levangerelva og Rinnelva, inntil konsekvensene av inngrepene og avbøtende tiltak er vurdert. Begrunnelsen for innsigelsen er at planforslaget medfører inngrep i, og tap av en sterkt truet naturtype (meandrerende elveløp), ettersom planforslaget medfører elveomlegging og tap av flere meandere i Levangerelva og Rinnelva.
6. Med hjemmel i naturmangfoldloven fremmes det innsigelse til framlagte planforslag inntil det er tatt inn planbestemmelse med krav om konsekvensutredning på reguleringsplannivå for nye massedeponier og riggområder.

**NVE:**

7. Med hjemmel i vannressurslovens § 8 fremmes det innsigelse til:
  - planforslag alternativ A, delstrekning Levanger, på Moan, fordi vi ikke kan se at konsekvensene for Levangerelva er godt nok utredet og forsøkt hensyntatt i plandokumentene. NVE kan heller ikke uten videre samordne en tillatelse på et senere plannivå da de allmenne interessene i vassdraget blir for negativt påvirket
  - planforslag alternativ C, delstrekning Rinnleiret, fordi vi ikke kan se at konsekvensene for Rinnelva er godt nok utredet og forsøkt hensyntatt i plandokumentene. NVE kan heller ikke uten videre samordne en tillatelse på et senere plannivå da de allmenne interessene i vassdraget blir for negativt påvirket
8. Med Hjemmel i plan- og bygningslovens § 28-1 om sikker byggegrunn mot naturfare fremmes det innsigelse på grunn av manglende ivaretagelse av skredfare i planbestemmelsene.

Det fremmes følgende faglige råd til kommunedelplanen:

**Fylkesmannen:**

1. Fylkesmannen gir et faglig råd om at det lages en jordsikringsplan som vurderer på hvilke arealer matjorda kan gjøre best nytte i forhold til jordkvalitet m.v., og at matjorda prioriteres ihht disse områdene.
2. Fylkesmannen gir faglig råd om at det gjennomføres en samlet vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet av de to framlagte trasèalternativene innen Levanger kommune, og en vurdering av disse opp mot hverandre med hensyn til konsekvenser for naturmangfold i planområdet på kommunedelplannivå, bl.a. opp mot § 4 i naturmangfoldloven. Dette må omfatte de truede og sårbare naturtypene meandrerende elveløp og ravinedaler.

Med hilsen

Frank Jenssen  
fylkesmann

Alf-Petter Tenfjord  
seksjonsleder  
Kommunal- og justisavdelingen

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen underskrift*

Vedlegg

- 1 Fylkesmannens uttalelse - kommunedelplan for ny E6 Åsen - Mære - Levanger kommune
- 2 Innsigelse - kommunedelplan for ny E6 Åsen - Mære - Levanger kommune

Kopi til:

Norges vassdrags- og  
energidirektorat

Trøndelag fylkeskommune

Postboks 5091

Fylkets hus, Postboks 2560

0301 OSLO

7735 STEINKJER



Levanger kommune  
Postboks 130  
7601 LEVANGER

Vår dato: 26.09.2018  
Vår ref.: 2018/13075

Deres dato: 28.06.2018  
Deres ref.: PAR 2018/5641

## **Fylkesmannens uttalelse - kommunedelplan for ny E6 Åsen - Mære - Levanger kommune**

Fylkesmannen har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Fylkesmannens ulike fagområder:

### **Overordnede vurderinger**

Planforslaget har vært gjennom en omfattende planprosess både når det gjelder utredningsarbeid og medvirkning. Konsekvensene er utredet i henhold til Statens vegvesens håndbok V712. Fylkesmannen har i løpet av planprosessen vært involvert i flere dialogmøter.

Det overordnede målet for prosessen har vært å finne den beste traséen for en fremtidig ny E6 på strekningen vurdert ut fra både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt oppfylling av målsettingene for vegprosjektet. Fylkesmannen har lagt til grunn tiltakets samfunnsnytte ved vurdering av planforslaget.

### **Landbruk**

Planlegging av ny E6 mellom Åsen og Mære er uten tvil utfordrende for jordvernet, jordressursene og ei aktiv landbruksnæring på strekningen. Den aktuelle E6-strekningen planlegges gjennom store sammenhengende jordbruksarealer klassifisert som av svært god jordkvalitet. Dette er jordbruksarealer og jordverninteresser av nasjonal verdi.

Ny E6 Åsen – Mære er samtidig et viktig infrastrukturtiltak og E6 er i form av å være stamveg en samfunnsinteresse av svært stor betydning både for Trøndelag og for landet som helhet. Ny E6 er planlagt for å dekke arealbehovet for en framtidig 4-felts veg, og kurvaturen skal tilfredsstillende krav til fartsgrense på 110 km/t.

