



**E6 RANHEIM VÆRNES
REGULERINGSPLAN DELSTREKNING LEISTAD - HELLTUNELLEN,
REGULERINGSENDRING HOMMELVIK**

MERKNADSBEHANDLING - VED VARSEL OM OPPSTART

Prosjektoversikt

Prosjektnr.	1350057842
Oppdragsgiver	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	E6RV-RAM-PLA-NOT-DS45-1003

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	12.03.2025	RBAN/Rambøll	BEMO/Rambøll	IRELIL/Rambøll

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 Kristiansand
Tlf.: +47 479 72 727
www.nyeveier.no
Organisasjonsnummer: 915 488 099

1 INNKOMNE MERKNADER

Det kom inn 12 skriftlige høringsuttalelser:

- Statens vegvesen, 29.01.2025
- Statsforvalteren i Trøndelag, 07.02.2025
- Fylkeskommunen, 14.02.2025
- Mattilsynet, 12.02.2025
- Bane Nor, 11.02.2025
- NVE 14.02.2025
- Statskog, 24.01.2025
- AtB, 14.02.2025
- Lars P Parkvoll Larsen, 15.02.2025
- Marit Wåda Larsen, 16.02.2025
- Iain James Fielding, 16.02.2025
- Jacob Lindberg, 24.01.2025

2 MERKNADSBEHANDLING

Innspill	Forslagsstillers kommentarer
OFFENTLIGE	
2.1 Statens vegvesen, 29.1.2025 Statens vegvesen er opptatt av trafikksikkerhet og framkommelighet samt bærekraftig utvikling. Statens vegvesen støtter de grep som er tatt, men ber om at man likevel ser nærmere på behovet for sikring av det aktuelle området rundt Hommelvikkruset. Videre forutsetter de at det legges til rette for myke trafikanter i tråd med prinsippene for universell utforming. Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. De vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Statens vegvesen stiller gjerne opp til dialog om planen.	Nye Veier/Rambøll har sett på behovet for sikringstiltak. Reduksjon av sikringstiltak ved omlegging av veglinja medfører mindre kompleks anleggsgjennomføring mtp. SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø), samt en markant reduksjon i behovet for skredsikring av naturlig bratt terreng over fjellskjæringen langs vegen. Alt dette gir en sikrere og tryggere E6 ved ferdig utbygd veg.
2.2 Statsforvalteren i Trøndelag, 7.2.2025 Statsforvalteren har følgende foreløpige vurderinger av planen: Landbruk En flytting av veilinja ved Hommelvikkruset vil medføre omdisponering av ytterligere fulldyrka jord av svært god eller god kvalitet, og at det skapes små restarealer som blir mindre attraktive å drive. Som kommunen er Statsforvalteren opptatt av at minst mulig jordbruksareal bygges ned, og slik de forstår det er det mulig å unngå utvidelse vestover og nordover og inn på dyrka jord. Dersom det skal aksepteres ytterligere omdisponering av dyrka mark her, må dette være begrunnet i at det er strengt nødvendig av sikkerhetsmessige grunner, som ny kunnskap eller strengere sikringskrav etter at gjeldende plan ble vedtatt. Alternativvurderingene som gjøres må synliggjøres når planen sendes på høring. Ved all omdisponering av dyrka mark er det viktig med kompensierende tiltak – å ivareta jordressursen på best mulig måte for	Omdisponering av dyrka mark – alternativvurderinger, kompensierende tiltak er omtalt i planbeskrivelsen

videre jordbruksproduksjon. Adkomst til landbruksarealene må sikres både i anleggsfase og driftsfase.

Det er fem MiS-figurer innenfor planområdet. Disse er av typen rik bakkevegetasjon og eldre lauvseksjon. Det ene området med eldre lauvseksjon ligger ikke innenfor planområdet for vedtatt plan. MiS-figurer er områder i skogen som har særlig stor biologisk verdi, og som skal ivaretas i forbindelse med skogsdrift. De ber om at disse områdene ivaretas så langt det lar seg gjøre i planarbeidet av hensyn til naturmangfoldet.

Vedrørende faren for spredning av fremmede og uønska arter regner Statforvalteren med dette ikke minst gjelder arten landøyde, som kan by på store problemer selv om den ikke blir regulert gjennom verken plantehelseforskriften eller forskrift om fremmede organismer. Landøyde kan være dødelig for storfe og hest, og kan være skadelig for småfe.

Klima og miljø

Statsforvalterens oppgaver i arealplanlegging inkluderer å sikre hensynet til nasjonalt og regionalt viktige arter og økosystemer, spredningskorridor for arter, viktige friluftslivsområder, og å minimere klimagassutslipp. Det er viktig at tiltak ikke negativt påvirker natur og helse gjennom utslipp av kloakk, skadelige stoffer, eller for mye støv og støy.

Spesielt i denne planen, må det tas tilstrekkelig hensyn til vannforekomstene Homla og Høybybekken. Reduserte bruk av arealer som følge av planendringer kan være positivt for naturen og redusere klimagassutslipp, og dette bør inkluderes som mål i reguleringsplanen.

De statlige planretningslinjene for klima og energi fra 2024 krever at statlige, regionale, og kommunale organer i sin planlegging skal legge til rette for arealbruk og løsninger som bidrar til å redusere klimagassutslipp, opprettholde karbonopptak- og lagringskapasitet, og støtte overgangen til et lavutslippssamfunn. Arealplanleggingen må fremme utslippsfrie, energieffektive og ressurseffektive løsninger og prioritere tiltak som reduserer klimagassutslipp.

