



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	173/24	23.10.2024

5036 E6 Helltunnelen - Hellstranda -

Reguleringsplan/reguleringsendring. Fastsetting av planprogram.

Kommunedirektørens forslag til vedtak/innstilling:

Stjørdal kommune fastsetter planprogram for detaljreguleringsplan 5036 E6 Hjelletunnelen- Hellstranda med krav om at det skal utredes to alternativer (V1+T1 og V2+T2), som beskrevet i revidert planprogram.

Reguleringsplanprosessen kan igangsettes på vilkår beskrevet i vurderinger.

PS 173/2024 5036 E6 Helltunnelen - Hellstranda - Reguleringsplan/reguleringsendring. Fastsetting av planprogram.

Utvalg Plan og Miljø's behandling av sak 173/2024 i møte den 23.10.2024:

Avstemning:

Innstilling:

Stjørdal kommune fastsetter planprogram for detaljreguleringsplan 5036 E6 Helltunnelen- Hellstranda med krav om at det skal utredes to alternativer (V1+T1 og V2+T2), som beskrevet i revidert planprogram.

Reguleringsplanprosessen kan igangsettes på vilkår beskrevet i vurderinger.

For forslaget stemte 11: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Siw Mæhre (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Arild Gressetvold (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Jon Helge Gresseth (H), Johannes Fagervold (R), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Mona Raaen (Sp), Rolf

Charles Berg (Sp)

Dermed er innstillingen vedtatt.

Stjørdal kommune fastsetter planprogram for detaljreguleringsplan 5036 E6 Helltunnelen-Hellstranda med krav om at det skal utredes to alternativer (V1+T1 og V2+T2), som beskrevet i revidert planprogram.

Reguleringsplanprosessen kan igangsettes på vilkår beskrevet i vurderinger.

Vedlegg

- 1 5036 Planprogram til fastsetting
- 2 5036 Silingsrapport
- 3 Innspill AVINOR 18.06.2024
- 4 Innspill Bane NOR 14.06.2024
- 5 Innspill DSB 14.06.2024
- 6 Innspill Forsvarsbygg 17.06.2024
- 7 Innspill Kystverket 21.06.2024
- 8 Innspill Magnus Harper 19.05.2024
- 9 Innspill Mattilsynet 16.05.2024
- 10 Innspill Naturvernforbundet 18.06.2024
- 11 Innspill Norske lakseelver 21.06.2024
- 12 Innspill NVE 27.06.2024
- 13 Innspill Statsforvalteren 14.06.2024
- 14 Innspill Trondheim Havn 11.06.2024
- 15 Innspill Trondheimsregionens friluftsråd 19.06.2024
- 16 Innspill Trøndelag fylkeskommune 20.06.2024
- 17 Innspill Natur og friluftsg. 21.06.2024
- 18 Referat fra oppstartsmøte reguleringsplan E6 Helltunnelen - Hellstranda, plan-ID 5036

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Gjeldende reguleringsplan for området, plan-ID 2-072

Saksopplysninger:

Saken omhandler fastsetting av planprogram for detaljreguleringsplan E6 Helltunnelen - Hellstranda, plan-ID 5036. Planen skal erstatte gjeldende reguleringsplan med plan-ID 2-072 siden denne ikke lar seg gjennomføre. I tillegg til planprogram som beskriver hva som skal utredes og prosessen medfølger saken et silingsnotat for alternativer som Nye Veier har vurdert og forkastet som aktuelle utbyggingsalternativer. Planprogrammet er revidert etter høring. Silingsrapporten er ikke revidert.

Bakgrunn:

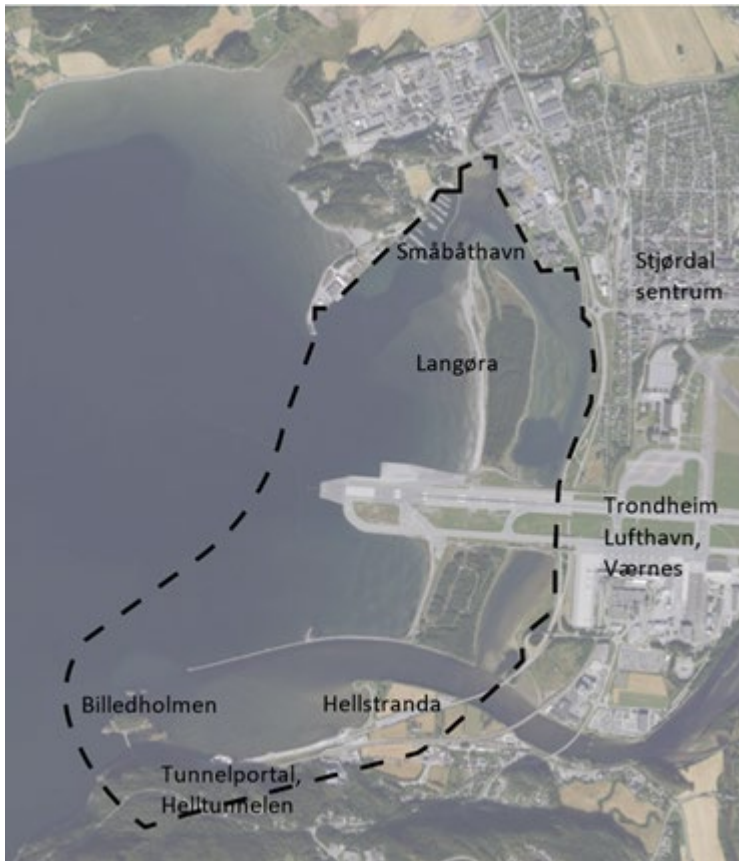
Nye Veier må endre reguleringsplan for E6 på Hellstranda på grunn av at utfylling vil være til skade for naturmangfold i området. Særlig sårbar er fisken, men andre arter, også fugler, blir berørt.

For å kartlegge konsekvensene er det krav til konsekvensutredning. Planprogrammet forklarer hensikten med planen og prosessen. Målet er å endre planen slik at utfylling i sjø/vassdrag blir minst mulig samtidig som andre forhold i gjeldende plan ivaretas. Dette gjelder både ny firefelts E6 og friluftslivsinteresser i form av Hellstranda og turveg til Billedholmen.

Kommunedirektøren har gjennomført oppstartsmøte og planoppstart med høring av planprogram er kunngjort våren 2024. Det var åpent møte 22.05.2024.

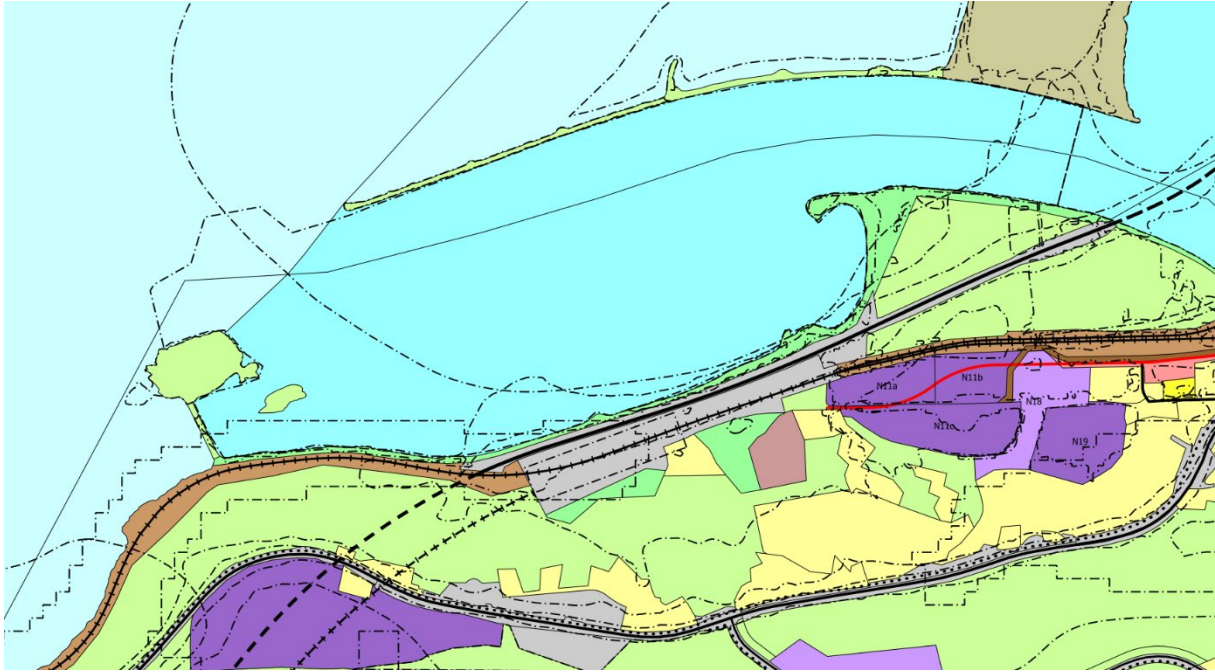
Beliggenhet:

Det er varslet planoppstart for et stort område for å ivareta mulige områder for avbøtende og kompensierende tiltak. Endelig plangrense vil bli justert ut fra prosessens resultater.



