



Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker
c/o Anne Marit Ligaard, Gammelverksgata 10, 7504 Stjørdal
e-post: stjordal@naturvernforbundet.no

Stjørdal 30. august 2025

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand.
E-post: post@nyeveier.no

Høringsuttalelse til planforslag for E6 Helltunnelen – Hellstranda, endring (plan-id: 5036)

Vi viser til utlyst høring med frist 1. september.

Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker har hele tiden vært sterkt kritisk til ny E6 Ranheim-Værnes med fire felts motorvei i 110 km/t, fordi dette er uforenlig med målsetninger for klima og naturmangfold.

Vi minner om at vedtatt reguleringsplan ikke kan gjennomføres på grunn av naturkonsekvensene.

For strekningen Helltunnelen til Hellstranda utgjør den foreslåtte planendringen en forbedring i forhold til gjeldende reguleringsplan ved at dimensjonerende hastighet reduseres til 90 km/t. Det er også en forbedring at utfylling i sjø reduseres med ca. 70 %, ifølge høringsdokumentene, og ca. 79 % for bløtbunnsarealet (i forhold til gjeldende reguleringsplan).

Naturvernforbundet vil påpeke at veiutbyggingen likevel vil medføre ødeleggelser av betydelige områder i elveosen til Stjørdalselva: en samlet utfylling på Hellstranda ca. 16 000 m² i sjø, og herav ca. 9 500 m² av det for sjøørreten særlig viktige bløtbunnområdet.

Vi viser også til konsekvensutredningens side 86 (samlerrapporten), der det heter: «Betraktet opp mot den totale nedgangen av sjøørret i Trondheimsfjorden, og at det i 2021 ble innført en freding av sjøørret i perioden mars – mai for å iverksette tiltak, kan nedbygging av 9 500 m² beiteområde ha stor betydning for sjøørretpopulasjonen i Stjørdalsvassdraget, men også i Trondheimsfjorden i sin helhet.»

Utfyllingen kunne og burde vært redusert mer

Det fremgår av konsekvensutredningen at det er omtrent 30 meter avstand mellom de to tunnelportalene. Dette medfører en betydelig utfylling i sjø. Først etter 250 meter er kjørebaneene trukket sammen til 2 meter avstand, som de følger på resten av strekningen. Vi noterer at det i høringsdokumentene redegjøres for utfordringer med bergkvaliteten.

Naturvernforbundet vil likevel påpeke at den tidligere E6-planen fra Statens vegvesen la tunnelportalene nærmere hverandre og sparte dermed på dette punktet areal.

For å begrense naturtap og klimautslipp, og oppfylle mål om å ikke øke biltrafikkens andel av persontransporten, mener Naturvernforbundet at veien fra Helltunnelen til Værnes bør være med to felt. Dette vil opplagt redusere utfylling i sjø.

Hvis strekningen bygges med fire felt, bør avstanden mellom kjørebane reduseres til et minimum (og mindre enn 2 meter), selv sagt hensyntatt trafiksikkerhet. Det er mange eksempler på at firefeltsvei i 90 km/t er etablert med kun midtdeler mellom kjørebane. Slik er det på E6 nord for Stjørdal. Dette vil spare en del areal og utfylling i sjø.

Vi mener det også må gjøres videre tiltak for å trekke kjørebane raskere sammen, og dermed redusere omfanget av utfylling i sjø. Vi vil påpeke at en slik løsning kunne vært oppnådd til langt mindre kostnad hvis Nye Veier ikke hadde igangsatt utbyggingen før kartleggingen av naturmiljøet var utført og alle forhold omkring utfylling i sjø var avklart.

Det fremgår av høringsdokumentene at jernbanen til Muruvika ble hevet ved portalen til ny E6-tunnel, og at «eksisterende jernbanefylling ikke oppfyller dagens krav til sikkerhet» (planbeskrivelsen side 51). Det skal derfor etableres en motfylling for stabilisering, som så vidt vi kan se vil medføre ekstra utfylling i sjøen. Vi forventer at dette gjøres på en måte som minimerer utfylling i sjø.

Kompenserende tiltak må stilles som rekkefølgekrav

Hvis E6 bygges som foreslått vil det ødelegge areal som i dag er beiteområde for sjøørret, og da må dette arealet kompenseres. Det har versert ulike forslag til mulige kompensasjonsområder.

