

Oppsummering av høringsuttalelser til reguleringsplanforslag 2-072 E6 Helltunnelen – Hellstranda

Innhold

Fylkesmannen i Trøndelag datert 06.11.2019	2
Avinor datert 07.11.2019	5
Direktorat for mineralforvaltning datert 08.11.2019	5
Bane NOR datert 13.11.2019	6
Bane NOR datert 08.01.2020	6
Trøndelag fylkeskommune datert 26.11.2019	7
Lånke arbeiderlag 15.11.2019	13
Magnus Harper datert 15.11.2019	15
Mattilsynet datert 11.11.2019	21
Naturvernforbundet datert 14.11.2019	22
NVE datert 19.11.2019	27
Sametinget datert 31.10.2019	27
Statens vegvesen datert 06.11.2019	29
Stjørdal jeger og fiskerforening datert 10.11.2019	30
Stjørdalsvassdragets Elveeierlag datert 15.11.2019	33
Trondheimregionens friluftsråds uttalelse til Malvik kommune, kopi Stjørdal kommune datert 13.12.2019 –	35

Det må komme fram konkrete krav om at støyverdier ikke skal overstige øvre grense for gul støyzone (62 dB). Støyverdier i rød støyzone (≥ 62 dB) er ikke tillatt siden området ikke er definert som et avviksområde. Videre fremgår det av pkt. 7.3.1 i rekkefølgebestemmelsene at «Støytiltak skal være etablert før vegen kan åpnes for trafikk». Det anbefales at denne endres slik at bestemmelsen sikrer at alle nødvendige avbøtende tiltak er gjennomført før vegen åpnes for trafikk. Fylkesmannen mener følgende momenter må innarbeides i bestemmelsene: Støyfølsom bebyggelse som påvirkes av denne reguleringsplanen, i og utenfor planområdet, og blir liggende i gul eller rød sone i henhold til fagrapport E6-MUL-AC-RPT-CA#00-0002 Støyberegninger Stjørdal datert 17.09.2019 skal sikres slik at grenseverdiene i T-1442/2016 ikke overskrides. Det skal oppnås støy nivå lavere enn Lden 52 dB på fasade og uteplass og 30 dB (Leq24h) inne i oppholdsrom. Før veginnlegget åpnes for 4 kjørefelt og fartsgrense 110 km/t skal støyskjermingstiltak i og utenfor planområdet være gjennomført i henhold til nye oppdaterte støyberegninger, E6-MUL-AC-RPT-CA#00-0002 Støyberegninger Stjørdal datert 17.09.2019. Fylkesmannen fremmer med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4 innsigelse inntil støy er tilfredsstillende ivarettatt i planen og innarbeidet i planbestemmelsene, jf. T-1442/2016.	<i>etablering av en slik støyvoll (som er utenfor planområdet) kan gjennomføres som en ordinær byggesak. I forbindelse med byggesaken må det også tas stilling til eventuell reetablering av stedegen vegetasjon og planting av trær som ly. Landskapsmessig tilpasning kan også inkluderes i helhetlig plan for Hellstranda.</i>	<i>nordøstover langs strandområdet (vest for dyrkamarka).</i> <i>Det er ikke mulig å oppnå støy nivå på maks 52 db Lden ved fasade for all støyfølsom bebyggelse i området. Det er derfor krav til maks tillatt støy nivå inne, som medfører lokale tiltak som fasadetiltak samt krav til maks støy nivå på uteoppholdsplass.</i> <i>Reguleringsbestemmelsene er reviderte mhp støy for å imøtekomme fylkesmannens uttalelse. Reviderte støybestemmelser er akseptert av Fylkesmannen.</i>
---	--	---

Fylkesmannen har ingen merknader i forhold til samfunnssikkerhet ut fra foreliggende dokumenter.		
--	--	--

Avinor datert 07.11.2019 Har ingen merknader.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar innspillet til etterretning.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til etterretning.</i>
Direktorat for mineralforvaltning datert 08.11.2019 DMFs anbefaling er at det i utarbeidelsen av massehåndteringsplanen gjøres vurderinger hvordan masser egnet for videre bruk skal identifiseres på anlegget og hvordan potensielle ressurser gjøres tilgjengelige for utnyttelse. DMF ser for øvrig at planområdet, slik det er lagt fram til høringen, ikke berører DMFs sektorinteresser. Vi har derfor ingen ytterligere merknader til planforslaget.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar innspillet til etterretning.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til etterretning.</i>
Bane NOR datert 13.11.2019 Bane NOR viser til brev fra Nye Veier datert 07.10.2019 og revidert planbeskrivelse og ROS-analyse mottatt 12.11.2019. Det foreligger planer om utbygging av jernbanestrekningen som berøres av tiltaket. Forutsatt at reviderte bestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse utarbeidet av Nye Veier datert 12.11.2019 blir innarbeidet har Bane NOR ingen merknader til planforslaget. Eiendomsforhold vurderes uavhengig av planprosessen. Bane NOR datert 08.01.2020	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar innspillet til etterretning. Planbeskrivelsen, ROS-analysen og en bestemmelse i planbestemmelsene er endret som en følge av innspillene fra Bane NOR i høringen. Dette er oversendt Bane NOR og Stjørdal kommune.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til etterretning.</i> <i>Plandokumentene er korrigert.</i>