En dimensjonerende hastighet på 110 km/t gjør planen mer krevende for jordvernet, med meget stiv horisontal- og vertikalkurvatur, enn en hastighet på 90 km/t ville gitt. Dette er imidlertid lagt som en planforutsetning fra regjeringen. Sett ut fra jordvernet ville en dimensjonerende hastighet på 90 km/t gitt færre konsekvenser, og samtidig også noe mindre arealbeslag knyttet til kryssløsninger m.v. Når en stamveg skal planlegges gjennom en av indrefiletene av matjord i landet, mener Fylkesmannen

---

Postadresse:  
Postboks 2600  
7734 Steinkjer  
fmlpost@fylkesmannen.no

Besøksadresse:  
Steinkjer: Strandveien 38  
Trondheim: Prinsensgt 1  
www.fylkesmannen.no/trondelag

Telefon:  
74 16 80 00  
Org.nr.:  
974 764 350

Saksbehandler:  
Tor Sæther  
Telefon:  
73 19 92 82

som landbruksmyndighet at planløsninger som omdisponerer mindre dyrka og dyrkbar jord burde vært vurdert. Eksempel på en slik løsning er den innsnevrende 4-feltsløsningen som er bygd mellom Vist og Steinkjer.

Overordnet sett går tilnærmet hele strekningen for ny E6 mellom Åsen og Mære på fulldyrka jord av svært god jordkvalitet. I konsekvensutredningen er alle alternativ og delstrekninger gitt meget stor negativ konsekvens for landbruket. Det er utredet 4 hovedalternativer på hele strekningen og i antall dekar fulldyrka jord som omdisponeres varierer alternativene mellom 1218 dekar og 1445 dekar fulldyrka jord.

Statens vegvesens anbefalte alternativ er en kombinasjon av disse alternativene som innebærer at 1205 da fulldyrka jord blir omdisponert. Omdisponeringen av fulldyrka jord tilsvarer et areal på 172 fotballbaner. I denne beregningen er det regnet ut fra et arealbeslag på 30 meter ut fra senterlinje i veg og kryss. I tillegg til dette kommer 53 dekar overflatedyrka jord/innmarksbeite og 141 dekar dyrkbar jord, samt de arealene som beslaglegges midlertidig i byggeperioden.

I tillegg til beregningen av dyrka jord som bygges ned i veglinjen kommer areal som bygges ned som følge av sideanlegg. Dette være seg pendlerparkering ved alle kryss, 2 kontrollplasser på strekningen, serviceanlegg med døgnhvileplass for tungtrafikken, hovedrasteplass for vegfarende, samt mindre rasteplasser. Landbruksavdelingen kan ikke se at dette inngår i arealberegningen.

Ny E6 vil i tillegg innebære store driftsmessige ulemper for landbruket langs store deler av traseen. Dette handler blant annet om at dyrka jord deles opp. Dette gir inneklemte arealer, dårligere arrondering og lang transport for å komme til motsatt side av E6 m.v.

Jordvernet ble kraftig innskjerpet i 2015 gjennom Stortingets behandling av Nasjonal jordvernstrategi. Stortinget vedtok 08.12.15 enstemmig en ny Nasjonal jordvernstrategi med en tydelig innskjerping av maksimum årlig omdisponering av dyrka jord, fra 6000 daa til 4000 daa årlig. Målet skal gradvis nås innen 2020. Dyrka jord er en viktig nasjonal ressurs og jordvern er et viktig hensyn som kommunal og regional planlegging skal ivareta, jfr. også plan- og bygningslovens § 3-1 bokstav b) sikre jordressursene, kvaliteter i landskapet og vern av verdifulle landskap og kulturmiljøer.

Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 sier i tillegg følgende «Regjeringen vil at det ved planlegging av samferdselsanlegg i størst mulig grad skal unngås å omdisponere dyrka mark. I de tilfellene der dette er unngåelig, skal det fokuseres på kvalitet fremfor kvantitet. Det er viktig at den beste og mest drivverdige matjorda sikres best mulig».

Det vil være umulig å unngå nedbygging av dyrka jord knyttet til et så stort og omfattende prosjekt som ny E6 på denne strekningen. Målet må derfor bli å redusere omfanget av omdisponeringen av god dyrkajord, samt å redusere ulempene for landbruksdrifta i den grad det er mulig.

Planforslaget fra Levanger kommune er delt i 3 delstrekninger, Skogn, Levanger og Rinnleiret. Det er utredet 4 hovedalternativer for hver delstrekning, A, B, C og D. På

alle delstrekninger gir alle alternativer meget stor negativ konsekvens for landbruket. Som det står i konsekvensutredningen er hovedårsaken til dette at det bygges ned mange dekar dyrka mark med høy verdi som dyrkamark. KU-en dokumenterer med andre ord at de negative konsekvensene for landbruket på strekningen er meget store ut fra at omfanget av antall dekar god dyrka jord som bygges ned. Konsekvensutredningen viser imidlertid også at variasjonen mellom alternativene, med hensyn til antall dekar bygd ned som følge av selve veglinja, ikke er stor. Dette kommer naturlig nok som en følge av at det meste av veglinja på strekningen går over dyrka jord.

Det som landbruksavdelingen etter dette blir svært opptatt av, er kryssene, kryssenes omfang, omfanget av sideanlegg, og ikke minst kryssenes plassering.