Kart som viser varslet planområde

Planstatus:



Over er utsnitt fra kommuneplanens arealdel.



Over er kart som viser gjeldende reguleringsplaner i området.

Saksbehandling:

Jf. plan- og bygningsloven (PBL) § 12-9 skal planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn ha planprogram etter § 4-1 i PBL.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn normalt samtidig med varslingsplanoppstart. Forslaget skal også gjøres tilgjengelig gjennom minst én avis som er alminnelig lest på stedet, og på internett. Frist for å gi uttalelse skal være minst seks uker.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

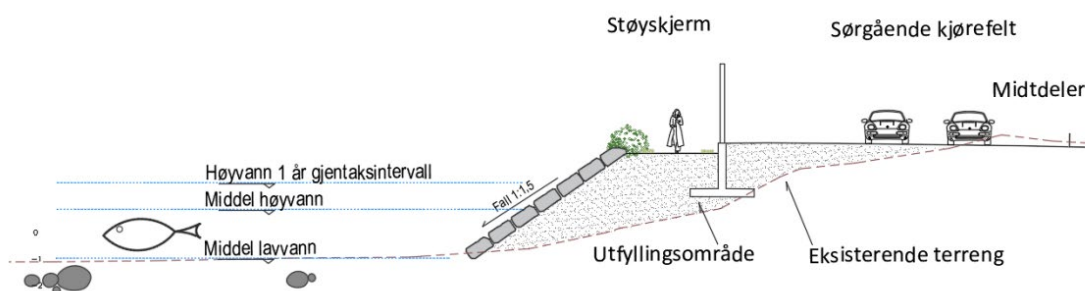
Kommunen avgjør om planprogram skal fastsettes. Planprogrammet fastsettes ordinært av kommunestyret. Kommunestyret kan delegerer myndigheten til å fastsette planprogram i samsvar med kommunelovens regler. Beslutning om ikke å fastsette planprogram kan ikke påklages, men forslagsstilleren kan kreve å få den forelagt for kommunestyret til endelig avgjørelse. Planutvalget er Stjørdal kommune delegert myndighet til å fastsette planprogram for detaljreguleringsplaner.

Planprogram

Planprogram har vært på høring i perioden 13.05.2024 - 21.06.2024. Innspill til planprogrammet med silingsrapport er vedlagt saken.

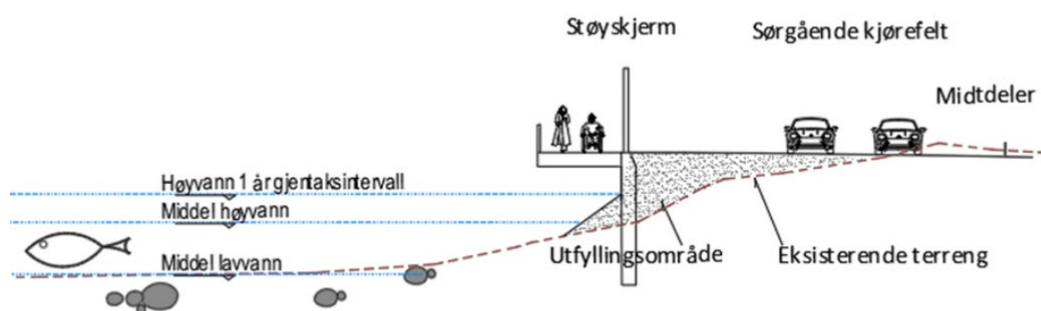
Nye Veier har revidert planprogrammet etter høring, men har ikke endret silingsrapporten. Planprogrammet beskriver hvilke alternativer som Nye Veier skal jobbe videre med. Alternativer som er forkastet fremkommer av silingsrapporten.

Revidert planprogram viser at følgende alternativer skal vurderes videre:



Figur 5 - Veialternativ V1 på fylling, med turvei på smal utfylling (T1) med helning på 1:1,5. Illustrasjon av Rambøll.

Alternativ V1 + T1



Figur 6 - Veialternativ V2 med utfylling og mur, og turveiprinsipp T2 med turvei på konstruksjon med støyskjerm. Illustrasjon av Rambøll

Alternativ V2 + T2

Silingsrapport

Silingsrapporten beskriver hvilke premisser som er lagt til grunn for bygging av ny veg samt hvilke alternativer som er vurdert og forkastet, for både kjøreveg og turveg. Rapporten har en forenklet vurdering av alternativene og en sammenstilling av vurderingskriteriene som fremkommer på side 78. Viser til vedlegg 2, Silingsrapport.

Uttalelser til planprogram (og varsel om planoppstart)

Etter varsel om planoppstart og høring av planprogram er det mottatt mange innspill. En del av innspillene vedrører innhold i planen og planutarbeidelsen, mens andre omhandler planprogrammet. Kun det som er vurdert som relevant for planprogrammet er vurdert i denne saken. Ellers vises det til dokumentene som er vedlagt i sin helhet og den kommende planprosessen med utarbeidelse av planforslag.

Avinor 18.06.2024

Avinor poengterer at tiltak ikke må øke risiko for «birdstrikes». All virksomhet/aktivitet som kan tiltrekke seg fugl skal vurderes. Avgang er mest kritisk. De skal overvåke en 13 km sone for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Mest relevant i så måte er kompenserende tiltak.



Figur 44. Arealer som er planlagt fylt ut ved Hellstranda og Værneskrysset (gult), og plassering av de fire foreslåtte kompensasjonstiltakene (blått). Figur lånt fra Davidsen mfl. (2020a).

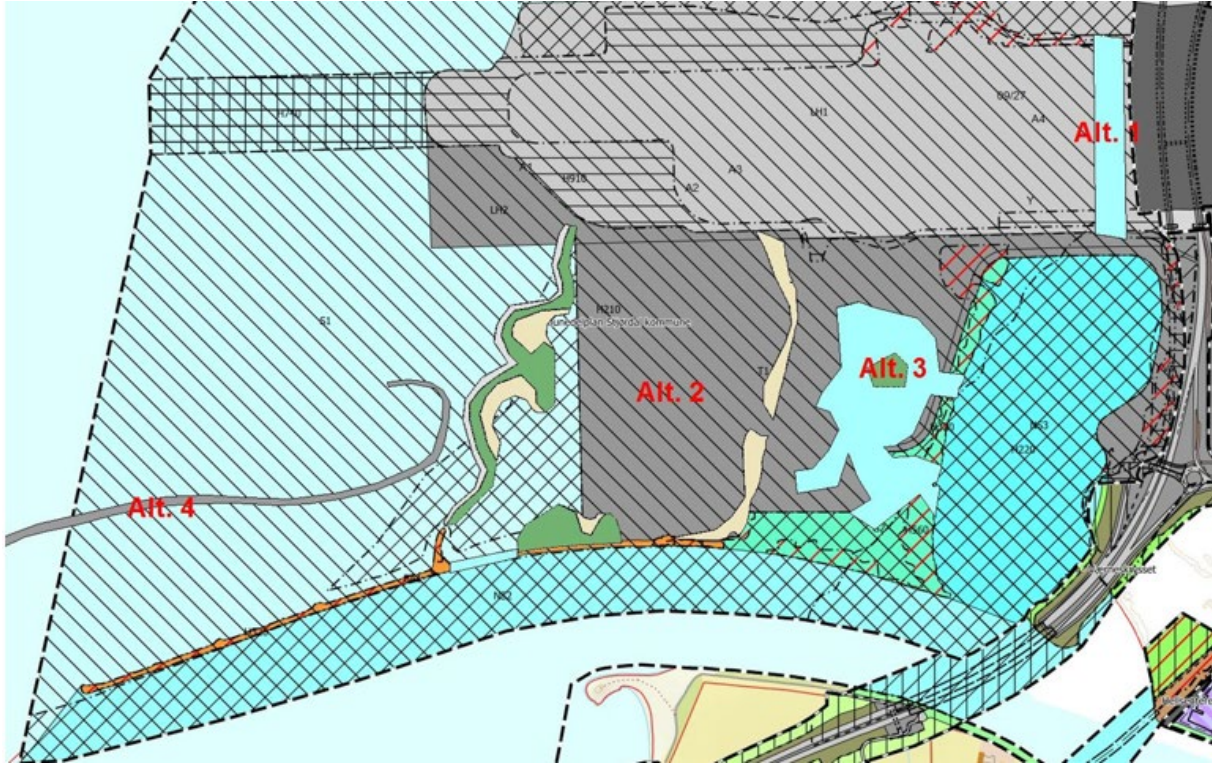
Tidligere notat om kompenserende tiltak har manglet vurdering av luftfart og flysikkerhet. Notat har heller ikke tatt hensyn til Avinors gjeldende masterplan for Trondheim lufthavn av 2019. Kompenserende tiltak øker risikoen for å gjøre områdene mer attraktive for fugl.

I tillegg til å tiltrekke seg mer fugl i område kan de fire forslagene til kompenserende tiltak også skape nye og farlige trekk inn flygingssonen og over rullebanen.