Naturvernforbundet anerkjenner at det nå er gjort et omfattende arbeid med å vurdere ulike alternativer.

Naturvernforbundet tar til orientering at restaurering av gammelt elveløp (enten med full åpning eller rør under flystripen) ifølge «Silingsrapport kompensasjonsområder» ikke vil etablere bløtbunnsområder/brakvannshabitat som sjøørreten har i områdene ved Hellstranda og dermed ikke være en kompensasjon for områdene som bortfaller ved veiutbyggingen.

Vi noterer oss at flytting av deler av moloen nordover er det tiltaket som ifølge silingsrapporten er nærmest å kunne kompensere for tapet av bløtbunnsområder.

Vurderingen av kompenserende tiltak er en særdeles kompleks materie, det det hefter usikkerhet ved virkningene av de nevnte tiltakene, også flytting av moloen.

Naturvernforbundet mener det derfor må stilles krav også om andre forbedringstiltak for sjøørret. I planbeskrivelsen punkt 1.4 omtales tiltak med steinrev og ålegress som eksempler (likeledes i samlerapport konsekvensutredning). Selv om tiltakene ikke direkte kompenserer for tap av bløtbunnsområder, er det etter vårt syn nødvendig å ha en helhetlig tilnærming

for tiltak som bedrer forholdene for sjøretten i stjørdalsvassdraget. Det samme gjelder relevante tiltak andre steder i vassdraget. Ved å iverksette flere ulike tiltak øker sannsynligheten for at man oppnår målet om å opprettholde levevilkårene for sjøørret i vassdraget.

Flytting av molo er kostnadsberegnet til mellom 200 og 300 millioner kroner. Det er en betydelig kostnad, men Naturvernforbundet vil understreke at det styrende for kompenserende tiltak er å oppnå miljømålene. Kostnadene burde vært identifisert på et mye tidligere stadium i prosjekteringen, og inngått som en del av budsjett og kost/nytte-vurderingen av E6-prosjektet som er på flere milliarder kroner. Nye Veier har som tiltakshaver ansvar for å dekke kostnadene ved kompenserende tiltak.

Vi vil peke på at konsekvensutredningen i høringsdokumentene legger til grunn flytting av molo som kompenserende tiltak, med betydning for vurderingen av konsekvenser for naturmangfold. Konsekvensutredningen vil da være misvisende hvis kompenserende tiltak ikke gjennomføres.

Naturvernforbundet mener det må fastsettes som rekkefølgebestemmelse at kompensasjonstiltak skal iverksettes for å kunne bygge veien. Miljøfaglige vurderinger må være styrende for valg og gjennomføring av tiltakene.

Avbøtende tiltak må gjennomføres fullt ut

Planbeskrivelsen (side 83ff) og samlerapport konsekvensutredning (side 105ff) angir en del avbøtende tiltak for å begrense miljøkonsekvenser. Naturvernforbundet støtter at rask etablering av ny vegetasjon og overvåkingsprogram for fugler før og etter at veien er tatt i bruk legges inn i hhv. estetisk veileder og planbestemmelsene.

Andre avbøtende tiltak foreslår Nye Veier imidlertid bare delvis gjennomføring av. Naturvernforbundet mener tiltakene må gjennomføres fullt. Dette gjelder tidsbegrensning for når anleggsarbeid kan foregå av hensyn til hekking for fuglene i området. Likeledes bestemmelser for arbeider i sjø som tar hensyn til sårbare perioder for sjøørret. Tiltak for å hindre partikkelspredning må også gjennomføres fullt og helt.

Mer vegetasjon der dette er mulig

Turveien ved siden av E6 er dimensjonert med bredde 5 meter, inkludert skulder og sikkerhetssone mot sjøen på 1,5 meter. Det påpekes i planbeskrivelsen at støymuren mellom E6 og turvei vil være et «massivt element» (side 47). Det heter videre at «... bruk av kunst og beplantning langs konstruksjonen vurderes som avbøtende tiltak» (side 41).

Naturvernforbundet mener det bør etableres mer vegetasjon langs turveien enn det som fremgår av tegninger/skisser i høringsdokumentene. Dette er viktig for naturopplevelsen ved Hellstranda.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker

Anne Marit Ligaard, leder