Av planbestemmelsene § 3.1 går det fram at det skal etableres kollektivknutepunkt, inkl. pendlerparkering i tilknytning til alle kryssa. Det skal dessuten etableres kontrollplass for kjøretøy i tilknytning til kryss på Verdal og Skogn. I tillegg skal det etableres ett serviceanlegg med døgnhvileplass for tungbiltrafikken. Statens vegvesens anbefaler at dette anlegget legges til krysset på Skogn. Videre går det fram at det skal være en hovedrasteplass for alle vegfarende på strekningen mellom nytt kryss på Skogn og nytt kryss på Verdal. I Statens vegvesens anbefaling går det fram at det også skal være ny rasteplass både ved nytt kryss Levanger og nytt kryss Verdal. Vegvesenet sier videre at reguleringsplanprosessen skal utrede om ny hovedrasteplass enten skal være på Levanger eller Verdal.

Omfanget av sideanlegg er etter landbruksavdelingens vurdering stort på strekningen. Ikke minst ut fra at det er fulldyrka jord av svært god jordkvalitet som bygges ned også ved plassering av sideanleggene. Det er ingen tvil om at kryssene i tillegg vil skape et stort press fra ulike næringsaktører om etablering av virksomhet inntil kryssene. Det er grunn til å anta at dette presset øker ytterligere så lenge kommunedelplanen åpner for en rekke sideanlegg som en del av planløsningen. Ut fra regionale og nasjonale jordverninteresser blir dermed antallet kryss, omfanget av sideanlegg, og ikke minst kryssenes plassering meget viktig for jordvernet, for framtidig arealbruk og ytterligere press på dyrka jord.

På strekningen fra Hotran til Moan ligger 2 alternativer ute på høring. Det ene er Statens vegvesens anbefalte alternativ. Dette alternativet har et kryss sør for Hotran, i sin helhet beliggende på fulldyrka jord av svært god jordkvalitet, og et kryss nord for Moan ved Levangerelva, midt i et større sammenhengende jordbruksområde.

Det andre alternativet, lagt til i høringen av Levanger kommune, er alternativ D fra Hotran til Moan. Alternativet innebærer et kryss omtrent i dagens kryss ved Hotran. Videre tunnel under Holåsen, langs dagens E6 over Gråmyra og med et kryss nord for dagens kryss på Gråmyra. Deretter miljøtunnel gjennom Nossunhyllan og kryss omtrent i dagens Levanger-kryss ved Moan.

Levanger kommune argumenterer for alternativ D spesielt ut fra kryssenes plassering i nærheten til eksisterende næringsområder på Moan og Gråmyra. Ihht KU-en innebærer alternativ D, på delparsell Skogn og delparsell Levanger, omdisponering av 526 dekar fulldyrka jord, mens Statens vegvesens anbefalte forslag innebærer

omdisponering av 508 dekar dyrka jord. Omfanget av dyrka jord omdisponert i de to alternativene er stort for begge alternativene. Differansen mellom de to er imidlertid liten.

Som følge av omfanget av sideanlegg og potensialet for framtidig press på store sammenhengende jordbruksarealer av klar nasjonal verdi, vurderer landbruksavdelingen Statens vegvesens anbefalte trase mellom Hotran og Levangerelva som meget krevende. Dette med særlig vekt på kryssene ved Hotran og ved Levangerelva. Landbruksavdelingen vurderer planforslaget til å åpne for en arealbruk omkring kryssene som framstår som meget utfordrende for et sterkt innskjerpet jordvern. I alternativ D ligger kryssene i større grad på, eller nært opp mot eksisterende næringsarealer og sentrumsstrukturer. Ihht KU-en er alternativ D vurdert som det nest beste både for delparsell Skogn og delparsell Levanger.

Landbruksavdelingen mener at KU-en, i for liten grad, vurderer effekten av sideanleggene og presset på tilliggende dyrka jord til kryssene, både mht jordvern, landskap og følgekonskvenser for sentrumsutvikling. Vi støtter Levanger kommune sine vurderinger om at det anses bedre at kryssene legges inn mot allerede eksisterende bebygde strukturer/ næringsområder på Gråmyra og Moan så lenge målene med prosjektet fortsatt oppnås, jf. side 12 i planbeskrivelsen.

Landbruksavdelingen vurderer sideanleggene, og følgekonskvenser av disse, som vesentlige elementer for kryssplassering. Vi forutsetter at planløsninger som samlokaliserte disse mot eksisterende næringsområder/bebygde strukturer må velges. Konskvensene for dyrka jord er allerede meget stor på hele strekningen om ikke kryssene også skal bli magneter for framtidige nærings- og sentrumsutvikling. Landbruksavdelingen mener at også områder sør og nord for denne strekningen må vurderes for en del av disse sidefunksjonene, eksempelvis Vassmarka.