Etter avtale har Bane NOR gått gjennom reviderte reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og ROS-analyse mhp jernbanens interesser. Reguleringsplanen belyser og hensyntar nasjonale jernbaneinteresser på en tilfredsstillende måte. De har ingen merknader til reguleringsbestemmelsene, noen mindre tekstlige justeringer i planbeskrivelsen og noen rettelser til ROS-analyser. Viser her til innspillet i sin helhet.		
--	--	--

Trøndelag fylkeskommune datert 26.11.2019 Hellstranda er et viktig rekreasjonsområde og det forutsettes at det gjennom planendringene tilrettelegges for turveg og friluftsliv i tråd med intensjonene i gjeldende plan. TFK ønsker å framheve at Stjørdalselva og Trondheimsfjorden er hhv. Nasjonalt laksevassdrag og -fjord. Dette legger klare føringer for planlegging i munningsområdet til elva og i fjorden. TFK deler kommunens vurdering av at en økning i skiltet hastighet på E6 er utfordrende med tanke på å oppnå nullvekstmålet i byveksttalen. Redusert reisetid med bil vil gi bilen fortrinn sammenlignet med kollektivtilbudet på strekningen. <u>Vannmiljø</u> Reguleringsplanen berører vannforekomstene (www.vann-nett.no/portal, med ID-nr.): - Utløp Stjørdalselva, vann-nettID 0320041000-8-C - Hellstranda badeplass, vann-nettID 0320041000-9-C Miljøtilstanden for begge forekomstene er satt til god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Prøvedata mangler, så presisjonen for vurderingene er lav. Nye Veier peker på dette i KU, og skriver: «Basert på at økologisk tilstand er antatt god, mens kjemisk tilstand for de to vannforekomstene i planområdet er ukjent, vurderes vannmiljøet [...] til å være av middels verdi».	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier vil understreke at dette er en verdivurdering basert på V712, og den anbefaler en slik form for vurdering. Nye Veier er derfor ikke enig i konklusjonen fra TFK om feilaktige verdivurderinger. Om TFK fortsatt</i>	Kommunedirektørens vurdering Planforslaget søker å balansere tilrettelegging av turveg og friluftsliv mot naturmangfold og vannmiljø i vassdraget. Utbygging av ny E6 utfordrer Byveksttaltens måloppnåelse. En hastighet på 90 km/t som i gjeldende reguleringsplan vil være mindre konkurransevridende enn 110 km/t. Det er en forutsetning at prosjektet opprettholder eller forbedrer økologisk og kjemisk tilstand. Nye Veier skal sikre at tunnelvann og overflatevann samles og renses før det slippes ut i vassdraget. Nyere undersøkelser utført for Nye Veier tyder på at kjemisk tilstand er god.
---	---	---

