



**Naturvernforbundet**

Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker

e-post: [stjordal@naturvernforbundet.no](mailto:stjordal@naturvernforbundet.no)



e-post: [stjordal@birdlife.no](mailto:stjordal@birdlife.no)

Stjørdal 18. juni 2024

### **Nye veier**

[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)

### **Høringsuttalelse til planprogram for E6 Helltunnelen – Hellstranda, endring (planid: 5036)**

Vi viser til utlyst høring med frist 21. juni.

Vi merker oss at det i høringsdokumentet (planprogrammet) slås fast at «[g]jeldende reguleringsplan for Hellstranda (plan-id 2-072 – E6 Helltunnelen – Hellstranda) lar seg ikke gjennomføre på grunn av konsekvenser for naturmiljøet» (side 6).

Videre heter det at «[m]ålet for ny reguleringsplan er minst mulig utfylling i sjø, og dermed en kraftig reduksjon av arealbeslag i vassdrag/sjø i forhold til gjeldende reguleringsplan» (side 6).

Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker og Birdlife Stjørdal har hele tiden vært sterkt kritisk til konseptet for ny E6 Ranheim-Værnes med fire felts motorvei i 110 km/t, fordi dette er i strid med målsetninger for klima og naturmangfold. Når prosjektet på tross av dette er under gjennomføring, mener vi at den siterte målsetningen for ny reguleringsplan for denne delen av prosjektet er en klar forbedring i forhold til vedtatt reguleringsplan.

Vi stiller oss 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.» (Side 8.)

Det er forståelig at planavgrensningen er for et stort område, for å omfatte arealer som kan være aktuelle for kompenserende tiltak. Vi 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 kompenserende tiltak.

Vi støtter at vei med fartsgrense 110 km/t ikke blir utredet videre, og at prosjektet i stedet legger 90 km/t til grunn for denne strekningen. Vi noterer at reisetidsforskjellen mellom 110 og 90 km/t kun utgjør 10 sekunder (side 10).

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.

Vi merker oss at det skal utarbeides en kompensasjonsplan, som skal redegjøre for alle aktuelle tiltak og konsekvenser de vil ha. Vi 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. De fire tiltakene som nevnes er:

- «- Åpning av gammelt elveløp under flystripa.
- Omgjøring av det grunne sjøområdet mellom moloen (sjetéen) og flystripa.
- Omgjøring av deler av Langøra sør til våtmarksområde.
- Omlegging av elveutløpet ved å anlegge en ny molo fra Billedholmen.» (Side 30.)

Vår 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.

Vi 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.

Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker

Anne Marit Ligaard, leder

BirdLife Norge, Stjørdal lokallag

Per Inge Værnesbranden, leder