Ved den politiske behandlingen ble også et nytt kryss lagt til, Levanger nord, sørøst for dagens kryss på Mule. Krysset er i sin helhet lagt på fulldyrka jord. Statens vegvesen fraråder sterkt kryss på Mule, og viser til at trafikkberegninger viser at det er svært få som vil benytte dette krysset. Landbruksavdelingen er ut fra konskvensutredningen og Statens vegvesens vurderinger, samt ut fra nasjonale jordverninteresser, jf. nasjonal jordvernstrategi, svært kritisk til at kryss på Mule er foreslått tatt inn i planen.

Av planbestemmelsen §3.1 framgår det at «Dagens sidespor jernbane på Verdal skal opprettholdes til nytt sidespor jernbane er ferdig etablert.» Av planbeskrivelsen går det fram at «Foreslått E6-løsning forutsetter omlegging av sidesporet fra gamle Rinnan stasjon til industriparken. Omleggingen er foreslått inntil og parallelt med båndlagt transportbane for kalk vist i kommunedelplan Verdal by.»

Landbruksavdelingen vil understreke at transportbåndet for kalk båndlagt i kommunedelplan for Verdal by ikke er konskvensutredet ihht KU-forskriften. Traseen for sidesporet er heller ikke konskvensutredet som en del av denne planprosessen. Landbruksavdelingen kan dermed ikke se at forslaget til sidespor fyller KU-kravet. Det er store nasjonale jordverninteresser også i dette området, og landbruksavdelingen forutsetter at traseer for sidesporet må konskvensutredes før endelig beslutning om trase.

Fylkesmannen som landbruksmyndighet er kritisk til omfanget av nedbygging av dyrka jord som følge av ny E6-trase. Konkret arealbeslag vil ikke framgå før endelig reguleringsplan foreligger. Det må da framlegges et arealregnskap over hvor mye dyrka mark som foreslås omdisponert, både permanent og eventuelt midlertidig. Det må legges vekt på å minimere omdisponeringen. Forhold knyttet til arrondering og driftsmessige ulemper må vektlegges i en tett dialog med regional landbruksmyndighet, kommunens landbrukskontor og grunneiere på strekningen slik at driftsmessige konsekvenser kan minimeres.

For deponi-, anleggs- og riggområder er det viktig at disse legges utenom dyrka jord. Det må videre framgå hvilke alternativer som er vurdert. Erfaring viser at kjøreskader, jordpakking, innblanding av pukk i matjord m.m. kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon og gi reduserte avlinger i mange år. Dersom det likevel blir nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til deponi-, anleggs- eller riggformål, er det viktig at disse blir tilbakeført og istandsatt til samme kvalitet som før tiltaket. Dette er forhold som må ivaretas i reguleringsbestemmelsene.

Der dyrka jord tas i bruk til vegareal er det viktig at matjordlaget ivaretas. Overskytende matjord bør primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. God handtering av matjordlaget må sikres i bestemmelsene. Jordmasser som skal flyttes forutsettes å være fri for smittsomme sykdommer eller uønskede arter. Dette må kontrolleres av mattilsynet og lokal landbruksmyndighet.

#### *Oppsummert*

- Fylkesmannen fremmer ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til Statens vegvesens anbefalte trasé mellom Hotran og Levangerelva, dvs. alternativ C fra og med den nye Skognkrysset sør for Hotran til Nossum og alternativ A fra Nossum til og med det nye Levangerkrysset ved Levangerelva. Hovedbegrunnelsen for innsigelsen er de to kryssenes plassering, omfanget av sideanlegg og framtidig press på tilliggende dyrka jord.
- Fylkesmannen fremmer ut fra ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9 innsigelse til kryss Levanger nord.
- Fylkesmannen har ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til traseen for sidespor for jernbane fra gamle Rinnan stasjon til industriområdet på Ørin, og forutsetter at trase må konsekvensutredes før beslutning om trasé tas.
- Der dyrka mark omdisponeres har Fylkesmannen innsigelse inntil det tas inn en bestemmelse som sikrer at all matjord tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet, jfr. jordloven § 9.
- Fylkesmannen gir et faglig råd om at det lages en jordsikringsplan som vurderer på hvilke arealer matjord kan gjøre best nytte i forhold til jordkvalitet m.v., og at matjord prioriteres ihht disse områdene.

#### **Klima og miljø**

Med hensyn til utredning av konsekvenser for naturmiljø, la planprogrammet prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 til grunn. Utredningene skulle gi



tilstrekkelig kunnskap om miljøkvalitetene knyttet til landskap og naturmiljø, herunder biologisk mangfold, for å kunne fatte de nødvendige beslutninger i saken, jf. naturmangfoldloven § 8 om kunnskapsgrunnlaget. For å skaffe et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for valg av veglinje og tilhørende veganlegg, stilte Fylkesmannen som Klima- og miljømyndighet krav om at naturtypene i planområdet skulle kartlegges etter anerkjent metodikk, dvs. DN-håndbok 13 med reviderte faktaark. Videre pekte vi på kalkrike lier og berg, ravinedaler, meandrerende bekkedrag og områdene i 100-metersbeltet langs sjø om områder med sannsynlighet for stort biologisk mangfold, og at vi *«...vil vurdere inngrep i områder med utvalgte og/eller truede naturtyper, samt inngrep med konsekvenser for truede arter og ansvarsarter, som utfordrende med hensyn til nasjonale og regionale miljøverninteresser.»*