Fylkeskommunen mener dette er feilaktig vurdert, og understreker at vann-forskriften <i>ikke</i> åpner for verdibasert gradering av vannforekomster. Fastsatt miljømål for begge forekomstene er minst god økologisk og kjemisk tilstand innen 2021. Målene forventes oppnådd. Fylkeskommunen mener det er av vesentlig betydning at Nye Veier følger opp miljømålene for vann. <u>Diskusjon: Vannmiljø</u> Generelt framgår det av KU at kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt, og preges av antakelser, og at det er et klart undersøkelsesbehov. Dette gjelder både strømforhold og naturmiljø/vannmiljø. Fylkeskommunen mener det er relevant for saken at Stjørdal kommune har behandlet kommunedelplan for Langøra sør med vannmiljø. Utfylling av det gamle elveleiet sør for Værnes lufthavn er stanset av kommunen, dels med bakgrunn i en rapport fra NTNU Vitenskapsmuseet (2018-3: 1-40). Underøkelsen viser at: «Alle [...] alternativer vil i ulik grad påvirke gjenværende naturverdier i området negativt». Fylkeskommunen vil framheve at de delene av vannforekomsten som er undersøkte er funnet viktige for sjøørret. Sjøørret er regionalt en truet art som tross vern siden 2009 fortsatt har negativ utvikling i Trondheimsfjorden. NTNU-undersøkelsen gir ikke grunnlag for å konkludere at konsekvensene av inngrepet er ubetydelig for andre deler av vannforekomsten.	<i>mener dette, så er vi interessert i å vite hvilken KU-metodikk som da skal brukes.</i> <i>Nye Veier vil vurdere tiltaket etter vannforskriftens § 12.</i> <i>Nye Veier tar dette til etterretning, men vil understreke at de ikke er kjent med et kunnskapsgrunnlag som sier spesifikt at planområdet har en viktig funksjon for sjøørret. Nye Veier er av den oppfatning at det foreslås omfattende avbøtende tiltak for naturmangfold og friluftsliv som en del av etablering av ny fylling. Videre vil overvåkingsprogrammet som skal være i drift i 10 år etter av tiltaket er ferdigstilt og tatt i bruk, gi betydelig informasjon om funksjonen til økosystemet.</i> <i>Nye Veier vil foreslå å utvide overvåkingsprogrammet til å omfatte studier av laks og sjøørret sin habitatbruk i områdene ved utløpet av Stjørdalselva. Det vil foreslås å etablere en ny rekkefølgebestemmelse om for- og etterundersøkelser av sjøørret og laks sin bruk av planområdet. Denne bestemmelsen inkluderer også en bestemmelse om gjennomføring av</i>	Planbeskrivelsen inneholder nå en vurdering etter vannforskriften. I tillegg har vannområdekoordinator for Stjørdalsvassdraget utarbeidet et notat. Bestemmelser er også endret etter høring. Etter høring av planen er det gjort strømningsanalyser og ytterligere undersøkelser av naturmiljø/vannmiljø. Det mangler fortsatt kunnskap om laks og sjøørret sin habitatbruk. Slik planforslaget nå foreligger vil denne kunnskapen komme etter at planen er vedtatt. Ref. bestemmelse 7.1.3. Dersom for- og etterundersøkelser viser at området er viktig for fisken skal man gjøre kompenserende tiltak i vassdraget.
---	---	---

Det vises også til at utløpet på Stjørdalselva ble lagt om tidlig på 1960-tallet, og at nytt utløp ble lagt gjennom Langøra. NTNU-rapporten diskuterer dette nærmere. <u>Diskusjon: Avbøtende tiltak og kompensierende tiltak i vannmiljøet</u> Planbeskrivelsen forklarer at virkningen av utfyllingen i sjø gir store negative konsekvenser for vannmiljø. Fylkeskommunen finner at det er for dårlige forklaringer av hvordan dette skal avbøtes og/eller kompenseres. Se merknadene under. Fylkeskommunen mener dette viser et klart behov for nye undersøkelser før tiltaket iverksettes, fortrinnsvis i tråd med klassifiseringsveilederen for vann-forskriften. <u>Merknader: vannmiljø</u> 1. Planbeskrivelsen kap. 2.3 mangler henvisning til nasjonale føringer for arbeidet med oppdatering av de regionale vannforvaltningsplanene av 19.03.19. 2. Planbeskrivelsen kap. 4.5.1 Fylkeskommunen støtter at det planlegges håndtering av vaskevann og drenering fra Helltunnelen 3. Planbeskrivelsen kap. 5.4 Fylkeskommunen synes det er forvirrende at avbøtende og kompensierende tiltak beskrives samlet, da det er stor forskjell på disse og strenge krav etter vannforskriften	<i>kompenaserende tiltak i tråd med resultatene fra undersøkelsene.</i> <i>Nye Veier tar dette til etterretning og føringen legges inn i planbeskrivelsen.</i> <i>Nye Veier har utarbeidet et eget kapittel om «Avbøtende og kompensierende tiltak» som legges inn i KU.</i> <i>Nye Veier vil utarbeide en strømningsanalyse for Stjørdalselva (modellering). Videre er det gjennomført flere kartlegginger og datainnsamlinger i 2019 som ikke var inkludert</i>	OK I KU strømningsforhold og naturmangfold er det et eget kapittel (kap. 3) for avbøtende og kompensierende tiltak.
--	---	---