Planbeskrivelse og saksframlegg skal vise hvordan nasjonale hensyn til klimagassreduksjon, klimatilpasning og energi ivaretas, i henhold til plan- og bygningsloven. Klimagassutslipp og klimatilpasning bør defineres som egne temaer, hvor utslipp fra nedbygging, anleggsarbeider, konstruksjoner og bygninger beskrives og beregnes. Videre bør det beskrives hvordan utslipp skal unngås, reduseres, og på hvilken måte. Eksempler på tiltak inkluderer bruk av elektriske maskiner, gjenbruk av materialer, bruk av klimavennlige materialer, samt solenergi og annen klimavennlig energi.

For planer som kan føre til større klimagassutslipp, skal Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredninger følges, spesielt dersom planen forventes å øke utslippene med over 2000 tonn CO2-ekvivalenter. Tap av høgbonitetsskog og nedbygging av myr kan gi store utslipp, og ved tiltak som involverer dette skal hele myrarealet beregnes, ikke bare den delen som bygges ned. Utslipp fra arealtap skal beregnes over 75 år.

Ta hensyn til klimaendringer

Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting og transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering.

MiS-områdene er omtalt i planbeskrivelsen. Samlet sett vurderes endringen til å være bedre for naturverdier og artsmangfold.

Fremmede arter – landøyde – se kommentar til Mattilsynet.

Ved all massehåndtering skal fare for spredning av fremmede arter vurderes. Det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene. Ved revegetering skal det ikke benyttes arter som er registrert på Fremmedartslista 2023.

I forbindelse med verdianalysen fra 2024 er det estimert en reduksjon i CO2-utslipp med ca. 650 tonn CO2-ekv ved å redusere inngrepet i fjellskjæringen forbi Hommelvik.

Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Natur

Det er viktig at utbygging av arealer ikke øker presset på naturtyper og arter, og at arealer utnyttes effektivt. Planen bør ha bestemmelser for å bevare stedegen vegetasjon og unngå unødvendige inngrep i sårbar natur. Rigg og anleggsområder bør ikke plasseres nær bekker, elver, vann, sumpskog eller myr. Kartlagte verdifulle naturtyper bør settes av som natur eller hensynssoner med passende bestemmelser.

Nydyrking kan føre til tap av viktig naturmangfold, så eventuelle matjordplaner bør sendes på høring sammen med reguleringsplanen, slik at Statsforvalteren kan vurdere konsekvenser for naturmangfoldet. Negative virkninger for naturen bør unngås så langt det er mulig, og avbøtende tiltak iverksettes dersom skader ikke kan unngås. Hvis skader ikke kan unngås eller begrenses, bør økologisk kompensasjon i form av naturrestaurering et annet sted gjennomføres.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag

Når vassdrag berøres så forventer de at det gjennomføres fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk der vassdraget er fiskeførende. Viltpassasjer skal kartlegges.

Virkninger på naturmangfold

Det er viktig at det gjøres en grundig og god vurdering av naturmangfold og geologisk mangfold etter prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven og i forhold til forvaltningsmålene for arter og økosystemer i §§ 4 og 5.

Vassdrag

Inngrep eller tiltak i og ved vann, elver eller bekker bør unngås for å forhindre ødeleggelse av leveområder og negativ påvirkning på den kjemiske tilstanden i vassdraget. Vannforekomster skal ikke rettes ut eller legges i rør. Ifølge forskrift for vannforvaltning skal tilstanden i ferskvann forbedres og gjenopprettes til minst god økologisk og kjemisk tilstand.

Det naturlige bunnssubstratet i vassdraget skal bevares, og det skal sørges for fri bevegelse av fisk og andre dyr. Naturlig skog langs vassdraget skal bevares, og kantskog skal ikke fjernes uten tillatelse fra statsforvalteren. Mangler det kantskog, bør det tilrettelegges for gjenoppvekst og bredere soner. Miljødirektoratets håndbøker gir råd om hvordan tiltak i vassdrag skal gjennomføres for å ta vare på leveforholdene for fisk og andre ferskvannsarter. Ved større tiltak skal det vurderes om de er i konflikt med regional vannforvaltningsplan og vannforskriftens krav.

Fiskeinteresser og økologiske funksjonsområder for fisk og ferskvannsorganismer skal bevares. Fysiske tiltak som kan skade produksjonsmulighetene for fisk eller andre organismer krever tillatelse fra statsforvalteren eller fylkeskommunen. Det må vurderes om tiltak i planen krever slik tillatelse, og godkjenning av tiltak på strekninger med anadrome laksefisk eller kreps gis av statsforvalteren, mens fylkeskommunen godkjenner tiltak på strekninger med andre fiskearter.

Erosjonssikring av vassdrag

Erfaringene fra andre steder i Trøndelag er at kryssing av og bygging i og langs vassdrag i områder under marin grense ofte medfører store behov for erosjonssikringer i og langs vassdraget. Dette er uheldig for vassdragsnaturen. Vegtrase/tiltak bør derfor planlegges slik at dette i stor grad unngås. Siden erosjonssikringer påvirker naturmangfold negativt så skal utredninger og omfang av erosjonssikringer beskrives, utredes og legges ved som kunnskapsgrunnlag når

Natur:

Reguleringsendringen skal ikke medføre et ytterligere press på naturtyper og arter. Tiltakene videreføres i planforslaget slik de lå inne i gjeldende plan fra 2020, for eksempel for viltkryssinger. Notat om håndtering av matjord vil følge planforslaget

Planbeskrivelsen inneholder vurdering av nml § 8-12 og etter vannforskriftens § 12.