I følge fagrapporten om naturmangfold omtaler 51 naturtypelokaliteter. Av disse er 40 lokaliteter (78,4%) nye, noe som viser behovet for denne kartleggingen. Fagrapporten har imidlertid valgt å se bort fra naturtypen ravinedal, til tross for at dette er en rødlistet naturtype vurdert som sårbar (VU). Vi kan ikke se at begrunnelsen for dette er holdbar. Videre har de utelatt naturtypen meandrerende elveløp som er en sterkt truet naturtype på norsk rødliste 2011. Det er heller ikke gjort noen vurderinger opp mot NML § 4; forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer.

Planområdet omfatter en strekning på ca. 27 km. I saksframlegget vises det til anbefalte delstrekninger fra Statens vegvesen; alternativ C på delstrekningen Skogn, alternativ A på delstrekning Levanger og alternativ B på delstrekning Rinnleiret, samt kryss på Skogn (Hotran) og Levanger (sør). Levanger kommune har i tillegg tatt inn et ønske om å ha med alternativ D på strekningen Hotran til Moan, samt et kryss nord for Levanger.

Når kommunedelplanen for ny E6 gjennom Levanger nå framlegges, henvises det til planbeskrivelse med konsekvensutredning-/vurdering/-sammenstilling og tilhørende fagrapporter for hele strekningen Åsen nord til Mære. Dette dreier seg om en strekning på ca. 50 km, der det er skissert fire veglinjer som hovedalternativer, delt opp i delstrekninger med ulike alternativer og krysskoblinger mellom disse. I tillegg er det et betydelig antall fagrapporter.

Vi er klar over at framlagte kommunedelplan har som mål å gi grunnlag for valg av trase for ny E6, samtidig som den i liten grad inneholder detaljerte løsninger for utformingen av veg med tilhørende veganlegg. Etter vår vurdering mangler likevel framlagte planforslag en mer detaljert og oversiktlig sammenstilling av konsekvenser for de to framlagte trasèalternativene innen Levanger kommune, og en vurdering av disse opp mot hverandre med hensyn til konsekvenser for naturmangfold bl.a. i form av utvalgte og/eller truede naturtyper, samt truede arter og ansvarsarter, jfr. §§ 4 og 5 i naturmangfoldloven.

Dette gjelder spesielt konsekvenser av kryssing av og nærføring til vassdragene i planområdet. (Hottranvassdraget, Nossumbekken, Levangerelva, Rinnelva m.fl.). Vi vil gå nærmere inn på noen av disse under. Så langt vi greier å få oversikt over konsekvenser for andre naturtyper og viltområder for fugl, ser det ut til at det først og

fremst er lokaliteter med naturtypen flommarksskog som kan bli vesentlig berørt, samt noe naturbeitemark. Vi har registrert følgende:

- Holte sør og Åkløftet, som begge er flommarksskog som ligger langs Hottranvassdraget. Lokalitetene er verdisatt som viktige (B-verdi) og vil bli berørt av ny veg og arealbeslag.
- Formoen vest og Granly, begge er flommarksskog som ligger langs Levangervassdraget (inkl. Koiabekken). Formo er verdisatt som svært viktig (A-verdi) og Granly som viktig (B)
- Holåsen vest. Her er det naturbeitemark og store, gamle trær, begge naturtyper verdisatt som viktig (B-verdi). Disse vil bli berørt av tunnelpåslaget.
- Haugskott er naturbeitemark verdisatt som viktig (B).

Flommarksskog er en naturtype i nær tilknytning og samspill med elve- og bekkeløp. Dette forsterker vår vurdering av at konsekvensene for vassdragene i området som helhetlige økologiske funksjonsområder ikke er grundig nok sammenstilt og vurdert.

Sammen med manglende sammenstilling og beskrivelse av konsekvensene gjør dette det utfordrende å kunne vurdere konsekvensene for naturmangfoldet i planområdet, og kunne vurdere de to alternativene opp mot hverandre. Dette gjelder bl.a. konsekvenser for naturtyper og økosystemer, jfr. § 4 i naturmangfoldloven. Etter vår vurdering bør det gjennomføres en konsekvensvurdering med dette som tema på det overordnede plannivået saken befinner seg på nå (kommunedelplan), slik at dette er avklart før reguleringen tar til.

Vi vil med utgangspunkt i vurderingene ovenfor **gi faglig råd** om at det gjennomføres en samlet vurdering av konsekvenser for naturmangfold i planområdet for de to framlagte trasèalternativene på kommunedelplannivå, dvs. før arbeidet med reguleringsplaner tar til. Det må gjøres en vurdering av konsekvensene opp mot § 4 i naturmangfoldloven. Dette må omfatte de truede og sårbare naturtypene meanderende elveløp og ravedaler.