4. Planbeskrivelsen kap. 5.4 Det heves at det er tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å fatte beslutning i saken. Det bestrider vi ettersom faglige antagelser preger kunnskapen som finnes for de aktuelle vannforekomstene	<i>i KU når planen ble oversendt Stjørdal kommune. Nye Veier er derfor av den oppfattelse at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig når nye data og en strømningsanalyse er inkludert i konsekvensutredningen.</i> <i>Dette tar Nye Veier til etterretning og justerer planbeskrivelsen.</i>	Nye Veier har gjennomført strømningsanalyse og vurderinger av naturmangfoldet i KU strømningsforhold og naturmangfold. Dessverre vil deler av kunnskapen om konsekvensene av tiltaket først avdekkes når tiltaket er gjennomført. Det er da krav til vurdering av og gjennomføring av kompenserende tiltak. Ref. bestemmelse 7.1.3
5. Planbeskrivelsen kap. 5.4 Det fastslås at det skal «[...] etableres en ny og økologisk funksjonell strandsone.» Fylkeskommunen mener det er svakt grunnlag for påstanden, og viser til NTNU-rapporten som fastslår store usikkerheter ved lignende tiltak.	<i>Nye Veier tar dette til etterretning og vurderer dette. Generelt sett er Nye Veier enig med fylkeskommunen om at dette kunne vært tydeligere i plandokumentene</i>	Dette er skrevet om. Det fremkommer nå at området antas å kunne ha betydning.
6. Planbeskrivelsen kap. 5.4 og KU kap. 2.2.1.2, funksjonsområder for fisk. Her finner fylkeskommunen mangelfulle vurdering av forholdet til miljømålet for forekomstene, og at man legger antagelser til grunn for vurderingene som gjøre.	<i>Nye Veier er usikre på om dette er hensiktsmessig. Ved etablering av internkontrollsystemet for ulike parametre, vil det settes konkrete mål og sikres en konkret oppfølging. Overvåkingsprogrammet vil også sikre god oppfølging av vannmiljø i anleggsfasen. Blant annet vil automatiske loggere som er utplassert gi kontinuerlig informasjon.</i>	Dette er skrevet om. Viser til planbeskrivelsen kap. 5.4. KU er ikke endret i kap. 2.2.1.2.
7. Bestemmelsene kap. 3.2 og 4.5 bør henvise til miljømål for vann.	<i>Nye Veier er usikre på om dette er hensiktsmessig. Ved etablering av internkontrollsystemet for ulike parametre, vil det settes konkrete mål og sikres en konkret oppfølging. Overvåkingsprogrammet vil også sikre god oppfølging av vannmiljø i anleggsfasen. Blant annet vil automatiske loggere som er utplassert gi kontinuerlig informasjon.</i>	Det er forutsatt at Nye Veier overholder miljømålene for vann. Det er ikke tatt inn i bestemmelsene, men skal sikre gjennom søknader om utslipp og mudring/dumping som behandles av Fylkesmannen.

8. KU kap. 2.2.1.2, vannmiljø. Her finner fylkeskommunen mangelfulle vurderinger av forholdet til miljømålet for forekomsten. 9. KU kap. 2.2.1.2, naturtyper i saltvann. Her finner fylkeskommunen mangelfulle vurdering av forholdet til miljømålet for forekomstene. <u>Merknader: Kompenserende tiltak for vannmiljøet</u> På generelt grunnlag finner fylkeskommunen at det ikke er tilstrekkelige forklaringer av kompenserende tiltak. Konkrete vurderinger etter vannforskriftens §12 mangler. Vi anbefaler at Nye Veier etablerer kontakt med vannområdekoordinatoren for Stjørdalsvassdraget for å belyse slike vurderinger. Grunnet de omfattende endringene som har skjedd i området historisk, slik beskrevet bl.a. i planbeskrivelsen kap. 3.2, mener vi det er begrensede muligheter og rom for å kompensere for inngrepet i direkte tilknytning til forekomstene. I lys av FNs tiår for restaurering av økosystemer 2021 – 2030, og for å oppfylle vilkårene etter	<i>Nye Veier tar dette til etterretning og vurderer dette. Generelt sett er Nye Veier enig med fylkeskommunen om at dette kunne vært tydeligere i plandokumentene.</i> <i>Nye Veier tar dette til etterretning og vurderer dette. Generelt sett er Nye Veier enig med fylkeskommunen om at dette kunne vært tydeligere i plandokumentene.</i> <i>Nye Veier har gjennomført en selvstendig vurdering etter § 12 i vannforskriften, (se vedlagte notat) og utarbeidet en revidert vurdering av avbøtende og kompenserende tiltak. Når det gjelder etablering av ny naturtype «Bløtbunnsområder i strandsonen» som kompensasjon for den som er nedbygd har ikke Nye Veier konkrete forslag til dette.</i>	Endret. Endret. I bestemmelse 7.1.3 er det tatt inn krav til kompenserende tiltak dersom undersøkelser viser at sjørret og laks er berørt av tiltaket. Det er også krav til kompenserende tiltak dersom oksygenforholdene forverres i gruntvannbassenget ved Billedholmen. Det foreligger ikke kompenserende tiltak for andre forhold.
---	---	---

vannforskriftens §12, mener vi at større kompenserende tiltak bør inngå i utredningen.		
---	--	--