Vassdrag:

Høybybekken inngår i planområdet på østsiden av E6. Bestemmelsene om kantvegetasjon videreføres.

Erosjonssikring:

Bestemmelsesområde for erosjonssikring ned mot Homla (#18) er videreført i reguleringsendringen.

planen sendes på høring. Dette vil være et viktig grunnlag for å vurdere vegens/tiltakets påvirkning på naturmangfold.

Støy og utslipp til luft

I den grad tiltaket gir støy og utslipp til luft, eller legges til et område som utsettes for dette, skal retningslinjene for støy T-1442, veileder (M-2061) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Det bør stilles krav om at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen hvor støy og støv blir ivarettatt i henhold til grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021. I tillegg bør det stilles krav om at planen også må vise hvordan trafiksikkerhet og universell utforming/tilgjengelighet skal ivaretas i bygge- og anleggsfasen.

Rigg og anleggsområder

Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet. Statsforvalteren anbefaler ikke å ha rigg og anleggsområder i og ved elv, vann eller myr.

Massehåndtering

Dumping av masser kan gi store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Overskuddsmasser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid, er næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Som hovedregel skal masser utnyttes eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning. Statsforvalteren forutsetter at slike vurderinger blir gjort tidlig i et utbyggingsprosjekt, slik at deponering kan unngås. Varig lagring av masser (deponi) krever i de fleste tilfeller tillatelse etter forurensningsloven (jf. § 29 første ledd) og det må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart.

Utfylling i vassdrag

For å eventuelt kunne fylle ut i vassdrag så må det søkes om en egen tillatelse etter forurensningsloven. Søknad sendes til Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart. Hvis massene skal brukes til utfylling på annen lokalitet så er dette også søknadspliktig.

Overvann

Regn og smeltevann bør renne mest mulig i åpne bekker og elver og ikke gjennom overvannsnett. Det er viktig at det er nok kapasitet til å ta unna økte nedbørsmengder og mer uforutsigbare perioder med snøsmelting. For reguleringsplaner skal overvannshåndtering være en del av høringsdokumentene. Disse skal blant annet på en oversiktlig og allment forståelig måte skal vise hvordan overvann skal håndteres, om det tillates påslipp av overvann på avløpsnett og hvilke naturbaserte løsninger som velges og eventuelt hvorfor det ikke velges naturbaserte løsninger.

Barn og unge og Helse og omsorg

Det må redegjøres for hvordan tiltaket vil påvirke barn og unge og folkehelse. Særlig må det foreligge vurderinger av trafiksikkerhet, støy, luftkvalitet og bokvalitet. For barn og unge må det redegjøres for erstatningsarealer, dersom arealer avsatt til bruk av barn og unge blir berørt.

Retningslinjene for støy T-1442 og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget. Det er utarbeidet et nytt støynotat etter omlegging av linje og kryss.

Rigg- og anleggsområder, samt massehåndtering videreføres som i gjeldende reguleringsplan fra 2020. Det er i reguleringsendringen for Hommelvik ikke satt av egne riggområder, da omreguleringene er en del av en større plan som en må se på i sin helhet når det er besluttet hva som skal inngå i hvilken entrepris.

Utfylling i vassdrag: Planforslaget endrer ikke løsning for Høybybekken eller Homla. Regulert løsning fra 2020 videreføres.

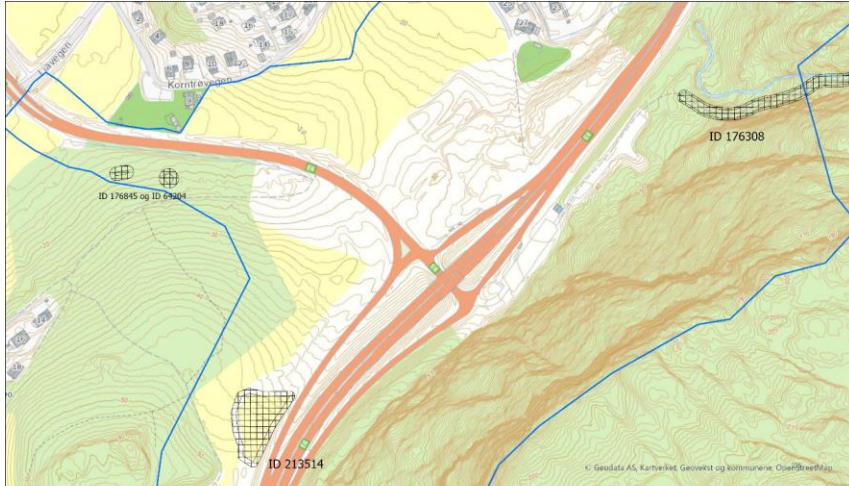
Overvannshåndtering inngår i tegningsgrunnlaget som følger planen

Barn og unge: Dette er omtalt i planbeskrivelsen, se kap. 7.8-7-10, som redegjør for