Alt1. Restaurering av det gamle elveløpet på nordsiden av flystripa

Avinor mener forslaget er urealistisk. Flyplassen kan ikke stenges for å etablere gjennomstrømningskulverter. Den kan også skape termiske variasjoner på rullebanen som ikke er ønskelig pga flysikkerheten. De er også bekymret for bæreevne og krav til planhet og sikkerhetsområder. Øker sannsynlighet for sabotasje (undervannsdroner).

Alt. 2 Omgjøring av det grunne sjøområdet mellom moloen og flystripa



Alternativ 2 berører areal avsatt til framtidig lufthavnformål. Avinor har båtutsett for redningsbåt i området.

Alt. 3 Omgjøring av deler av Langøra sør til våtmarksområde

Beslaglegger også areal avsatt til framtidig lufthavnformål. Området eies og driftes i dag av forsvaret.

For både alt. 2 og 3 forventer Avinor at det finnes alternative areal til utvikling av lufthavnen med om lag samme størrelse og med tilsvarende adgang til banesystemet dersom disse blir aktuelle.

Alt. 4 Omlegging av elveløpet ved å anlegge ny molo til Billedholmen.

Avinor har ingen arealmessige merknader. Løsningen vil kunne endre strømningsforhold i utløpet av Stjørdalselva. Krever modellering og nødvendige tiltak for å sikre at det ikke oppstår erosjon. Båtutsettområde for redningsbåt kan bli berørt.

Oppsummert går Avinor sterkt imot alle de fire kjente forslagen til kompenserende tiltak.

Avinor påpeker også at de fire forslagene til kompenserende tiltak ikke har vurdert hensynet til / vektet konsekvenser for annen virksomhet, arealbruk og faktisk gjennomførbarhet, samt at effekten av kompensasjonstiltakene for fugl og fisk fremstår som ganske usikre, sett i forhold til de omfattende inngrepene som foreslås.

Bane NOR 14.16.2024

Bane NOR (BN) forutsetter at jernbanens arealer reguleres til jernbaneformål. Videre forutsetter BN at planens påvirkning på jernbanen fremkommer av plandokumentene.

Sikkerhet på og ved berørte jernbanespor må dokumenteres for anleggsperioden og permanent situasjon. Naturfare knyttet til skred og overvann ønskes spesielt vurdert i denne reguleringsplanen. Deler av varslet planområdet, bl.a. området ved Hellstranda er definert som aktsomhetsområde for kvikkleireskred. I tillegg er det påvist flere kvikkleiresoner på strekningen Helltunnelen - Hellstranda. Det må dokumenteres at planen ikke vil føre til økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og/eller skredskader. Dersom fagrapporter avdekker at prosjektet vil kunne medføre økt sårbarhet for jernbanen, forutsettes risikoreduserende tiltak belyst og foreslått. Jernbanens sikkerhet må ivaretas både i anleggsfasen og i permanent situasjon.

Dersom anleggsgjennomføringen vil påvirke tilkomsten til stasjonene, spesielt på Hell, men også Værnes og Stjørdal, er det viktig at Bane NOR holdes orientert og at det opprettes god dialog angående fremkommelighet per veg mens anleggsarbeidene skal pågå. De viser også til sin uttalelse til varsel om planoppstart for reguleringsendring Ny E6 Helltunnelen - Hellstranda datert 19.06.2019, og påpeker at disse merknadene fortsatt gjelder. Bane NOR som grunneier har følgende merknader: Eiendomsgrensene er av varierende kvalitet og det er ønskelig at disse kvalitetsheves. Det har vært en pågående jordskiftesak innenfor reguleringsområdet. Det er ønskelig at Nye Veier kommer med en uttalelse knyttet til fremdrift i jordskiftesaken, sett i forbindelse med endring av reguleringsplan da dette vil påvirke fremtidig utforming.

DSB 14.06.2024

Henviser til at Statsforvalteren ivaretar deres område, med noen unntak.

Forsvarsbygg 17.06.2024s

Så lenge det opprettholdes firefelts vei vil en reduksjon til 90 km/t ikke ha stor betydning. Etablering av firefelts veg vil ha betydning for trafikkflyt ved transport av militært materiell.

Forsvaret vil i noen tilfeller ha behov for adkomst ut til Billedholmen med kjøretøy opp til lastebils størrelse. Det innebærer at turveien må dimensjoneres for dette. Alternativt må det være en mulighet for av- og påkjøring fra E6 nær tunnelinnslaget.

Avbøtende tiltak

Forsvarsbygg krever at forslag til avbøtende tiltak nummer 3 tas ut av lista da området er i bruk av forsvaret. Øvrige avbøtende tiltak som er nevnt er foreløpig akseptable, men Forsvarsbygg har sammenfallende interesser med Avinor ved at tiltak ikke må medføre større ansamlinger av fugl nær flystripa som øker faren for «birdstrike».

Forsvarsbygg har behov for beredskapsmessig tilknytning mot Hell som må ivaretas i planen. Løsning for en permanent eller beredskapsmessig tilknytning mot Hell vil ligge helt eller delvis innenfor planområdet for denne reguleringsplanen, og må ivaretas i planen.

Forsvarsbygg har ellers en del innspill som ikke berører planprogrammet som ikke omtales videre her, men som må vurderes ved utarbeidelse av reguleringsplanen. Noe betraktes som innspill til KPA og langsiktig planlegging i kommunen.

Forsvarsbygg omtaler at E6-løsningen og avkjøring til E14 mot Sverige vil ha en vesentlig betydning i beredskaps- og forsvarssammenheng. De foreslår at det sees på en løsning for en av-/påkjøring i området ved Hellstranda. For militære transporter fra sør mot nord så vil det kunne gi en betydelig forbedring, og samtidig være starten på en «ringvei sør» mot E14. Hell stasjon benyttes til en del transport med jernbane, og vil trolig bli enda viktigere fremover. Mye av dette materiellet vil måtte kjøre sørover til Hommelvik på fylkesveien

for å komme inn på E6 nordover. En tilknytning direkte mot E6 fra Hell stasjon vil derfor ha stor betydning for Forsvaret, men trolig også for andre aktører. Forsvarsbygg tok også dette opp med Nye Veier i arbeidet med den første reguleringsplanen i deres regi for denne strekningen hvor bl.a. en beredskapsløsning ble skissert og skulle innarbeides. Dette vil fortsatt være et minimumsbehov hvis det ikke planlegges og etableres en mer permanent løsning. Det også viktig at løsningen for denne reguleringsplanen ikke legger noen hindring for en helhetlig løsning i området.

Kystverket 21.06.2024

Kystverket (KV) kan ikke se at tiltakene som det blir regulert for, utbedring av E6 og utfylling i strandsona på Hellstranda vil få særskilt innvirkning på statlige farvatn, Kystverket sine anlegg og installasjoner eller andre sektoromsyn Kystverket skal vareta etter hamne- og farvasslova. KV vil likevel omtale at planområdet slik det er avgrensa og vist på kartskissen favner over et større område enn det tiltaket er tenkt regulert på, bl.a. kommer Stjørdal havn innenfor planområdet. Kystverket har ikke særskilte merknader nå, men ber om å bli holdt orientert i det videre arbeidet.

Magnus Harper. 19.05.2024

Harper mener plangrense må justeres. Han kan ikke se noen grunn til at store deler av eiendommen skal omfattes av planavgrensingen da det ikke skal utføres noen kompensierende tiltak for sjøområdene på eiendommen.

Naustområdet ønskes bevart som i dag så langt som mulig.

Kompensierende tiltak nr. 4, ombygging av elveløpet slik det foreslås, vil ha svært negativ effekt for badevannskvaliteten på Hellstranda. Området blir et brakkvannsbasseng preget av elvevannet med dårlig badevannskvalitet sammenlignet med dagens situasjon hvor sjøvann preger badevannet. Derfor har denne løsningen svært stor negativ effekt for Hellstranda som badeplass. Alternativet må derfor tas ut av planen.

Mattilsynet 16.05.2024

Viser til veiledning på nettsider når det gjelder risiko for spredning av planteskadegjørere ved flytting av masser og anleggsarbeid. Kan ikke se at det aktuelle arealet berører kjente vannforsyningsystem eller utløser særskilte behov for å spesielle drikkevannshensyn og har derfor ingen innvendinger til planen.

Naturvernforbundet og BirdLife Norge 18.06.2024

De mener at den siterte målsetningen for ny reguleringsplan for denne delen av prosjektet er en klar forbedring i forhold til vedtatt reguleringsplan. De stiller seg positiv til de to øverst prioriterte resultatmålene som er formulert for utarbeidelse av reguleringsplanen: «1. Unngå eller i størst mulig grad begrense påvirkning på naturmangfold. 2. Hensynta eksisterende friluftsområde på Hellstranda og Billedholmen samt ivareta turvei i strandsonen mellom disse.»

Det er forståelig at planavgrensningen er for et stort område, for å omfatte arealer som kan være aktuelle for kompensierende tiltak. De er likevel kritiske til at plangrensen i sør og sørøst trekkes langt innover land og forbi dagens vei, der det ikke er arealer som er aktuelle for kompensierende tiltak.

De støtter at vei med fartsgrense 110 km/t ikke blir utredet videre, og at prosjektet i stedet legges 90 km/t til grunn for denne strekningen.