Lånke arbeiderlag 15.11.2019	Nye Veiers vurdering	Kommunedirektørens vurdering
Lånke arbeiderlag (LA) har særlig fokus på friluftsområdet fra Hellstranda til Billedholmen som har stor betydning for folkehelsen. LA ønsker full funksjonell strandsone og et funksjonelt friluftsområde langs hele vegskulderen. LA ønsker asfaltert gangveg, med bredde tilpasset maskinelt utstyr, helt fram til Billedholman, som har universell utforming. LA ønsker flere rasteplasser, med benker og griller. LA mener at utformingen med strandsonen må gjelde hele Hellstranda, også tidligere bygd strand som dessverre ikke har holdt seg over tid. Sanden i badesoner er vasket ut og leire fra Stjørdalselva har oppmagasinert seg i badesonen. Kun få metere strandsone med sandbunn er igjen i dag. Dette ansvaret mener LA ligger til Nye Veier. Området må mudres, det må etableres strømnings tiltak for å forhindre at dette skjer igjen. LA mener det er viktig å jobbe med ulike forslag til tiltak for å sikre optimal støyskjerming av friluftsområdet og Hellstranda, samtidig at det skal se pent ut. LA ber om at støy legges fram som eget diskusjonsnotat til politisk behandling. LA stiller seg spørsmål om føringen om utbygging til 110 km/t er nødvendig og riktig. Det er kort strekning fram til kryss før Trondheim Lufthavn, slik at de anser at en utbygging både veg og tunell for 90 km/t ville gitt en miljø og støygevinst.	<i>Nye Veier viser til at reguleringsplanen legger til rette for etablering av et nytt friluftsområde og at det skal utarbeides en detaljert plan som både Fylkesmannen og Stjørdal kommune skal godkjenne. Når det gjelder reetablering av tursti legges det opp til en sti med grusdekke og bredde 3 m. Dette er noe høyere standard enn i dag. Når det gjelder ønsket om etablering av nytt bygg i strandsonen i friluftsområdet så anser vi dette ikke å være Nye Veier sitt ansvar. Dette overlater vi derfor til Stjørdal kommune å vurdere.</i>	<i>Gangveg skal tilpasses maskinelt utstyr og ha universell utforming. Planen tar ikke stilling til dekke. Det skal etableres flere rasteplasser/oppholdsområder.</i> <i>Strandsoneetablering er utfordrende og det vil være nødvendig med oppfølging over tid og justeringer dersom man ser at det man har bygd ikke fungerer i det vær, vind, bølge og flomutsatte området. Dette ivaretas gjennom 7.4.3 i bestemmelsene.</i> <i>Støyskjerming av Hellstranda ivaretas i planforslaget. Det er gjennomført støyberegninger og vurderinger av ulike løsninger samt stilt krav om at Hellstranda skal skjermes. Det lar seg dessverre ikke gjøre å få stranda ut av rød støysonene, men det vil bli bedre enn uten tiltak. Støy behandles som del av planen og Hellstranda er nå inkludert gjennom rekkefølgekrav i bestemmelsene. Det skal etableres sammenhengende støyskjerming, med varierende løsning avhengig av areal som er tilgjengelig.</i> <i>På denne korte strekningen vil økt hastighet fra 90 til 110 km/t ha begrenset effekt på reisetida.</i>

Kiosk/toalett ved parkeringen ble etablert ved forrige E6 utbygging. Denne har vist seg å ikke fungere pga avstand og standard. LA foreslår at det legges inn et tilsvarende, men mere tilpasset bygg på strandsida. Dette er et friluftsområde som benyttes hele året, og fasilitetene må tilpasset dette.		<i>Servicetilbudet på stranda er utenfor Nye Veiers ansvarsområde. Kommunen som framtidig drifter av anlegget må involveres ved utarbeidelse av strandsoneplanen.</i>
--	--	--