<p>Samfunnssikkerhet Den eksisterende risiko- og sårbarhetsanalysen må oppdateres dersom endringen av reguleringsplanen vil få betydning for risiko og sårbarhet i området. Analysen bør også omfatte områder som allerede er utbygd og/eller regulert dersom disse områdene tidligere ikke er analysert.</p> <p>Videre arbeid Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som kommer fram av oppstartvarslet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.</p>	<p>rekreasjonsområder, barn- og unge, samt folkehelse.</p> <p>Samfunnssikkerhet: Dette framgår av kap. 8, samt vedlagt ROS-analyse.</p>
<p>2.3 Trøndelag fylkeskommune, 14.2.2025</p> <p>Fylkeskommunen har innspill vedrørende følgende temaer:</p> <p>Samferdsel Fylkeskommunen er opptatt av plassering og utforming av holdeplasser og innfartsparkering i planen. Det er avgjørende at det legges opp til tilstrekkelig antall parkeringsplasser for bil og sykkel, for å nå ønsket måloppnåelse om å gjøre det mer aktuelt og attraktivt for å flere å velge kollektivt som reisemiddel.</p> <p>Fylkeskommunen viser til bestemmelse 3.2.7 i gjeldende reguleringsplan vedr. antall pendlerparkeringsplasser ved Hommelvikkrysset. De mener denne bestemmelsen må videreføres, men at det også må gjøres noen konkretiseringer for å optimalisere planen i tråd med regionale og nasjonale retningslinjer og forventninger. Samtidig vises det til bestemmelse for innfartsparkeringer nord og sør for E6 på Sveberg, og fylkeskommunen mener det må sikres et konkret minimum antall sykkelparkeringsplasser for innfartsparkeringa ved Hommelvikkrysset også. Fylkeskommunen vil vurdere innsigelse til planen dersom dette ikke er sikret når planen sendes på offentlig ettersyn.</p> <p>Videre mener fylkeskommunen at for å øke attraktiviteten for å bruke sykkel, bør sykkelparkeringsplassene etableres under tak. Dette bør sikres i bestemmelsene. Videre mener de det bør sikres med bestemmelser at en andel av sykkelparkeringsplassene skal forbeholdes lastesykkel.</p> <p>Det må sikres en universelt utformet forbindelse mellom innfartsparkering og holdeplasser på begge sider av E6. Dette må sikres både i plankart og med bestemmelser. Gangadkomsten må utformes på en måte som gjør det uproblematisk å drifte denne hele året.</p> <p>Når det gjelder kollektivtransport ber fylkeskommunen om at holdeplassene sikres med juridisk formål i plan. Det er viktig med trygge adkomstmuligheter mellom innfartsparkering og holdeplasser, og mellom holdeplassene.</p> <p>Fylkesveg Ingen merknader, det vises til uttalelse fra Statens vegvesen.</p> <p>Kulturminner, eldre tid Fylkeskommunen må gjennomføre en arkeologisk registrering av planområdet for å avklare forholdet til automatisk fredete kulturminner før det kan gis endelig uttalelse.</p> <p>Den arkeologiske registreringen samt nødvendig for- og etterarbeid bekostes av tiltakshaver, og fylkeskommunen har lagt ved registreringsvarsel og budsjett for gjennomføring.</p>	<p>Bestemmelse om antall pendlerparkeringsplasser er videreført. Bestemmelsene er også konkretisert med krav om antall sykkelparkeringsplasser.</p> <p>Planforslaget tilfredsstiller krav til universell utforming.</p> <p>Kollektivholdeplasser er satt av med egnet formål i plankartet, og det er lagt inn gang- og sykkelveg som forbindelse mellom innfartsparkering og begge kollektivholdeplassene. Løsningen er tilsvarende den som ligger i gjeldende plan.</p> <p>Kulturminner, eldre tid: Tas til orientering. Gjennomføring av arkeologisk registrering forutsettes.</p> <p>De 3 førstnevnte lokalitetene videreføres som i reguleringsplanen fra 2020. For bosettings-</p>

Det ligger til sammen 4 automatisk fredete lokaliteter innenfor plangrensen; id 176845 (gravhaug), id 64204 (gravrøys) og id 176208 (Gjevingåsen rideveg), samt id 213514 (bosetting-aktivitetsområde) som ønskes utgravd på grunn av konflikt med ny veglinje.

De tre førstnevnte lokalitetene må vises i plankartet som H730, båndleggingssone D.



Reguleringsplan E6 Leistad-Stjørdal grense, Hommelvikkrysset

Kartframstilling: Ingvild Sjøbakk, 07.02.2025 /Trøndelag fylkeskommune



Fylkeskommunen oppfordrer til at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:

Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.

Trøndelag fylkeskommune kan ikke avgi endelig uttalelse før de arkeologiske forhold er avklart. Registreringen kan kun utføres på barmark, uten tele og med tilfredsstillende lysforhold. Kommunen kan ikke vedta reguleringsplanen før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart og en endelig uttalelse foreligger.

Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner og viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Friluftsliv

Fylkeskommunen støtter kommunen som planmyndighet med hensyn til aspekter ved friluftslivet som bør ivaretas og utvikles. Dette gjelder både under anleggsperioden og ved ferdig anlegg. Midlertidige løsninger bør fungere som fullgode alternativer. Dette blir enda viktigere dersom anleggsperioden forlenges. Ødeleggelse og forringelse av turvegnettet skal istandsettes så snart som mulig. Vegen er en stor barriere for de som bor i Hommelvik, både fysisk, visuelt og støymessig. Det er derfor viktig å sikre en enkel og trygg adkomst fra Hommelvik sentrum til Malvikmarka (Høyby) for gående og syklende, både sommer og vinter. Adkomsten til marka over de to tunnelinnslagene til Helltunnelen og Stavsjøtunnelen må ivaretas og midlertidige løsninger skal fungere. De viser til at kommunen har

aktivitetsområdet vil det søkes dispensasjon med tanke på utgraving

Bestemmelse om kulturminnelovens § 8 er tatt inn.