Planprogrammet legger opp til at det som blir utredet videre er «[a]lternativ veilinje med dimensjonerende hastighet 90 km/t på utfylling kombinert med turvei på utfylling» (side 29). Selv om dette alternativet medfører vesentlig mindre utfylling i sjø enn dagens reguleringsplan, omtales det i planprogrammet også andre alternativer med enda mindre utfylling i sjø. Videre er alle de omtalte alternativene fire felts vei. Naturvernforbundet og Birdlife krever at det også utredes videre et alternativ der utfylt areal i sjø, midlertidig og permanent, blir minst mulig, og der naturverdiene også på land, inkludert dyrket mark, hensyntas så godt som mulig. Gangvei til Billedholmen må inngå i dette alternativet, men motorveien reduseres til to felt uten ny bru over Stjørdalselva.

De merker seg at det skal utarbeides en kompensasjonsplan, som skal redegjøre for alle aktuelle tiltak og konsekvenser de vil ha. De støtter at anbefalte kompenserende tiltak skal inngå i reguleringsplanen. Kompenserende tiltak må vurderes i forhold til den sumbelastningen som Hellstranda/elveutløpet har vært, er og vil bli utsatt for. I denne vurderingen må den regulerte veiutbyggingen legges til grunn, selv om det kan hende at deler av strekningen nå bygges som to felts vei og uten ny bru over Stjørdalselva, jf. signaler fra Nye veier referert i flere medier.

Det er avgjørende å sikre en samlet vurdering av behovet for kompenserende tiltak, selv om utbyggingen skulle bli stykket opp og spredt over et lengre tidsrom. Det pekes på fire ulike tiltak som tidligere er identifisert, og opplyses at også andre tiltak vil bli vurdert. Deres vurdering er at det hefter stor usikkerhet ved virkningene av de nevnte tiltakene, og det er høyst nødvendig med videre utredninger. Usikkerheten taler videre for en føre-var-tilnærming og det vil redusere risikoen å velge tiltak som restaurerer natur i stedet for å iverksette tiltak i nye områder. Ut fra dette og med den kunnskapen som foreligger per i dag, mener Naturvernforbundet og Birdlife at det mest aktuelle kompenserende tiltaket er å gjenåpne det gamle elveløpet under flyplassen. De forventer at det styrende for utredningene av kompenserende tiltak er å oppnå miljømålene. Økonomiske hensyn og eventuelle innsigelser fra andre aktører må ikke stå i veien for et godt kunnskapsgrunnlag om de mulighetene som finnes.

Norske lakseelver 21.06.2024

Norske Lakseelver (NL) er en landsomfattende organisasjon for forvaltningslag i vassdrag med laks, sjørret og sjørøye. NLS innspill er i all hovedsak rettet mot hensynet til anadrom fisk, og planens betydning for viktige funksjonsområder for sjørret og laks i munningsområdet rundt Stjørdalselva.

Den romlige planavgrensningen gir gode forutsetninger for å få på plass kompenserende tiltak. NL støtter vurderingen om å ikke prioritere utfylling i sjø for å opparbeide et friluftsområde i tråd med gjeldende reguleringsplan, men NL mener at alternativ V2+T2 også utredes nærmere, da det vil gi ytterligere arealbesparelser i sjø.

Det er også vektlagt i planprogrammet at Stjørdalselva er et nasjonalt laksevassdrag, og at de grunne bløtbunnsområdene ved Hellstranda er viktige beiteområder for anadrom fisk. Utfylling i dette området vil følgelig redusere fiskens beiteområde, og NL støtter derfor at denne problemstillingen blir tillagt stor vekt i utredningene. Stjørdalselvas status som nasjonalt laksevassdrag med Trondheimsfjorden som tilhørende nasjonal laksefjord skal i utgangspunktet sikre laksen "...en særlig beskyttelse mot skadelige inngrep" jf. lakse- og innlandsfiskeoven § 7 a. Det er i St.prp. nr. 32 (2006-2007) «Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder» spesifisert om fysiske inngrep i munningsområdet til nasjonale laksevassdrag, at større inngrep i slike munningsområder ikke tillates.

Selv om det legges opp til å redusere de negative miljøkonsekvensene av utbyggingen, vil en utfylling i sjø medføre en forringelse av viktige funksjonsområder i sjø, særlig for sjøørret.

Stjørdalselva elveeierlag har gjort en rekke tiltak for å forbedre sjøørretens gyte- og oppvekstområder i Stjørdalselvas sidebekker, og NL mener derfor at det må planlegges for gode tiltak som kan kompensere for den negative miljøpåvirkningen en utfylling ved Hellstranda vil ha på sjøørretens oppvekstområder i sjøen. Store samferdselsprosjekter bør også være en god anledning til å rette opp i tidligere tiders skadelige inngrep og tiltak.

Områdene ved munningen av Stjørdalselva er blitt utsatt for en rekke arealbruksendringer, og det er i dag flere aktører som påvirker miljøtilstanden i vannforekomsten negativt. Norske Lakseelver spiller derfor inn at det bør etableres et samarbeid mellom de ulike aktørene for å få til synergier av utbyggingen i form av både kompenserende tiltak og tiltak for å bedre miljøtilstanden i vannforekomsten, som i dag har dårlig økologisk tilstand. NLS vurdering på nåværende tidspunkt er at kompenserende tiltak i størst mulig grad bør være tiltak som ikke krever omfattende inngrep i nye områder i sjø og strandsoner. Av de foreslåtte kompenserende tiltakene mener NL fremdeles at en gjenåpning og restaurering av det opprinnelige elveløpet under flyplassen er det beste tiltaket for å kompensere for miljøforringelsen denne utfylling vil medføre. Et slikt tiltak kan imidlertid ikke bare ses på som bare et kompenserende tiltak for utfyllingen i sjø ved Hellstranda, men også som del av et større restaureringsprosjekt for å forbedre miljøtilstanden i vannforekomsten som er et av de viktige munningsområdene i Trondheimsfjorden.

Det er naturlig å se for seg at to statlige aktører, Nye Veier og Avinor, går sammen og planlegger dette prosjektet i fellesskap, siden flystripa på Værnes er et inngrep som har medført at Stjørdalselvas opprinnelige elveløp har vært delt siden 1960-tallet. Vi er godt inne i FNs tiår for restaurering av natur, og Norge har en ambisjon om å restaurere 15% forringet vassdragsnatur innen 2030. Naturavtalen, som ble undertegnet desember 2022, har som kjent et mål om både representativt vern av 30 % natur og restaurering av 30 % forringet natur innen 2030. EU har på sin side nylig vedtatt en restaureringslov med mål om restaurering av 20 % av all ødelagt natur innen 2030. Ambisjonene er klare, men skal vi nå disse målene, må tempoet skrus betraktelig opp.

Prinsippet om økologisk kompensasjon er et viktig ledd i dette arbeidet, men måloppnåelse vil også kreve at vi restaurer vesentlig mer natur enn vi gjør i dag. Restaurering av ødelagt natur er kostnadskreven, men det internasjonale naturpanelet (IPBES) sier at restaurering gir igjen 10 ganger beløpet som investeres i form av forbedrede økosystemtjenester som økt karbonlagring, dempet flom, styrket pollinering, og større fiskebestander, blant annet. Norske Lakseelver må derfor oppfordre til å bruke de riktige verktøyene til riktig tid, for å rette opp i historiske, skadelige inngrep i tillegg til å avbøte og kompensere for miljøpåvirkningen av nye inngrep.

Norges vassdrags- og energidirektorat 27.06.2024

De mest sentrale silingskriteriene har vært kostnader knyttet til investering, drift og vedlikehold av veg og turveg, å redusere tap av bløtbunnsområdet ved Hellstranda, unngå negative virkninger på naturmangfold og unngå forringelse av økologisk tilstand. I tillegg skal planen ivareta turvei fra Hellstranda badeplass til Billedholmen (planprogrammet side 10).

Det vil i forbindelse med reguleringsplanen med tilhørende konsekvensutredning også lages en kompensasjonsplan, der det gis anbefalinger om hvilke kompenserende tiltak som bør inngå i reguleringsplanen. Det kommer frem av planprogrammet kapittel 7.4. side 30

(«Kompenserende tiltak») at det i kompensasjonsplanen anbefales å vurdere åpning av gammelt elveløp under flystripa, å omgjøre det grunne sjøområdet mellom moloen og flystripa og deler av Langøra sør til våtmarksområde, og omlegging av elveutløpet ved å anlegge ny molo fra Billedholmen. Nye Veier skriver i samme delkapittel at listen ikke er uttømmende og at andre tiltak også vil bli vurdert.