Magnus Harper datert 15.11.2019 Naustområdet (o-BUN) Naustretten på gnr 163/1 har i dag kjøreadkomst gjennom kulverten på Hellstranda (kalt Øyen turundergang i planbeskrivelsen) og parkeringslomme ved naust. Planen viser ikke parkeringslomme, hjemler den kun i bestemmelser. Dersom utforming av naustområdet skal avgjøres i felles detaljert plan for utfyllingsområder i sjø, krever Harper å bli involvert i prosessen. Harpers naust ligger helt i sørvestre hjørne av naustområdet (O_BUN) og vil miste uteareal som vil påvirke bruksmuligheten. Dette skaper problemer for funksjonell bruk av naustet. Harper er uenig i at naust opprettholdes omtrent som i gjeldende plan. Det er i dag over 7 meter fra sørøstre nausthjørne til nordre veikant på turveien vestover, mens ny turveg vil komme helt opp mot naustet. Dette vil hindre en god plassering av parkeringslomma. Nærføring av turveien vil føre til at nedkjøringsveien til naustområdet må forskyves tilsvarende nordover. Her er det en høydeforskjell på en liten meter. Det betyr at nedkjøringsveien kommer i forkant av naustet og hindrer god åpning av naustporten.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier viser til at i gjeldende reguleringsplan er det i planbestemmelsene tillatt med parkering innen naustområde for gnr/bnr 163/1, og dette er også foreslått i planforslaget.</i> <i>I planforslaget er naustområdet blitt mindre i sør mens arealet er utvidet i nord. Det samlede naustarealet er likevel omtrent det samme i planforslaget som i gjeldende plan. Bakgrunnen for at naustarealet er flyttet nordover er fordi veglinja kommer et par meter lenger nord i planforslaget sammenlignet med gjeldende plan. Nye Veier mener at naustområdet har en hensiktsmessig utforming slik det er foreslått i planforslaget.</i> <i>Nye Veier har gjennom ervervsprosessen kjøpt en eiendom med et av de aktuelle naustene. Nye Veier vil ta initiativ til en ny prosess med Harper og de andre nausteierne slik at det blir etablert gode løsninger rundt naustene.</i>	<i>Kommunedirektørens vurdering</i> <i>Siden området skal detaljeres videre i strandsoneplanen vurderes det som riktig at endelig plassering av naust, båttopptrekk samt kjøreadkomst og parkeringsplass tas i denne prosessen. Man vil da ha bedre kunnskap om terrengutforming og høyder. Arealavsettet til naustområdet er flyttet noe i plankartet, det er forskjøvet noe nordover. Dette betyr at man må ta høyde for å flytte dagens naust for å få til en god løsning. Rettighetshavere i naustområdet må involveres i planleggingen av naustområdet.</i>
--	---	--

Videre vil disse endringene på grunn av fyllinger nærmere naustet gi dårligere drenering /lufting for værkledningen på naustveggen nær bakken og gjøre den mer utsatt for råte. Videre står det en stålskinne her, 1,5 meter målt ut fra midt på østre naustvegg. Den er feste for båtopptrekk (vinsj). Den ble flyttet fra tidligere nausttomt og ble satt ned i 1994 etter avtale med Statens Vegvesen. Harper ber om at det gjøres planendringer her, slik at turveien kan forskyves sørover og planen blir lik den vedtatte planen for naustområdet. Harper viser til at merknad til varsel om planoppstart hvor han påpekte at turvei forbi naust ikke må komme for nært naustveggen, og han er overrasket over at det ikke er tatt hensyn til dette. Harper forutsetter at adkomst og bruk av naustområdet sikres under anleggsperioden. Plandokumentene antyder at dette ikke vil skje. Ny utfylling vest for naustområdet medfører fare for at betongplata for båtopptrekket vil fylles ned av sand da utfyllinga lager ei bakevje her. Her må det beskrives tiltak som gjør at dette ikke skjer. Dersom utfylling mot naustområdet fra vest innsnevres og utfylling fra naustområdet mot øst		<i>Det vil ikke være mulig å komme til området under anleggsperioden pga bygging av nytt terreng/ny strandsone, ny kulvert og ombygging av en del av det eksisterende anlegget.</i>
---	--	--

økes kan dette bidra til å redusere problemet fordi «bakevje effekten» forsvinner. Dersom så viktig spørsmål skal avgjøres i felles detaljert plan for utfyllingsområder i sjø senere, uten at det skal behandles politisk, er det særdeles uheldig. Da må et minimumsvilkår være at detaljene løses i samråd med berørte rettighetshavere og grunneiere i området. meg før endelig plassering av parkeringslomme skjer. Sørøst for nausthjørnet er det i dag vegetasjon. Det har tatt 25 år for disse trærne å nå 4 meters høyde. Det er ønskelig at denne vegetasjonen bevares under anlegget og fortsatt blir en del av naustområdet som «grøntområde». Turveien fra Øyen turundergang Det er uheldig at plankartet ikke viser hvordan turveien fra undergangen og vestover skal plasseres, men avgjøres senere uten politisk behandling. Når det gjelder forlengelsen av undergangen nordover, så må det være mulig å legge adkomstveien til strandområdet nord-vestover og ikke gjøre en sving inne på dyrkamarka på østsiden av undergangen. Dette vil sikre at en unngår forbruk av dyrket mark utenom selve arealet som kreves for veitraseen. Slik det er tegnet i dagens reguleringsplan øst for turundergangen er dette unødvendig bruk av	<i>Øien turundergang er ikke en del av planforslaget. I gjeldende plan er adkomstveg gjennom turundergangen gitt en kurve mot øst som ser ut som den går rett inn mot dyrka marka og bort fra naustområdet. Nye Veier vil understreke at dette ligger utenfor planområdet, men Nye Veier mener at gjennomføring av dette og koblingen mellom ny og gjeldende plan kan avklares i byggefasen. Nye Veier vil se på en løsning hvor atkomstvegen vil legges i en mer naturlig kurve mot naustområdet. Det må bli en diskusjon med kommunen om dette skal løses gjennom en dispensasjon fra gjeldende plan.</i> <i>Stjørdal kommune krevde en tre meter bred trasé for turvegen med tanke på vedlikehold og transport. Det er i planforslaget gjort tilpasninger ved veianlegget slik at det nå er avsatt tre meter bredde til turveg. Det kan gjøres ytterligere optimaliseringer i byggefasen, og det er lagt opp til at det skal være en</i>	<i>Detaljer løses i strandsoneplanen, og rettighetshavere skal involveres.</i> <i>Undergangen er utenfor planområdet. Dette løses i strandsoneplanen.</i> <i>Driftsmessige hensyn for tilliggende dyrkajord forutsettes ivarettatt i det videre planarbeidet.</i>
--	---	--