Friluftsliv:

Det er gjort rede for forholdet til rekreasjon/friluftsliv i kap. 7.8 i planbeskrivelsen. Forbindelsene mellom Malvik sentrum og Storheia (marka) videreføres som i gjeldende plan med kun mindre justeringer. Omreguleringen har en endret plassering på

<p>kartlagt viktige friluftsområder, og at det her er svært viktige friluftsområder som berøres. Fylkeskommunen oppfordrer til å ta kontakt dersom kommunen eller utbygge ønsker videre veiledning.</p> <p>Vannforvaltning Planen skal ivareta hensynet til vassdragsmiljøet. Definisjonen av vassdrag er fastsatt av vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Videre defineres vassdrag med tilhørende vanndekt areal ved vanlig flom (10-årsflom).</p> <p>Tiltak eller aktivitet i og nært vann (for eksempel avrenning) skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Grunnleggende skal vannforskriften § 4 følges som sier «Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand [...]». I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming om ivaretagelse av vannmengde og vannkvalitet, naturlig bredde og bunn med kantvegetasjon. Tiltak i vassdrag, i form av å fylle ut i-, lukke, legge om eller rette ut, forbygge/plastre/kanalisere vassdrag er forbudt, jf. vannforskriften § 4.</p> <p>Fylkeskommunen oppfordrer til at hensynet til vassdragsmiljøet sikres i planens juridiske dokumenter, der det er hensiktsmessig. Regulering i form av arealformål med tilhørende bestemmelser bør vurderes eventuelt bruk av fellesbestemmelse. Fylkeskommunen forutsetter at hensynet til vassdragsmiljøet blir ivaretatt i det videre planarbeidet. Fylkeskommunen stiller seg gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig ved spørsmål angående regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften.</p> <p>Fylkeskommunen avslutter med å gjøre oppmerksom på at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side. De gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som kommer fram av oppstartsvarselet, og fylkeskommunen oppfordrer kommunen/tiltakshaver til å ta kontakt i videre arbeid med planen.</p>	<p>utfartsparkeringen (o_SPP2). Omleggingen skal ikke medføre endringer på Homla og områdene rundt. Alle områder vil være tilgjengelige og alle forbindelser opprettholdes som i gjeldende plan, også i anleggsperioden. I tillegg vil det etableres en felles driftsveg mellom E6 og Karlsruystvegen som kan benyttes som turveg opp i Høybymarka.</p> <p>Vannforvaltning: Arealformål og bestemmelser for Høybybekken og Homla er videreført fra gjeldende plan.</p>
<p>2.4 Mattilsynet, 12.2.2025</p> <p>Kapasitet vannforsyning VA-plan bør også gjelde kapasitet for slukkevann ved brann siden dette kan påvirke drikkevannsforsyningen. Høyt uttak av vann til brannslukkevann kan påvirke trykkforhold for drikkevannsforsyning og øke faren for innsug av forurensing.</p> <p>Vannledninger innenfor planområdet Vannledninger innenfor planområdet bør kartlegges og tas hensyn til for å hindre skader ved gjennomføring av tiltaket. Det er derfor viktig at oppdaterte kart over ledningsnett og aktuelle sårbarheter ved distribusjonssystemet er beskrevet og vurdert i planarbeidet.</p> <p>I planleggingen bør det også vurderes om det skal tas hensyn til fremtidig infrastruktur for drikkevannsforsyning i området.</p> <p>Mattilsynet nevner også forpliktelsene som følger av ledningsregistreringsforskriften.</p> <p>Eierforhold vannforsyningssystem Eierforhold til nytt distribusjonssystem for drikkevann (ledninger samt eventuelle pumpestasjon (er)) bør avklares. Dersom dette skal eies av et vannverk, vil dette bli en del av ansvarsområdet til dette vannverket. Alternativt, dersom det skal eies av en</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Eksisterende vannledninger innenfor planområdet er ivaretatt gjennom planarbeidet.</p>