### Vassdrag

Anbefalte trasé for ny E6 vil krysse og medfører nærføring til flere vassdrag i delplanen for Levanger. Konsekvensutredningen for naturmangfold viser at flere av disse, bl.a. Hottranvassdraget, Levangerelva og Rinnelva, har stor verdi som funksjonsområde for fisk og andre ferskvannarter. Alle har anadrome strekninger (med laks og sjørret), og har utløp i Trondheimsfjorden som er en nasjonal laksefjord. Alle nevnte vassdrag har moderat økologisk tilstand eller moderat økologisk potensial (Levangerelva), jf. vann-nett.no. I følge kravene i vannforskriften skal det da gjøres tiltak for å bedre tilstanden, og det kan ikke uten videre gjennomføres nye tiltak som gir ytterligere negativ påvirkning. Dette betyr at kravene til påvirkere/utbyggere i disse vassdragene blir høyere. For eksempel kan kravene til utslippstillatelser, avbøtende eller kompenserende tiltak bli skjerpet.

Det foreligger i liten grad tiltaksbeskrivelser utover alternativer for veglinjene, men det framkommer av planen at i anbefalt alternativ fra Statens vegvesen planlegges det et kryssområde med på- og avkjøringsrampe ved Levangerelva.

I KU er Levangerelva gitt liten verdi som lokalitet med hensyn til 'vannmiljø og vanntilstand'. Som 'funksjonsområde for fisk og andre ferskvannsarter' er elva gitt stor verdi. I beskrivelsen av konsekvenser heter det at «*Vegalternativet blir liggende omtrent ved eksisterende brukryssing, som blir noe utvidet*» og det framlagte alternativet blir gitt liten til middels negativ konsekvens for Levangerelva som funksjonsområde for fisk og andre ferskvannsarter. Vi vil stille spørsmål ved denne vurderingen.

I følge planbeskrivelsen og mer detaljert i skisser for konstruksjonsløsninger på Statens vegvesens heimeside, vil kryssingen medføre en omlegging av Levangerelva ved at en elvesving blir rettet ut, noe som igjen vil redusere elveløpet med ca. 150-200 meter. Dette er så langt vi ser, ikke beskrevet i konsekvensutredningen. Vi ble orientert om behovet for en slik mulig omlegging ved gjennomgang av fagrapporten for naturmangfold på møte hos Statens vegvesen 16.6.17. Vi ga da tydelig tilbakemelding på at Levangerelva er et viktig sjørret- og smålaksvassdrag, og at det ville være svært uheldig med en reduksjon i oppvekst- og produksjonsareal. Samtidig pekte vi på verdien av elva som et meanderende elveløp. Vi ga tydelig uttrykk for at et slikt inngrep ville være svært utfordrende for de verdier vi skal ivareta, og at konsekvensene av et slikt inngrep måtte utredes nærmere.

Levangerelva har et tydelig meanderende løp i området som vil bli berørt. Meanderende elveløp, ofte med tilhørende flommarksskog, er viktige landformer på ei elveslette. Naturtypen meanderende elveløp har status som sterkt truet – EN- på norsk rødliste for naturtyper 2011. Vi kan ikke se at dette er drøftet eller vurdert i konsekvensutredningen.

Videre er Levangerelva med tilhørende kantsoner registrert i Naturbasen som 'Viktig bekkedrag' med B-verdi (viktig, regional verdi). Begrunnelsen er at kantsonene til vassdraget fungerer som viktige spredningskorridorer og leveområder for en rekke ulike arter, og at vassdraget er laks- og sjørretførende. Vi finner heller ikke dette omtalt i konsekvensutredningen eller med på oversikten i KU over registrerte naturtyper i området. Imidlertid er samme naturtypeidentitet med i oversikten over naturtyper som Granly (Levangerelva), men da beskrevet som flommarksskog med B-verdi, der planforslaget gir middels negativ konsekvens.

Da planen ikke viser detaljert utforming av kryssene og inngrepene det vil medføre, er det vanskelig på nåværende tidspunkt å vurdere konsekvensene av tiltakene for elveløpene med tilhørende naturtyper. Dette tilsier en grundigere utredning av konsekvensene og tilpasning av veganlegget for å redusere negative konsekvenser på reguleringsplannivå. Vi vurderer imidlertid allerede nå dette alternativet som svært krevende for naturmangfoldverdiene knyttet til vassdragene. Dette gjelder Levangerelva som viktige spredningskorridorer og leveområder for en rekke ulike arter, som naturtype meanderende elveløp og som viktig funksjonsområde for fisk, bl.a. viktig smålaks- og sjørret elv.

Ut fra framlagte planforslag finner vi at tilsvarende gjelder for Rinnelva. Rinnelva er definert som naturtype viktig bekkedrag med B-verdi i naturbasen, begrunnet med at det er et anadromt vassdrag (sjørret og dels laks), hovedsakelig på grunn av viktige gyteområder for fisk. I tillegg bør det vurderes om ikke også denne strekningen av Rinnelva kan defineres som meanderende elveløp, dvs. sterkt truet naturtype. I

omtalte skisser for konstruksjonsløsninger er det i forbindelse med Rinnsebrua vist en omlegging av Rinnelva ved at en elvesving blir rettet ut, noe som igjen vil redusere elveløpet med ca. 60-70 meter. Forslaget er likevel gitt liten til middels negativ konsekvens. Videre er det lagt inn en trasé for nytt sidespor jernbane til Ørin, som ser ut til å krysse Rinnelva. Vi kan ikke se at det er foretatt noen konsekvensutredning av dette, så det foreligger derved ikke noe grunnlag for å vurdere dette tiltaket ut fra naturmangfoldloven.