dyrkamark og adkomsten blir ikke koblet direkte til sjøområdet. Det vises til nasjonale målsetninger og jordvernstrategier for å redusere omdisponeringen av dyrket mark og at ansvaret for å nå de nasjonale målsetningene ligger hos kommunene som lokal arealplanmyndighet. Harper ønsker at dette sikres bedre i reguleringsbestemmelsene. I tillegg reduseres kostnadene i prosjektet da det ikke blir behov for å erverve grunn her. Videre er det også et stort poeng at deler av dagens vegetasjon i dette området kan bevares. Det er viktig fordi all vegetasjon vestover blir fjernet når denne planen skal gjennomføres. Det tar lang tid før den er tilbake på dagens størrelse. Det er 25 år siden den ble plantet. Vindeksporing og saltvannsfukk gjør at busker og trær vokser seint her. Det fylles ut svært mye i sjøområdet for å deponere steinmassene fra Helltunellen. I øst mot Hellstranda vil det være fornuftig å utvide fyllingen nordover. I dag er badestranda her full av sprengstein fra anlegget i 1993. Området slik det er i dag kan ikke brukes til bading eller friluftsliv og har heller ingen betydning for biologisk mangfold eller som biotop. Utfylling og tilrettelegging av dette området vil gjøre det mer attraktivt som friområde. Ei opprydding her er nødvendig og vil gi en betydelig forbedring av friområdet. Da blir det også plass for en adkomstvei fra turundergangen som tilfredsstiller krav om universell utforming. En	<i>tre meter høy kombinert støyvoll/-skjerm mellom turvegen og selve veglinja. Nye Veier mener at flere detaljer rundt spørsmålene fra Harper må avgjøres ved utarbeidelsen av landskapsplanen for området, og at det er en fordel at rettighetshavere i området er involvert i dette.</i> <i>På bakgrunn av innkomne merknader vil Nye Veier ikke foreslå ytterligere fyllinger ut i sjøområdet.</i>	<i>I utarbeidelse av strandsoneplan kan man forsøke å redusere inngrepene i dyrkamarka så langt det lar seg gjøre.</i> <i>Dersom man kan ta vare på vegetasjon vil man gjøre det. Endelig utforming av ny strandsone vil komme senere, innenfor rammene av planen. Totalt tillater planforslaget som nå fremmes maks 50 daa utfylling i forhold til dagens situasjon.</i> <i>Det er planlagt noe utfylling også øst for naust mot Hellstranda.</i>
---	---	---