<p>eller flere andre private parter (for eksempel utbyggingsselskap eller liknende), vil dette eierskapet være å anse som «eier av vannforsyningssystem» etter drikkevannsforskriften. Denne eieren vil være ansvarlig for å oppfylle relevante krav. For å sikre ryddige forhold, bør dette avklares, og det er nyttig om dette utredes og eventuelt beskrives i planprosessen.</p> <p>Massehåndtering Bygge- og anleggsvirksomhet, som medfører flytting av jord eller masser, vil kunne utgjøre en risiko for spredning av planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter. Dette gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller håndtering av masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Fare for spredning av planteskadegjørere bør også vurderes ved transport av masser inn til området. Det samme gjelder når kjøretøy, maskiner og utstyr fraktes ut. Spesielt gjelder dette ved flytting av matjord. Utbygger har plikt til å kjenne til massenes og jordas smittestatus, og sørge for at alvorlige planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter ikke blir spredd.</p> <p>Mattilsynet gjør oppmerksom på at planteskadegjørere ikke trenger å være fremmede arter.</p> <p>Dersom masser som eventuelt fjernes fra planområdet kan inneholde kjemisk eller mikrobiell forurensing bør det stilles krav til hvordan disse blir håndtert, brukt og/eller deponert. Dette for å hindre forurensing av drikkevannskilder eller jord som brukes til dyrket mark.</p> <p>Også ved eventuell nydyrking må det vurderes fare for spredning av planteskadegjørere eller forurensing.</p>	<p>Fremmede arter, floghavre, landøye Det er satt bestemmelse om at det skal utarbeides internkontrollsystem, der håndtering av fremmede arter er blant temaene. Ved all massehåndtering skal fare for spredning av fremmede arter vurderes. Det foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene. Ved revegetering skal det ikke benyttes arter som er registrert på fremmedartslista 2023.</p>
<p>2.5 Bane NOR, 11.02.2025</p> <p>Nordlandsbanen ligger på det nærmeste ca. 150 meter fra planavgrensningen. Intensjonen med planendringen er å flytte veglinja lengre ut fra eksisterende fjellskjæring. Det vil innebære at veglinja flyttes nærmere jernbanen.</p> <p>Det forutsettes at planendringen ikke fører til at jernbanen blir utsatt for økt fare for flom, erosjon, setninger eller skred. Bane NOR viser til våre uttalelser til opprinnelige reguleringsplan, datert 19.06.2019 og 05.12.2019.</p>	<p>Tas til orientering</p>
<p>2.6 NVE 14.02.2025</p> <p>NVEs konkrete innspill <u>Naturfare</u> NVE legger til grunn at Nye Veier tar ansvar for å ivareta sikkerheten for egne anlegg, og forutsetter også at tilstøtende terreng ikke utsettes for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket ref. TEK17 §7-1 (2). Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve veianlegget forutsetter de at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.</p> <p><u>Allmenne interesser i og langs vassdrag</u> Veganlegget berører flere bekker og vassdrag i ulik grad. NVE fremmet innsigelse knyttet til vassdragsmiljø i forbindelse med offentlig ettersyn av gjeldende reguleringsplan vinteren 2019. Innsigelsen ble trukket på grunnlag av at Planbestemmelsene i gjeldende reguleringsplan (vedtatt 20.08.2024, sist revidert 31.01.2024) ivaretar hensynet til oppgang av fisk og legger til rette for å opprettholde gode gyteforhold og ivaretar allmenne interesser i og langs vassdrag på en god måte.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Planbestemmelsene fra 2020-planen videreføres i reguleringsendringen. Det planlegges ikke nye tiltak i vassdragene. Planendringen omfatter ikke Høybybekken</p>

<p>De forutsetter at disse bestemmelsene videreføres i forbindelse med omreguleringen. De forutsetter at den foreslåtte planendringen ikke medfører en forverring for vassdragsmiljøet. Planer som åpner for tiltak som vil være i strid med vannressurslovens bestemmelser vil gi grunnlag for innsigelse fra NVE.</p> <p>Plangrensen i området ved Høybybekken og langs med Homla er noe endret i forhold til eksisterende plan. I dette område er det omfattende vassdragsinngrep og nærføringer. NVE gir et faglig råd om at plangrensen i dette området gjennomgås på nytt og at den justeres slik at alle vassdragsingrep enten er med i den nye reguleringsplanen, eller blir holdt utenfor slik at eksisterende plan blir gjeldende. En oppsplitting av området mellom to planer slik det nå er foreslått er særdeles uheldig.</p> <p><u>Generelle råd</u> For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler NVE å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. De vil særlig vise til <i>Kartbasert veileder for reguleringsplan</i>. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.</p> <p><u>Meld inn fareutredninger</u> Alle nye naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 er pliktig å melde inn til NVE i henhold til pbl § 2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Frist for å melde inn er 3 måneder etter at rapport er godkjent av uavhengig kvalitetssikrer eller oppdragsgiver. Det som meldes inn vil bli teknisk gjennomgått av NVE, som deretter oppdaterer den offentlige kartdatabasen. NVE foretar ingen faglig kontroll eller vurdering av det som meldes inn før det legges ut. De ønsker fortsatt å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG.</p> <p><u>NVEs oppfølging av planarbeidet</u> Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. De ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir de bistand til de kommunene som har størst behov.</p> <p>Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.</p>	<p>og Homla nedstrøms E6, der videreføres gjeldende reguleringsplan uten endringer.</p> <p>Når planendringene er vedtatt, blir dette en del av hele reguleringsplanen, dvs. ikke to ulike planer.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>NVE vil få planen tilsendt på offentlig ettersyn. Alle relevante fagutredninger vil være vedlagt planendringen.</p>
<p>2.7 Statskog v/Rune Langøy, 24.1.2025 Statskog Meraker AS (tidligere AS Meraker Brug) er grunneier i Høybydalen, 5031/57/24.</p> <p>Rune Langøy er kontaktperson for Statskog i denne saken, og ønsker informasjon om endringer i forhold til Statskog sin eiendom.</p> <p>Det er spesielt undergangen under E6 for adkomst til Høybydalen som er viktig for Statskog. Statskog mener det er lurt å ta en kort prat i forhold til avtalen som foreligger i forbindelse med bruk av eiendommen til riggareal og overskjøting av areal etter endt utbygging.</p>	<p>Nye Veier tar kontakt med Statskog for å gjøre nærmere rede for planendringene som har betydning for Statskog sine eiendommer.</p>

Statskog ønsker et godt samarbeid, og mener det er fint om noen i Nye veier har muligheten til en kort prat, eventuelt sende over litt informasjon om hva endringene innebærer. Det gir Statskog bedre grunnlag før det eventuelt gis innspill til planen. Statskog ønsker ikke at Statskog og Nye Veier legger unødvendige hindringer for hverandre, men finne gode løsninger i et samfunnsperspektiv.

2.8 AtB, 14.2.2025

AtB betjener holdeplassene Hommelvik bomstasjon innenfor planavgrensningen med linje 311 og 430.



Holdeplassene Hommelvik bomstasjon

Plankartet som blir brukt i oppstartsvarselet viser ikke dagens holdeplasser. AtB ber om at kollektivholdeplasser sikres med juridisk formål i plan.