Da reguleringsplanen var på høring og offentlig ettersyn våren 2019, var vurderingen til NVE at veganlegget med utfylling kun ble berørt av sjø (Trondheimsfjorden) og ikke tilløp av ferskvann fra Stjørdalselva, slik at kravene i vannressursloven ikke kom til anvendelse. NVE uttalte seg derfor ikke til reguleringsplanen eller plan for utfylling som ble sendt på høring i 2021. NVE ser annerledes på saken nå. De har i forbindelse med omreguleringen gjort en ny vurdering av planområdet opp mot vannressurslovens § 2 tredje ledd b). De ser at bunnen i planområdet «er preget av tilløp av ferskvann», og reglene i vannressursloven kommer dermed til anvendelse. Tiltaket berører en del av Stjørdalsvassdraget. Stjørdalselva er et nasjonalt laksevasdrag, og det er viktig å ta vare på oppholds- og beiteområder for villaks og sjøørret. I tillegg er området viktig for nasjonalt viktige fuglearter.

Miljødirektoratet listet i februar 2023 opp naturtypen delta som én av 16 prioriterte naturtyper i oppfølgingsplan for trua natur: Fire nye naturtyper på fredningslista til direktoratet. Formålet med dette er å ha et bedre grunnlag for å ivareta arts mangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner naturtypen.

NVE forstår at Nye Veier, med utgangspunkt i eksisterende infrastruktur og de naturlige forholdene langs valgt trase, ser behov for å fylle ut på Hellstranda. NVE vurderer imidlertid at tiltaket med utfylling vil kunne påvirke allmenne interesser negativt og derfor vil være et konsesjonspliktig tiltak etter vannressursloven. NVE ser av plandokumentene at det er forstått alternative løsninger for utfyllingen, som kan redusere de negative konsekvensene for vassdragsmiljøet. Slike alternativer er viktig for å kunne vurdere en eventuell samordning etter vannressursloven § 20. En forutsetning for samordning er at reguleringsplanen med bestemmelser ivaretar de hensynene som vannressursloven skal ivareta.

Samordning etter vannressursloven § 20 d) Når en reguleringsplan innebærer vassdragstiltak som kan være til skade eller ulempe for noen allmenne interesser, kan vedtak av reguleringsplanen erstatte konsesjon etter vannressursloven, jf. vrl. § 20 d). En samordning forutsetter at planforslaget inneholder tilstrekkelig grunnlag for å vurdere tiltaket etter vannressursloven. Tiltak må være tilstrekkelig belyst, alternative løsninger vurdert, og avbøtende tiltak innarbeidet som krav i planbestemmelsene. Planbeskrivelsen må gi nødvendige opplysninger om fordelene og ulempene ved tiltaket, sammen med vurderinger av de konsekvensene tiltaket har for vassdraget og vassdragsmiljøet. NVE viser også til § 25 i vannressursloven som bestemmer at konsesjon bare kan gis hvis fordelene er større enn ulempene. Planen må derfor tydelig vise at fordelene ved tiltaket overstiger skader og ulemper for allmenne og private interesser som blir berørt i vassdraget eller nedbørfeltet.

Etter at Nye Veier utarbeidet silingsrapporten, gjenstod det tre alternativer for kombinasjon vei og turvei (av Nye Veier benevnt «V + T»). De ulike kombinasjonene vil ha ulikt utfyllingsbehov i deltaet. Nye Veiers anbefaling er at løsningen «V1 + T1» (vei på utfylling og turvei på fylling) utredes videre i utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning, mens alternativene «V2 + T2» og «V3 + T3» forkastes.

NVE leser at Nye Veiers begrunnelse for valget «V1 + T1» i stor grad legger vekt på økonomi og friluftinteresser. NVEs primære anbefaling er at alternativet som velges medfører ingen eller minst mulig utfylling i sjø. NVE ser at alternativet «V3 + T3» (vei på bru og utfylling ved landkar) er lite realistisk, da de økonomiske konsekvensene av dette valget vil være vesentlig dyrere enn T1 + V1-alternativet. Imidlertid ser NVE at alternativet V2 + T2 medfører mindre utfylling i sjø enn alternativet V1 + T1. Av hensyn til

konsekvensene for vassdragsmiljøet vil NVE derfor sterkt anbefale at også alternativet V2 + T2 utredes videre i planarbeidet.

Utløpet av Stjørdalselva er preget av mange inngrep i naturtilstanden over tid. NVE vurderer det som positivt at avbøtende/kompenserende tiltak utredes videre. Det er uklart for dem hva tiltaket for å omlegge elveutløpet ved å anlegge ny molo fra Billedholmen innebærer. En eventuell åpning av eksisterende molo til Billedholmen kan muligens ha positiv effekt på gjennomstrømming og øke arealet av bløtbunnsområder.

Statsforvalteren i Trøndelag (ST) 14.06.2024

Landbruk

Av planprogrammet ser SFT at konsekvensene for naturressurser skal inngå i planbeskrivelsen. ST legger dermed til grunn at eventuelle konsekvenser for landbruket i området, herunder avbøtende tiltak, fremgår når planens sendes på høring. Jordvernet er betydelig innskjerpet siden forrige planprosess for E6 på denne strekningen, og det er viktig å minimere evt. permanent og midlertidig omdisponering av dyrka jord. Alternativsvurderinger som er gjort må synliggjøres. Videre må adkomst til landbruksarealene sikres både i anleggsfase og driftsfase.

Klima og miljø

Forslag til ny reguleringsplan er positivt for naturmangfold sammenlignet med vedtatt plan. Lavere fartsgrense og uten kunstig utfyllt friluftsområde innebærer vesentlig mindre utfylling av et viktig beiteområde for sjørret og et viktig område for villaksen i overgangsfase mellom livet i elv og sjø.

Tilstanden for sjørreten i Gråelva er svært dårlig og i Stjørdalselva moderat. Stjørdalselva er et nasjonalt laksevassdrag og det er svært viktig å ta vare på oppholds- og beiteområder for villaks og sjørret. Området er også svært viktig for nasjonalt viktige fuglearter. ST støtter derfor det nye forslaget til reguleringsplan.

Planprogram

Hele området er kartlagt for naturtyper på land etter NiN unntatt landområder på Langøra. Hvis det skal gjøres tiltak i landområdene på Langøra (noe ST ikke anbefaler) så må disse kartlegges for naturtyper på land etter NiN. Hele tiltaksområdet er bløtbunnsområde i strandsonen med verdi A og B. Dette innebærer at hele området består av nasjonalt viktig naturtyper i sjø. For veibyggingen i utløpet av tunnelen så anser ST det ikke som nødvendig med mer detaljert kartlegging i sjø. Hvis det planlegges tiltak i bløtbunnsområdene (noe de i utgangspunktet ikke anbefaler) så må disse detaljkartlegges for naturtyper i sjø.

Klimagassutslipp må konsekvensutredes fullt ut. Selv om nedbygd areal i vesentlig grad reduseres med det nye planforslaget så vil det fremdeles innebære nedbygging av bløtbunnsområder i sjø. Nedbygging av bløtbunnsområder og særlig av eventuelle ålegrasenger og andre undervannsenger kan innebære svært store klimagassutslipp.

ST er ikke enig i alle vurderingene i silingsrapporten. De mener at det beste alternativet er V2+T2, altså 90 km/t, mur og turveg på konstruksjon. ST mener derfor at det er dette alternativet som bør tas med videre. Eventuelt så kan det tas med i tillegg til V1+T1 som er 90 km/t og turveg på fylling.

En konsekvensutredning som ikke tar med alternativ V2+T2 vil etter STs mening ikke ha en god nok alternativsvurderinger. For å kunne ta inn tiltak for å bedre tilstanden for sjørret og villaks som for eksempel å tilføre naturstein til elva så bør nedre deler av elveutløpet til Stjørdalselva også tas med i planområdet.

Silingsrapport

Det er viktig at silingsrapport blir lagt ut til høring. Uten dette så vil det tas viktige avgjørelser om alternativer uten at medvirkningen i planprosessene blir tilstrekkelig ivaretatt. I vurderingen av de ulike alternativene er det lagt vekt på totalt arealbeslag. ST er ikke enige i at dette blir riktig. Selv om midlertidig arealbeslag kan påvirke naturtyper noe, så er det permanente beslag som har størst betydning. Midlertidige arealbeslag må planlegges slik at det medfører minst mulige permanente skader på naturtyper. Uansett så kommer alternativ V2+T2 best ut i forhold til arealbeslag av bløtbunnsarealer (tabell 17).

ST mener at en redusert fylling fra 16 200m² for V1+T1 og 10 800m² for V2+T2 er vesentlig. Siden det kartlagte bløtbunnsområdet er stort så vil ikke denne ulikheten gi så store utslag på konsekvens, men ST mener likevel at den er betydelig.

ST er også uenig i konsekvenssettingen for friluftslivsverdiene. ST mener at det vil gi en minst like god, om ikke bedre turopplevelse å gå på en utkraget konstruksjon som å gå på en fylling. Det eneste som da kan være mer positivt med alternativ V1+T1 er at det kanskje gir en bedre mulighet for å etablere en kantsone mot sjøen. For å redusere utfyllingsarealet er det imidlertid uansett vanskelig å få til en naturlig kantsone med strand og strandvegetasjon, fordi fylling blir bratt. Selv om mur kan gi bølgetilbakeslag og dermed en fare for utvasking av en strandsone (formidlet i møte den 04.06.2024), så mener ST det kan være mulig å få til en strandsone med dette alternativet.