Samlet sett viser dette at framlagt planforslag for ny E6 vil medføre kryssing av og nærføring til flere vassdrag med betydelige naturmangfoldverdier. Planen har imidlertid mangler i sammenstilling og beskrivelse av de vassdragstilknyttede naturmangfoldsverdiene, og inneholder ingen samlet vurdering av konsekvensene for disse verdiene.

Fylkesmannen vil med grunnlag i naturmangfoldloven og vannforskriften § 12 **fremme innsigelse** til framlagte forslag for kryssing av Levangerelva og Rinnelva, inntil konsekvensene av inngrepene og avbøtende tiltak er vurdert. Begrunnelsen for innsigelsen er at planforslaget medfører inngrep i, og tap av en sterkt truet naturtype (meandrerende elveløp, kategori EN på norsk rødliste for naturtyper 2011), ettersom planforslaget medfører elveomlegging og tap av flere meandere i Levangerelva og Rinnelva.

#### Rigg- og deponiområder

Med hensyn til utredning av konsekvenser for naturmiljø la planprogrammet prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 til grunn. Her var både arealer som blir direkte berørt og sideterenget til nytt veganlegg, samt mulig plassering av rigg- og anleggsområder, inkludert. Fylkesmannen vurderte i sin uttalelse av 7.6.2016 til planprogram og varsel om oppstart dette som positivt, men påpekte at også konsekvenser for naturmiljøet av mulige deponiområder måtte utredes og vurderes. Vi kan ikke se at dette er gjort.

Anbefalt linje har et prosjektert masseoverskudd på anslagsvis 1,5 mill. m<sup>3</sup> for hele strekningen Åsen – Mære. Dette er svært mye masse, og vi understreker viktigheten av å ha en plan for hvor massene skal deponeres innen anleggsarbeidet starter. Erfaringsmessig vil viktig naturmangfold bli berørt dersom det ikke er godt nok planlagt hvor overskuddsmassene skal deponeres. Ravinedaler er eksempelvis attraktive deponiområder, og har bl.a. derfor hatt en sterk arealreduksjon. Ravinedaler står på Norsk rødliste for naturtyper 2011 med status som sårbar (VU), og det anslås en reduksjon av areal på 30 – 50 %. Dette er en naturtype med stor verdi for biologisk mangfold. Typisk forekomst av ravinedaler er i områder med store leiravsetninger, så Trøndelag er derfor et viktig område for denne naturtypen.

Vi understreker at alle massedeponier og riggområder må avklares i reguleringsplanen. Vi tolker denne bestemmelsen som innarbeidet i § 2.4, men da disse områdene ikke er avklart og konsekvensutredet i kommunedelplanen, legger vi til grunn at alle massedeponier og riggområder må utredes nærmere med hensyn til konsekvenser for naturmangfold, friluftsliv og landskap på reguleringsplannivå.

Fylkesmannen vil med grunnlag i naturmangfoldloven **fremme innsigelse** til framlagte planforslag inntil det er tatt inn planbestemmelse med krav om

konsekvensutredning på reguleringsplannivå for nye massedeponier og riggområder. Dette må innbefatte en kartlegging og vurdering av konsekvenser for den sårbare naturtypen ravedaler.

Det er positivt at det er tatt inn bestemmelser om avbøtende tiltak for å ivareta hensynet til naturmiljø, og at det på reguleringsplannivå skal planlegges tilpasning av landskapet og skjermende tiltak. Vi bidrar gjerne i dialog senere i planprosessen for å finne fram til gode løsninger for kryssing av og nærføring til vassdrag. Det vil da bli viktig å finne løsninger slik at vassdragsbeltet, kantvegetasjonen og naturmangfoldet best mulig ivaretas.

## **Klima og miljø og Helse og omsorg**

### Støy og luftkvalitet

Fylkesmannen viser til at Statens vegvesen har gjort en god jobb med støy i andre vegprosjekter. For beboere langs tidligere E6 som får redusert trafikkbelastning, vil lokalmiljøet bedres når det gjelder støy og luftkvalitet. Samtidig vil det langs ny veilinje være boliger som får en økt belastning med støy og det kan bli til dels store negative konsekvenser, både i anleggsfasen og ved ferdig veg. I følge bestemmelsene § 2.4 skal retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) legges til grunn i reguleringsplanarbeidet.