Trygge adkomstmuligheter

Det er viktig med trygge adkomstmuligheter for de reisende. Dette gjelder både mellom holdeplassene og mellom holdeplassene og innfartsparkeringen. Der reisende må krysse veien for å komme seg mellom holdeplasser eller innfartsparkering, er det helt avgjørende at de reisende får trygge og gode krysningpunkt. Dette vil bidra til å redusere risikoen for ulykker og sikre at reisende kan krysse veien på en trygg måte. I tillegg til trygge krysningpunkt, oppfordrer AtB til at det etableres gang- og sykkelvei fra Hommelvik sentrum for en sikker adkomst til og fra bussholdeplassene.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. AtB ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå. Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassen for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelsehemning, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid. Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt

Bussholdeplassene reguleres inn i plankartet med juridiske formål

Trygge adkomstmuligheter er ivaretatt gjennom gang og sykkelveg fram til holdeplassene

Krysningpunkter for gående og syklende er ivaretatt i henhold til vegnormalenes kriterier.

Pendlerparkering, holdeplasser og tilkomst mellom disse utformes i tråd med kravene til universell utforming.

<p>utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.</p> <p>Anleggsfasen AtB ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetraffic, bes det om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene.</p>	<p>Nye Veier har som mål at kollektivtrafikantene skal ivaretas på best mulig måte i anleggsperioden, og vil sørge for en god dialog med AtB om planlegging av tiltak for kollektivtrafikken i anleggsfasen.</p>
<p>Private:</p> <p>2.9 Lars P. Parkvoll Larsen, 15.2.2025 og Marit Wåde Larsen, 16.2.2025</p> <p>Innspillene er likelydende og svares ut samlet. Innspillet er delt inn i temaer som gjengis i oppsummeringa under.</p> <p>Støy Larsen mener erfaringer fra tidligere fase av anleggsarbeidet i Nesset i Hommelvik er at tiltak og varsling av støyende arbeider ikke gjøres eller kommer svært sent. Videre mener han at støymåleren i Nessvegen viser klart at Nye Veier ikke er innenfor støykravene verken dag, ettermiddag eller natt.</p> <p>Larsen viser til at T-1332 og beslutninger fra Statsforvalter tilsier at berørte naboer har krav på støymåling. Det vises til beslutning hos Statsforvalter om flytting av støymåler utenfor Nessvegen 61. Det vises til brev datert 17.12.2024 der Nye Veier AS ønsket å vise støyrapporteringer i ukesrapporter på prosjektets hjemmeside, men Larsen kan ikke se at det er lagt ut støyrapporteringer på hjemmesiden. Ukerapporter er ikke hensiktsmessig da støy skal måles hver dag.</p> <p>Støykrav Larsen mener Nye Veier AS verken har forholdt seg til T-1442 fra 2016 eller 2021. Larsen mener kravene i henhold til støy og støv enkelt bør kunne måles og informasjon gis innsyn i. Det påpekes at det må gjøres tiltak før arbeidet starter, og stilles spørsmål ved at dette ikke er utført mot bebyggelse før aktiviteten er startet. Larsen stiller spørsmål ved hvilke sanksjoner som settes i verk dersom retningslinjer og krav ikke følges, og hvem som er ansvarlig for å påse dette? Larsen mener en uavhengig tredjepart må måle og beregne støy i området.</p> <p>Arbeidstider Arbeidstidene kommunisert av Nye Veier AS er 07:00 - 19:00 mandag til fredag. Det har imidlertid blitt rapportert aktivitet utenfor de tillatte arbeidstidene. Det stilles spørsmål ved om dersom det skal arbeides andre dager, hvordan skal det informeres, kompenseres og hvorfor permanente tiltak ikke er utført i forkant. Alt anleggsarbeid, inkludert vedlikehold, skal skje innenfor arbeidstidene. Også snørydding og annet vedlikehold skal gjøres innenfor arbeidstiden. Larsen viser også til at Høybybekken går rett mot eiendommen deres i Nessvegen 61, og mener dette er klart brudd på støykrav.</p> <p>Varsling, informasjon mm Det vises til krav i T-1442 om informasjon og varsling underveis i anleggsprosjekt. Larsen mener Nye Veier AS bør ha et tilbud om en «varslingstelefon».</p>	<p>Det er utarbeidet nye støykart som viser hvordan skjermingstiltakene skal gjennomføres.</p> <p>Arbeidstider og varsling Arbeidstidene kommunisert av Nye Veier AS er 07:00 - 19:00 mandag til fredag, Eventuelle støyende arbeider ut over dette skal varsles særskilt.</p> <p>Eventuelle avvik fra retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T - 1442/2016 i anleggsfasen skal avklares med kommunen.</p> <p>Videreføring av bestemmelsene i reguleringsplan av 2020, pkt. 2.2.2. I tillegg oppdateres den med ny støyrapport for Hommelvik. Støyforholdene skal ivaretas slik de gjør i gjeldende plan.</p>