ST mener uansett at det er beite- og oppholdsområder for sjøørret og villaks, leveområder for brakkvannsarter og beite- og oppholdsområder for fugl i sjø som er det viktigste naturmangfoldet som bør ivaretas i dette området. Kantsonen mot sjø er noe mindre viktig i dette området blant annet for den også pr i dag er sterkt påvirket. Samlet sett så mener altså ST at det beste alternativet er V2+T2.

Samfunnssikkerhet

Varslet planområde kan bli berørt av stormflo og havnivåstigning. Området ligger på marine avsetninger. I alle områder med marine avsetninger må det vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. Planområdet kan også være utsatt for jord- og flomskred, flom og snøskred. Så vidt ST ser er disse temaene ivaretatt som utredningstemaer i planprogrammet. ST forutsetter at det foretas en fullstendig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017).

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket.

ST viser samtidig til utarbeidede klimaprofiler for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen. Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Trondheim havn 11.06.2024

Stjørdal havn er et aktivt havneområde med mottak av fartøy av varierende størrelse. Ved vurdering og planlegging av eventuelle tiltak i området, må det tas hensyn til fremkommelighet og sikkerhet i farleden.

Trondheimsregionens friluftsråd 19.06.2024

Gjeldende reguleringsplan, som har stor påvirkning for mulighetene til friluftsliv i området, lar seg ikke gjennomføre grunnet for store konsekvenser for naturmiljøet. Området fra Stjørdalselva og Hellstranda til Billedholmen og mot Malvik er svært viktige friluftsliv- og naturområder.

Turveien fra Hellstranda og vestover mot Billedholman er en viktig adkomstvei for allmennhetens friluftsliv mellom viktige friområder. Denne muligheten har allerede i mange år vært stengt grunnet pågående anleggsarbeid, og med signaler om ytterligere utsettelse på E6 prosjektet, bør det legges til rette for midlertidige løsninger for ferdsel forbi området, slik at publikum kan benytte sjønære friområder og komme seg til Billedholman.

Turveien fra Hellstranda til Billedholman gjennom anleggsområdet som etter ferdigstilling av ny E6 skal reetableres, bør legges på fylling med støyskjerming mot E6 for å ivareta nærheten til vann og sjøkanten. Dette vil på en best mulig måte ivareta områdets attraktivitet, selv om deler av turveien må påregnes kun å bli en transportetappe mellom Hellstranda og Billedholman.

Trondheimsregionens friluftsråd og Trøndelag fylkeskommune har i mange år arbeidet med planer for en sammenhengende kyststi fra Trondheim til Stjørdal, og dette er en del av denne traseen. På sikt er ambisjonene å få etablert en sammenhengende kyststi rundt Trondheimsfjordbassenget, på lik linje med Nordsjøruta - North Sea Cycle Route.

Planavgrensningen er satt større enn selve område som skal reguleres, som er fra Helltunnelen til Øyen turundergang. For å gjøre tilrettelegging for allmennheten og turfriluftsliv i området helhetlig, og kompensere for bruk av areal i en lang anleggsperiode, bør det i plan tas inn at turvei skal etableres og oppgraderes fra turundergang og til Stjørdalselva, videre oppstrøms Stjørdalselva under Hellbru mot Hell sentrum ved Coop Prix.

Fra Billedholman og videre mot kommunegrensa til Malvik og mot Muruvik, bør tiltaket utvides med kompensierende tiltak gjennom å videreføre turveien frem til Muruvik slik at turveien blir sammenhengende fra Hell til Muruvik og koblet på Malvikstien. Hensiktsmessig på noen områder vil det være å legge en ny turvei parallelt med jernbanetrase som går til Muruvik havn. Slike tiltak / etableringer er gjennomført flere steder i landet, se vedlagte bilder. En slik kompensierende tilrettelegging bør gjøres i samråd med Trøndelag fylkeskommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune, og bidrar til å få en sammenhengende kyststi/turvei gjennom området i tråd med regionale intensjoner.

Trøndelag fylkeskommune 20.06.2024

For strekningen Helltunnelen - Hellstranda er det i planprogrammet foreslått å ta ut alternativer med dimensjonerende hastighet 110 km/t jfr. en silingsrapport som viser at disse alternativene ikke oppnår tilfredsstillende måloppnåelse for å ivareta miljøhensyn. I en konsekvensutredning (KU) kunne det likevel vært nyttig å ha med et alternativ med hastighet 110 km/t for å ha et sammenligningsgrunnlag når beslutning om utforming av vegen skal tas.

For Trøndelag fylkeskommune er det uansett viktigst at ny E6 bygges som en firefelts veg. Overordnet plan og føringer i kommuneplanens arealdel 2013-2022 for Stjørdal kommune er planområdet avsatt til veg som er omgitt av friområder, sjø og LNF-område. Det er også flere hensynssoner over området knyttet til naturmiljø, flomfare, ras- og skredfare, støysoner og byggeforbud rundt vei, bane og fly. Forslag til ny reguleringsplan er en endring av gjeldende reguleringsplan med plan-id 2- 072, E6 Helltunnelen - Hellstranda (vedtatt 28.05.2020), som igjen har vært en endring av tidligere reguleringsplan E6 Ranheim - Værnes, delstrekning Helltunnelen -Værneskrysset (vedtatt 19.05.2016). Vedtatt

reguleringsplan vurderes nå som ikke lengre realiserbar, og det er derfor startet opp ny detaljregulering for området.

Stjørdal kommune har gjennom byvekstavtalen for kommuner i Trondheimsområdet forpliktet seg i å sikre en utvikling i kommunen som bidrar til effektiv arealbruk med attraktive by- og tettsteder. Et overordnet mål i byvekstavtalen er at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det bør derfor legges vekt på fremkommelighet for kollektivtransport ved utbygging av ny E6, samt legges til rette for muligheter for sykling og gange i nærområdet.

I regional plan for arealbruk i Trøndelag (RPA) vises det til at E6-utbygging og økt satsing på jernbanen vil gi regionforstørring og økt pendling. Det vises også til at riksveger, fylkesveger og kommunale veger er nødvendige for å gi alle trønderne god mobilitet og for å løse næringslivets transportbehov. RPA gir ikke føringer for prioriteringer knyttet til investeringer til vegutbygging, men peker på viktige hensyn som bør avveies i arealplanprosesser, da det ofte er store målkonflikter mellom kurvatur og bredde på vegen og matjord, myr, vannmiljø, naturmangfold, friluftsområder, kulturminner og reindrift. I planlegging av utbygging av nye vegprosjekter er det derfor viktig at det utredes linjevalg som både reduserer transporttid og gir økt trafiksikkerhet, og samtidig minimerer konflikten med andre bærekraftsmål.

Fylkeskommunen skal ivareta mange samfunnshensyn. Fylkeskommunen som vegeier har et hovedansvar for trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper på fylkesvegnettet i Trøndelag. At det finnes et trafiksikkert og raskt vegnett som binder hele fylket sammen er avgjørende også for fylkeskommunen som samfunnsutvikler, uavhengig av hvem som er vegeier. Fylkeskommunen forutsetter at ny E6 fra Trondheim til Stjørdal bygges som en 4-felts veg med helhetlige løsninger. Det er viktig ut fra hensynet til trafiksikkerhet å unngå unødvendige standardsprang. TFK mener E6 dimensjonert til 90 km/t forutsatt 4-felt ved Hellstranda kan være en akseptabel løsning.

Fylkeskommunen som vannregionmyndighet har ansvar for gjennomføring av oppgaver som følger av vannforskriften, tilrettelegging for arbeid som skal skje i vannregionen, oppfølging av sektormyndigheter med ansvar som berører vann, mv. Kommunen skal gjennom sitt sektoransvar for planlegging sikre oppfølging og ivaretagelse av miljømålene slik fastsatt i den regionale vannforvaltningsplanen. Foringelsesforbudet ligger fast, jf. vannforskriftens §§ 4 - 7, og omfatter alt vann. Minimumskravet etter vannforskriften er at alt vann skal ha god økologisk og kjemisk tilstand, og at alle tiltak skal ivareta, gjenopprette eller forbedre tilstanden. Strenge prosedyrer for planlegging sikrer dette.

TFK ser av det framlagte varslet om nytt planprogram og detaljregulering av den aktuelle strekningen for å redusere arealbeslag i munningsområdet for Stjørdalselva, at Nye Veier velger en tilnærming som åpner for grundige faglige vurderinger samtidig som framdrift i veiprojektet ivaretas. Dette vil sikre nødvendige tilpasninger og kompensierende tiltak i forbindelse med inngrepene som skal skje langs Hellstranda. Dette imøteser TFK.

For øvrig nevner TFK at det er gjennomført og planlagt en rekke restaurerings- og vannmiljøtiltak i Stjørdalsvassdraget det siste tiåret, som oppfølging av vannforvaltningsplanen. Vannområdet har tatt en viktig rolle i dette arbeidet, og anbefales involvert i denne saken også, som vannfaglig kompetanse fra kommunens side. Kommentarer til planprogrammet mht. vannmiljø følger nedenfor. Disse knyttes i hovedsak til vår rolle som vannregionmyndighet, men de viser også til Trondheimsfjordprosjektet som eies og ledes av fylkeskommunen.