Dette må synliggjøres i reguleringsplanen og det må gjøres rede for hvilke tiltak som skal iverksettes for å sikre helsemessig akseptable boforhold for eksisterende bebyggelse. Når reguleringsplanen sendes på høring er det nødvendig at følgende dokumenter følger med planen:

- En oversikt/tabell over støyutsatte boliger og annen støyfølsom bebyggelse som viser støynivå i dag og fremskrevet støynivå.
- En oversikt/tabell over hvilke boliger/bygninger som trenger støyskjerming og som viser hvordan støynivået blir etter støyskjerming.

En oversikt over støyutsatt bebyggelse kan med fordel presenteres i en tabell. Støyskjermingstiltak for å sikre tilfredsstillende støynivå for boliger og annen støyfølsom bebyggelse må sikres gjennom bestemmelsene.

## **Reindrift**

Ingen merknad.

## **Helse og omsorg og Barn og unge**

Samlet sett er ny E6 viktig for befolkningen og det kan forventes gevinster for trafiksikkerhet. Oppgradert veistandard med fire felt, adskilte kjørebaneer, ryddigere løsninger for kryss bidrar alle til en tryggere avvikling av trafikken og redusert ulykkesrisiko.

Ved valg av alternativ for veilinjen og plassering av kryss bør det legges stor vekt på i størst mulig grad å redusere trafikken gjennom Levanger sentrum. Lokalmiljøet er fra

før belastet av trafikken og befolkningen utsettes for støy og i perioder dårlig luftkvalitet.

### **Samfunnssikkerhet**

Vi registrerer at det er gjennomført en ROS-analyse på oversiktsnivå som tar utgangspunkt i plan- og bygningsloven, Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder Samfunnssikkerhet i arealplanlegging og krav til risikovurderinger stilt i NS 5814:2008.

I neste fase legges det opp til at det skal gjennomføres ROS-analyser som vil gå mer i dybden og ha et større detaljnivå. Fylkesmannen er tilfreds med det arbeid som er gjort innenfor samfunnssikkerhet, de dokumenter som foreligger og den planlagte prosessen fremover og har på nåværende tidspunkt ingen merknader.

### **Fylkesmannens konklusjon**

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Fylkesmannen fremmer ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til Statens vegvesens anbefalte trasé mellom Hotran og Levangerelva, dvs. alternativ C fra og med den nye Skognkrysset sør for Hotran til Nossum og alternativ A fra Nossum til og med det nye Levangerkrysset ved Levangerelva. Hovedbegrunnelsen for innsigelsen er de to kryssenes plassering, omfanget av sideanlegg og framtidig press på tilliggende dyrka jord.
2. Fylkesmannen fremmer ut fra ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9 innsigelse til kryss Levanger nord.
3. Fylkesmannen har ut fra nasjonale jordvern hensyn og jordlovens §9, innsigelse til traseen for sidespor for jernbane fra gamle Rinnan stasjon til industriområdet på Ørin, og forutsetter at trase må konsekvensutredes før beslutning om trasé tas.
4. Der dyrka mark omdisponeres har Fylkesmannen innsigelse inntil det tas inn en bestemmelse som sikrer at all matjord tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet, jfr. jordloven § 9.
5. Med hjemmel i naturmangfoldloven og vannforskriften § 12 fremmes det innsigelse til framlagte forslag for kryssing av Levangerelva og Rinnelva, inntil konsekvensene av inngrepene og avbøtende tiltak er vurdert. Begrunnelsen for innsigelsen er at planforslaget medfører inngrep i, og tap av en sterkt truet naturtype (meandrerende elveløp), ettersom planforslaget medfører elveomlegging og tap av flere meandere i Levangerelva og Rinnelva.

6. Med hjemmel i naturmangfoldloven fremmes det innsigelse til framlagte planforslag inntil det er tatt inn planbestemmelse med krav om konsekvensutredning på reguleringsplannivå for nye massedeponier og riggområder.

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Fylkesmannen gir et faglig råd om at det lages en jordsikringsplan som vurderer på hvilke arealer matjorda kan gjøre best nytte i forhold til jordkvalitet m.v., og at matjorda prioriteres ihht disse områdene.
2. Fylkesmannen gir faglig råd om at det gjennomføres en samlet vurdering av konsekvenser for naturmangfoldet av de to framlagte trasèalternativene innen Levanger kommune, og en vurdering av disse opp mot hverandre med hensyn til konsekvenser for naturmangfold i planområdet på kommunedelplannivå, bl.a. opp mot § 4 i naturmangfoldloven. Dette må omfatte de truede og sårbare naturtypene meandrerende elveløp og ravinedaler.

Med hilsen

Frank Jenssen  
fylkesmann

Alf-Petter Tenfjord  
seksjonsleder  
Kommunal- og justisavdelingen

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen underskrift*

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Maia Vardenær – 74 16 81 86

Landbruk: Anne Berit Lein – 74 16 82 09

Samfunnssikkerhet: Tore Brønstad – 74 16 83 38

Oppvekst og velferd: Margareth Halle – 74 16 83 79

Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Reindrift: Svein Bjørk – 74 13 80 57

Kopi til:

Trøndelag fylkeskommune Fylkets hus, Postboks 2560 7735 STEINKJER