<p>Miljø Larsen stiller spørsmål ved at det ikke er opprettet kontaktperson for klima og miljø i Malvik kommune, og at denne stillingen ikke er ivaretatt mtp. saksbehandlingen. Videre vises det til at Homlavassdraget fikk hard medfart etter Nye Veier AS sin aktivitet, og han mener dette er brudd på utslippstillatelsen fra Statsforvalteren. Det stilles spørsmål ved hvordan vassdraget og området vil påvirkes av at veien kommer nærmere, og at «Gryta» og «Trollskogen» brukes av barnehager og skoler. Det stilles også spørsmål om hvilken konsekvens det ga at det har forekommet sprengning i områdene langs Homla uten forvarsel, ref. informasjonsmøte 11.09.2024.</p> <p>Konsekvensutredning Larsen mener at inngrep i natur- og verneverdier, samt brudd på gjeldende reguleringsplan og utslippstillatelse, tilsier at reguleringsendringen må konsekvensutredes.</p> <p>Videre påpekes hvordan støyskjerming skal etableres jf. TEK17 og naboloven.</p> <p>Permanent støyskjerming og fasade mot ny E6 Larsen påpeker at ny E6 nærmere Nessvegen 61 vil gjøre at støyen fra E6 blir verre enn i dag. Det påpekes at eksisterende fjellskjæring gir refleksjon av lyd, og Larsen etterspør at planen beskriver hvordan dette skal løses slik at alle parter ser det blir ivaretatt. Det vises til opprinnelig planbestemmelse om at fjellskjæring skulle nivelleres i etasjer.</p> <p>Det vises også til at naturlige støymurer som skog og fjell er fjernet. Larsen lurer på hvordan ny reguleringsplan vil endre fasaden mot ny E6.</p> <p>Larsen stiller spørsmål ved den «grønne veggen» mot Hommelvik og lurer på om den fortsatt er med i ny reguleringsplan. Også hvilken støyskjerming den nye brua vil gi i anleggsperioden og ferdig veg.</p> <p>Videreføring av eksisterende reguleringsplan Det anmodes om at eksisterende reguleringsplan kap. 2.2.2 videreføres i ny plan og spisses mtp. hvilket areal i Hommelvik som skal vurderes som likestilt med ny vei og «måles» opp mot 52 dB. Området som en skal se på her er teknisk etat (industriområdet i Nessvegen).</p>	<p>Miljø Selv om det ikke er krav til en ny konsekvensutredning knyttet til tiltaket er virkninger av tiltaket beskrevet under kap. 8 og 9. i planbeskrivelsen. Det er i tillegg utarbeidet nye støykart som viser hvordan skjermingstiltakene skal gjennomføres.</p> <p>Ang. videreføring av eksisterende reguleringsplan, så gjøres dette. Se svar under støy.</p> <p>Den «grønne veggen» antas å være gressarmert mur som bygges inn mot bru over Humla – denne er en del av vegtiltaket</p>
<p>2.10 Iain James Fielding, 16.2.2025</p> <p>Fielding viser til forslagsstillers vurdering av at det ikke er behov for konsekvensutredning og påpeker at veien vil komme nærmere bebyggelse enn det som har vært planlagt tidligere. Fielding viser til at vedleggene ved varsel om oppstart ikke viser nøyaktig hvor langt ned den nye traseen vil komme, og lurer på hvordan man kan ta stilling eller stille spørsmål når informasjonsgrunnlaget er så dårlig. Med utgangspunkt i informasjonsgrunnlaget, mener Fielding at utbyggingen vil komme helt inntil Sandmarkvegen 14. Det påpekes at det ikke er avklart hvilke tiltak som skal gjøres for støy- og støvskjerming eller hvilke negative konsekvenser utbyggingen kan ha for oss som bor her.</p> <p>Fielding oppfatter at de nye byggeplanene vil påvirke lokalmiljøet i mye større grad enn tidligere, og stiller spørsmål ved at det vurderes at det ikke er behov for ny konsekvensutredning.</p>	<p>Det vises til at dette var et varsel om oppstart. Planen er nå lagt ut til offentlig ettersyn, og der er tiltaket beskrevet ytterligere og det framgår kart, tegninger og illustrasjoner som viser hvor tiltaket vil ligge etter justering av veglinja.</p> <p>Selv om det ikke er krav til en ny konsekvensutredning knyttet til tiltaket er virkninger av tiltaket beskrevet under kap. 8 og 9. Det er i tillegg utarbeidet nye støykart som viser hvordan skjermingstiltakene skal gjennomføres.</p>

2.11 Jacob Lindberg, 24.1.2025

Lindberg stiller seg kritisk til planene om å endre linjeføringen og redusere veistandarden for E6 i Trøndelag. Dette er en vei som har vært ferdigprosjektert og under etablering i nærmere fem år. Å senke standarden på en av regionens viktigste veier fremstår som lite gjennomtenkt og uheldig.

En reduksjon i veibredden og standarden vil ikke bare gi en ujevn trafikkflyt med vekslende fartsgrenser, men også medføre betydelig dårligere trafiksikkerhet. E6 er Midt-Norges mest trafikkerte hovedfartsåre, og det er avgjørende at veien utformes for å ivareta både sikkerhet og fremkommelighet.

Lindberg er tilhenger av grønne tiltak, men slike endringer bør være gjennomtenkte og gjennomføres der de har reell miljøgevinst. Dette prosjektet bør ikke bli en symbolsak som svekker helheten og trafiksikkerheten i vår kjerneinfrastruktur. En moderne og fremtidsrettet E6 er avgjørende for regionens utvikling.

Lindberg oppfordrer sterkt til å opprettholde den opprinnelige veistandarden og linjeføringen.

Nye Veier arbeider for å bygge veier med best mulig samfunnsnytte. I Vegnormalene er det gitt åpning for å vurdere redusert hastighet på denne type veier for å redusere ulemper og kostnader og for å oppnå høyere samlet nytte av veien. Det er vurdert at på denne strekningen kan en reduksjon av hastigheten gi en samlet positiv effekt. Reduksjonen i hastighet innebærer ingen endring i vegbredden forbi Hommelvik.

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**