TKF slutter seg til mye av vurderingene i planprogrammet og har anbefalt at det tas inn mer fra regionale, nasjonale og internasjonale føringer.

Siden alle alternativer beskrives å medføre negativ utvikling i vannforekomstens økologiske tilstand, som er forbudt jf. vannforskriften §§ 4 - 7 varsler TFK at de vil følge opp kompensierende tiltak grundig og i samarbeid med tiltakshaver. Det er bra at det skal utarbeides en egen kompensasjonsplan der ulike og ikke gjensidig utelukkende kompensasjonstiltak skal vurderes, konkretiseres og inngå i reguleringsplanen.

Den langvarige negative akkumuleringen av inngrep på strekningen og innen den utvidede planavgrensningen som samlet medfører at vannmiljøet ikke når de fastsatte miljømålene. Som vannregionmyndighet vil TFK derfor understreke at miljømålene ikke diskriminerer forurensere, men derimot settes individuelt på vannforekomstnivå og medfører et tiltaksansvar for alle påvirkere der kunnskapsbildet viser for dårlig tilstand. Slik som her. Er forekomsten påført negativ miljøpåvirkning, legger vannforskriften til grunn at sektoransvaret ligger fast og at ansvarlig myndighet skal sikre at miljøforbedrende tiltak blir planlagt og gjennomført. I denne saken er påvirkningsbildet veldig sammensatt og komplekst, og strukket ut over lang tid. TFK mener derfor at staten må ta et overordnet ansvar for å tilse at kompensasjon sikres og ivaretas innen hele den utvidede planavgrensningen, og av alle relevante sektormyndigheter samtidig, i lys av at Nye Veier legger opp til å kompensere for sine påvirkninger.

Det har lenge vært sterkt utbyggingspress på strandsoneareal. Strandsone som er tilgjengelige for friluftsliv er blitt en begrenset ressurs i pressområdene. Fylkeskommunen, friluftsrådet og kommunene i Trondheimsregionen har pekt på mulighetene for en sammenhengende kyststi langs Trondheimsfjorden. Dette er forankret bl.a. i en temautredning langs Trondheimsfjorden, -fra Orkdal til Stjørdal. Hellstranda, Billedholmen-Hell og Stjørdalselva er av kommunen klassifisert som svært viktige friluftslivsområder. I planprogrammet er det tatt inn at det skal vurderes hvordan tilgjengelighet til friluftsområdene kan sikres, og at det prioriteres å opprettholde tilgangen til Billedholmen. Hvordan prosjektet kan bidra til å få til en sammenhengende kyststi langs Trondheimsfjorden bør belyses i planforslaget og bør tas inn i utredningsprogrammet. For ordens skyld må TFK påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

Natur og friluftsansisasjoner (forum for natur og friluftsliv Trøndelag og Stjørdal Jeger - og fiskerforening) 21.06.2024

Denne prosessen har vart over flere år, og de opplever at deres primære bekymringer fra tidligere år har vist seg være berettiget. Denne forståelsen har nå blitt møtt av miljømyndighetene, og vi befinner oss i en situasjon der vi må gjøre det beste ut av dagens realiteter. Det innebærer at de miljømessige hensynene danner selve grunnlaget for videre fremdrift. Nye Veier har lagt vekt på å redusere mengden inngrep og utfylling i den foreslåtte planen. Organisasjonene er positiv til de to øverst prioriterte resultatmålene som er formulert for utarbeidelse av reguleringsplanen: «1. Unngå eller i størst mulig grad begrense påvirkning på naturmangfold. 2. Hensynta eksisterende friluftsområde på Hellstranda og Billedholmen samt ivareta turvei i strandsonen mellom disse.» Hva dette innebærer av politiske avveininger som 90 km/t kontra 110 km/t er ganske uvesentlig for dem, selv om de registrerer mye politisk spill knyttet til dette. Deres viktigste anliggende er at de miljømessige forholdene, i tillegg til friluftsliv (som ofte er tett knyttet sammen), er førende for valg av løsning. De registrerer riktignok at det er et mål å bygge firefelts vei på strekningen etter hvert, og de mener det er fornuftig å se på hva totalen av dette vil innebære av inngrep i munningen. Betyr dette umiddelbart ny bru og ytterligere utfylling?

Kompenserende tiltak

Fokuset på møtet i 2023 var å se på mulighetene for kompensierende tiltak. Dette er også et ufravikelig krav - endog et krevende et. Elvemunninger i Trondheimsfjorden har vært

under et svært høyt utbyggingspress over mange tiår. Dette har åpenbare konsekvenser der mye tyder på smerteterskelen for lengst er nådd. Nettopp derfor blir de siste «dråpene» i begeret såpass viktige å kjempe for. En ny rapport peker bla på 80% nedgang av sjøfuglbestander i Trondheimsfjorden, svært dårlig tilstand for ålegrasenger i bløtbunnsområder, i tillegg til at sjørørret sliter betydelig. Sistnevnte har man etter hvert mer og mer kunnskap om hva gjelder viktigheten av brakkvannsområder og bløtbunn i typiske elvedeltaer. Likevel har det vært behov for omfattende fredningsperioder i mange år. Sjørørret er fredet i sjø mellom 1. mars og 31. mai, samt hele sesongen i Stjørdalselva (og i de fleste store vassdrag i området). Frivilligheten bidrar med betydelig innsats for å bedre gyte- og oppvekstforhold for både laks og sjørørret i vassdraget gjennom ulike restaureringsprosjekter. Folk tar dette på største alvor, så de forventer at politikere, forvaltningen og entreprenører gjør det samme.

De kompensierende tiltakene som er foreslått er alle av mer eller mindre usikker karakter. Organisasjonene er mest skeptiske til å gjøre nye inngrep som rent faktisk kan vise seg å gjøre vondt verre. De ser hele munningsområdet som et eneste stort forringet område, og mener det er fornuftig å tenke helhetlig og stort. Derfor er åpning av gammelt elveløp et tiltak som både krysser av for restaurering, og som kan vise seg å kompensere betydelig. De minner om at vi er inne i FN's tiår for restaurering av natur. I tillegg har vi en fersk «nasjonal strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030». Hovedmålene i strategien er å restaurere minst 15 prosent av forringede vassdrag i Norge i perioden 2021-2030, og innen 2030 å restaurere vassdrag raskere enn vassdrag forringes. Dette tiltaket har vært oppe til diskusjon i mange år, men anledningen fremstår likevel sjeldent god.

Nylig fikk Stjørdal kommune tildelt 630 000 kr av Miljødirektoratet for å utrede muligheten for åpne opp det gamle elveløpet. Arbeidet starter i disse dager, og de oppfordrer til å løfte denne muligheten høyt opp på agendaen om det er nødvendig. Det mørke bakteppet er at innsiget av laks i Trondheimsfjorden aldri har vært dårligere enn i år. Dette fører til stenging av fiske i elver flere steder i landet. Pila peker feil vei for våre nylig rødlistede anadrome arter. Her kan Nye Veier og Stjørdal kommune ta et betydelig samfunnsansvar og bane vei for et storstilt og positivt tiltak for naturen. Noen må rydde opp etter gamle synder, enten de er 5 eller 50 år gamle.

Vurdering:

Vegkapasitet og fart

Reduksjon i fartsnivå vurderes av de fleste som uproblematisk og til dels også ønsket. De fleste vurderer økt kapasitet til firefeltsveg som viktigere. Fylkeskommunen ber om at 110 km/t også konsekvensutredes mot de andre alternativene. Kommunedirektøren har forståelse for ønsket, men siden E6 videre nordover uansett er planlagt for 90 km/t, vurderes konsekvensene av redusert hastighet på denne korte strekningen som ubetydelig. Målet med planendringen er å redusere utfyllingen. Høyere hastighet vil gi stivere kurvatur, som vil gi mer utfyllingsbehov. Kommunedirektøren oppfordrer Nye Veier til å legge inn en tydelig begrunnelse av hvorfor man har valgt å gå bort fra 110 km/t i planbeskrivelsen, men vil ikke kreve konsekvensutredning for 110 km/t.

Kompenserende tiltak

Det er enighet om at elvemunninger og vassdrag i Trondheimsfjorden har vært under svært høyt utbyggingspress over mange tiår og at dette prosjektet på en måte er «dråpen» som får begeret til å renne over. Store nasjonale/statlige utbyggingsprosjekter må ta ansvar for å minimere og kompensere for videre forringelse av viktige brakkvannshabitat. Kompenserende og avbøtende tiltak er et ufravikelig krav, men å finne gode løsninger er krevende. Alle og ikke gjensidig utelukkende kompensasjonstiltak og avbøtende tiltak bør

utredes, inkludert gjenåpning av det gamle elveløpet under flystripa som er det primære kompensierende og restaurerende tiltaket mht. økologi i Stjørdalselva. Restaurering av det gamle elveløpet, som man vet med sikkerhet har fungert før all menneskelig påvirkning av Stjørdalselva, følger opp intensjonene i FNs tiår for naturrestaurering og nasjonal strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030.

Avinor påpeker at de fire forslagene til kompensierende tiltak ikke har vurdert hensynet til / vektet konsekvenser for annen virksomhet, arealbruk og faktisk gjennomførbarhet, samt at effekten av kompensasjonstiltakene for fugl og fisk fremstår som ganske usikre, sett i forhold til de omfattende inngrepene som foreslås. Avinor poengterer at tiltak ikke må øke risiko for «birdstrikes».

Forsvarsbygg krever at kompensierende tiltak nr. 3 tas ut av lista og at kompensierende tiltak ikke må gå på bekostning av forsvarets interesser.

Magnus Harper mener kompensierende tiltak nr.4 vil ha negativ effekt for badevannskvaliteten på Hellstranda og alternativet må derfor tas ut av planen.

Til tross for negative tilbakemelding til foreslåtte kompensierende tiltak mener kommunedirektøren likevel at det er riktig at de omtalte tiltakene følger med videre og gis en ordentlig vurdering som inkluderer de manglende vurderingene som er påpekt av Avinor. Dette gjelder blant annet vurdering av luftfart og flysikkerhet, konsekvenser for annen virksomhet/arealbruk og faktisk gjennomførbarhet. Det bør også gjøres en vurdering av effekten av kompensasjonstiltakene i forhold til fisk (og fugl) sett i forhold til de omfattende inngrepene som foreslås. Det viktig at et kompensierende tiltak ikke fører til en forverret situasjon eller gir ingen forbedring for naturverdier.

Nye Veier må også jobbe med å finne andre løsninger enn de som fram til i dag er beskrevet. Arbeidet koordineres med Stjørdal kommunes arbeid med å utrede muligheter for gjenåpning av Stjørdalselvas gamle utløp.

Silingsnotatet og hvilke alternativer som skal tas med videre

I silingsrapporten anbefaler Nye Veier at man kun jobber videre med alternativ V1 + T1. Det er mottatt tydelige tilbakemelding om at også V2 + T2 også må tas med videre i konsekvensutredningen. Kommunedirektøren er enig i at både V1+T1 og V2+T2 skal tas med videre og at man kan legge alternativ V3+T3 på is på grunn av at alternativet vil være vesentlig dyrere.

Nye Veier har i revidert planprogram valgt å ta de tydelige signalene til følge og vil utarbeide konsekvensutredning også for V2 + T2.

Det er mottatt innspill om at man kan velge å ikke bygge ny bru over Stjørdalselva samt ikke bygge ny firefeltsveg ut over det som allerede er bygd (og som er nødvendig for å koble sammen ny og eksisterende veg). Kommunedirektøren vurderer at det er viktig å få enhetlig standard på strekningen for god trafikkavvikling, trafiksikkerhet og beredskapshensyn. Ny bru over Stjørdalselva med tilhørende veg er ikke planlagt endret som del av denne planprosessen. Denne vegstrekningen ligger i reguleringsplan 1-255 E6 Helltunnelen - Værneskrysset, vedtatt i 2016.

Vannforvaltning

Da reguleringsplanen var på høring og offentlig ettersyn våren 2019, var vurderingen til NVE at veganlegget med utfylling kun ble berørt av sjø (Trondheimsfjorden) og ikke tilløp av ferskvann fra Stjørdalselva, slik at kravene i vannressursloven ikke kom til anvendelse. NVE uttalte seg derfor ikke til reguleringsplanen eller plan for utfylling som ble sendt på høring i 2021. NVE ser annerledes på saken nå, og tiltaket berører derfor en del av

Stjørdalsvassdraget. Stjørdalselva er et nasjonalt laksevassdrag, og det er viktig å ta vare på oppholds- og beiteområder for villaks og sjøørret. I tillegg er området viktig for nasjonalt viktige fuglearter.

Dersom Nye veier ønsker å slippe konsesjon må reguleringsplanen svare ut kravene etter «Samordning etter vannressursloven § 20 d)». NVE viser også til § 25 i vannressursloven som bestemmer at konsesjon bare kan gis hvis fordelene er større enn ulemperne. Planen må derfor tydelig vise at fordelene ved tiltaket overstiger skader og ulemper for allmenne og private interesser som blir berørt i vassdraget eller nedbørfeltet. Kommunedirektøren vil følge opp dette i videre arbeid. Det er statlige utbygginger over lang tid som har medført forringelse av vannforekomsten utløp til Stjørdalselva. For å nå miljømål fastsatt i vannforskriften om god tilstand mener kommunedirektøren at staten derfor har et særskilt ansvar for å bidra i prosessen.

Naturmangfold

Hele området er kartlagt for naturtyper på land etter NiN unntatt landområder på Langøra. Hvis det skal gjøres tiltak i landområdene på Langøra så må disse kartlegges for naturtyper på land etter NiN. Hele tiltaksområdet er bløtbunnsområde i strandsonen med verdi A og B. Dette innebærer at hele området består av nasjonalt viktig naturtyper i sjø.

Stjørdalselva er et viktig nasjonalt laksevassdrag i en av landets viktigste nasjonale laksefjorder. Både nasjonalt og internasjonalt er det en negativ trend i utviklingen av den atlantiske villaksebestanden, som Norge har forpliktet seg til å ta et ekstra ansvar for. Nyhetsbildet har i den seneste tiden vært preget av flere saker om stenging av laksefiske som følge av bestandsutviklingen. Også sjøørreten sliter, og situasjonen beskrives som kritisk. Både for laks og sjøørret vil reduksjon av størrelsen på inngrepet være av sentral betydning. For sjøørreten utgjør elvedeltaer viktige beiteområder om vinteren, og det er nettopp disse beiteområdene E6-byggingen vil få størst inngripen i. Kompenserende tiltak bør derfor ha som hovedmål å kompensere for virkningen av tap av vinterbeiteområde/elvedeltaområde.

Kantsonen mot sjø vurderes som mindre viktig i dette området. Den er allerede sterkt påvirket og større kantsoner vil utfordre målet om å redusere utfylling til et minimum.

Friluftsliv

Det er noe uenighet med tanke på hvilken løsning som er best for friluftsliv. Dersom kantsonen blir bratt vil en konstruksjon på mur (bru for turveg) kunne oppleves som likeverdig med turveg på fylling. En konstruksjon vil gi variasjon på strekningen, noe som kan oppleves som positivt. Dagens turveg på fylling kan oppleves som monoton, noe en ny fylling også kan bli. Kommunedirektøren mener derfor det er riktig at begge alternativene tas med videre.

Det er viktig å tilrettelegge for fremkommelighet for kollektivtransport og legge til rette for muligheter for sykling og gange i nærområdet. Det er kommet forslag om at det i plan bør tas inn at turveg skal etableres og oppgraderes fra turundergang og til Stjørdalselva, videre oppstrøms Stjørdalselva under Hellbru mot Hell sentrum ved Coop Prix for å gjøre tilrettelegging for allmennheten og turfriluftsliv i området helhetlig, og kompensere for bruk av areal i en lang anleggsperiode. Kanskje kan dette være et plaster på såret for tap av tilgang over lang tid? Kommunedirektøren vil oppfordre Nye Veier til å se på muligheten for opparbeidelse av turveg langs elva allerede nå.

Fra Billedholmen og videre mot kommunegrensa til Malvik og mot Muruvik, er det foreslått at tiltaket utvides med kompensierende tiltak gjennom å videreføre turveien frem til Muruvik slik at turveien blir sammenhengende fra Hell til Muruvik og koblet på Malvikstien.

Kommunedirektøren er enige i ambisjonen om å få til en sammenhengende kyststi/turvei gjennom området i tråd med regionale intensjoner. Nye veier må derfor i planforslaget vise hvordan dette prosjektet kan bidra til å få til en sammenhengende kyststi langs Trondheimsfjorden.

Andre uttalelser

Det meste av innholdet i uttalelsene fra Bane NOR, Trondheim havn, DSB, Kystverket, Mattilsynet gjelder innhold i planen og krav til planutarbeidelse, ikke planprogrammet og er derfor ikke vurdert her. Dersom kompensierende tiltak berører sjøfart og havneinteresser må disse avklares og sikres gjennom reguleringsplanen.

Varsel om innsigelse

Det er varslet innsigelser fra Fylkeskommunen dersom planen som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser.

Plangrense

Planavgrensningen er satt større enn tiltaket som skal reguleres, som er ny E6 fra Helltunnelen til Øyen turundergang. Det store varslede planområdet er for å sikre rom for de kompensierende tiltakene samt gjennomføring av planen. Planområdet vil bli redusert i omfang når det blir klart hva som skal reguleres.

Konklusjon:

Kommunedirektøren har vurdert revidert planprogrammet og anbefaler at det tas opp til behandling.

I silingsrapporten har Nye Veier foreslått at kun alternativ V1+ T1 skal konsekvensutredes. I revidert planprogram er det tatt inn at også alternativ V2 + T2 skal konsekvensutredes.

Kommunedirektøren bifaller at det gjøres konsekvensutredning for to alternativer og at det om nødvendig også utarbeides to planforslag som sendes på høring og offentlig ettersyn. Behov for å utarbeide ett eller to alternative planforslag vil avhenge av konsekvensutredningens konklusjoner.