slik løsning knytter også adkomsten bedre til naturområdet/strandområdet og blir mer funksjonell og attraktiv for friluftslivet. Videre vil dette gi en kortere adkomstvei til de planlagte friområdene i vest og de nye badestrendene her. Støy Det vises til STØYBEREGNINGER E6 STJØRDAL dokument E6RV-MUL-AC-RPT-CA#00-0002 datert 17/09/2019. Etterlyser beregninger for sumstøy og støyberegninger utfra støyvoller /skjermer som har høyde på 4 meter langs ny E-6. Det er viktig at disse forholdene belyses. Reguleringsbestemmelsene for støy 3.2.2 må slå fast at det skal etableres støyvoll/støyskjerm med 4 meters høyde på sørsiden av ny E-6 for å sikre god skjerming mot støykilden. Parkeringsplassen for Hellstranda friområde. Snulomma som ligger vest for parkeringsplassen, skal fjernes. Parkeringsplassen må da utvides vestover minimum i hele snulommas lengde. Da unngår jeg at det parkeres østover på gårdsveien min på godværs dager og problemene med framkommelighet det skaper for meg. Når det gjelder støy og luftkvalitet så er det svært viktig at retningslinjene for grensekrav kommer klart til uttrykk i planbestemmelsene og blir fulgt	<i>Når det gjelder Harper sitt spørsmål om en fire meter høy støyskjerming mot sør, vil dette bli vurdert i detaljprosjekteringen. Planbestemmelsene i gjeldende reguleringsplan setter en restriksjoner på tre meter. Nye Veier vil understreke at Harper sin eiendom ligger utenfor planområdet for dette planforslaget.</i>	<i>På grunn av flere støykilder er grenseverdiene innskjerpet med 3 dB for å ivareta sumstøy. Beregninger viser at det vil ha liten effekt å øke høyden fra 3 til 4m. Økt høyde vil for en jordvoll gir større fotavtrykk og det er det ikke rom for i vedtatt plan. Det er heller ikke ønskelig at man tar mer dyrkamark. En økning fra 3 til 4 m vil være mer visuelt dominerende. Endelig løsning her avgjøres i detaljprosjekteringen. Selv om Harpers eiendom er utenfor planforslaget er eiendommen berørt av planen, skal ivaretas og er inkludert i støyrapporten.</i> <i>Parkeringsplass er utvidet så langt det er mulig.</i> <i>Grenseverdier skal overholdes.</i>
--	---	--

godt opp i gjennomføringen av prosjektet. Dette for at det skal bli levelige boforhold og ikke en helsebelastning å bo på Øien gård.		
--	--	--

Mattilsynet datert 11.11.2019 Mattilsynet kan ikke se at planen berører kjente vannforsyningsystem eller utløser særskilte behov for spesielle drikkevannhensyn. De har ingen merknader til planen.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar dette til orientering.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til orientering.</i>
Naturvernforbundet datert 14.11.2019 Naturvernforbundet i Stjørdal og Meråker samt Norsk Ornitologisk Forening – Stjørdal lokallag mener at denne planen medfører så store konsekvenser for natur og klima at den må avvises. I mai 2019 gjorde Stjørdal kommunestyre vedtak om at vi er inne i en klima- og miljøkrise. Det rimer da dårlig å fremme en plan som ytterligere medfører vekst i biltrafikk og utslipp ved å øke hastighet og kapasitet på motorveien. Den fremlagte planen medfører dessuten en mye større utfylling og nedbygging av våtmarksområdet mellom Hellstranda og Billedholmen enn veiplanen fra 2016. Nye Veier AS prioriterer denne veien og en hastighet på 110 km/t fordi de mener det gir høyest samfunnsmessig nytte. Naturvernforbundet etterlyser hvor økte klimagassutslipp, naturødeleggelser, støy og andre problemer fra den økte biltrafikken er i dette regnestykket. Vegdirektoratets nye rapport om samfunnsnytte i veiprojekt, viser for øvrig at det er billigere og mer samfunnsnyttig med to- eller trefelts vei enn firefelts (NRK 27.10.19).	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier viser til oppstartsmøte med Stjørdal kommune og mener at man har oppfylt utredningsplikten ved tiltaket.</i> <i>Nye Veier jobber med en justering av kurvaturen i dette området med sikte på å redusere fylling i sjø fra 67 dekar til under 50 dekar. Det skal utarbeides en utredning om strømningsforhold (modellering) i Stjørdalselva. Nye Veier foreslår også en for- og etterundersøkelse for sjørret og laks sin arealbruk innen planområdet og deler av vannforekomsten. Om forundersøkelser viser at selve planområdet er et viktig funksjonsområde for sjørret og/eller laks skal det gjennomføres kompenserende tiltak.</i> <i>Nye Veier viser til at etablering av friluftsområde på utsiden av ny E6 og etablering av ny tilgjengelig strandsone er avbøtende tiltak som vil bidra positivt til miljøet. Når det gjelder kompenserende tiltak utover planområdet ligger dette ikke</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Det er sannsynlig at økt hastighet og kapasitet på motorvegen vil være uheldig for ønsket endring i reisevaner til buss/tog/sykkel. Busser som kjører motorvegen vil ha fordel av tiltaket.</i> <i>Det er sannsynlig at en del ikke-prissatte konsekvenser av et prosjekt tillegges for liten vekt mot de prissatte konsekvensene. I tillegg er det et politisk spørsmål hva man ønsker å tilrettelegge for. Det er stort press på våtmarksområdene rundt</i>

Naturvernforbundet vil også fremheve at økt fart fører til både økte klimagassutslipp og økt slitasje på bildekk og veibane. Dette medfører at utslipp av mikroplast fra bildekk øker. Rådmannen skriver i saksfremstillingen: «Økt hastighet på E6 vil være ugunstig med tanke på å nå målet om nullvekst i biltrafikken jamfør inngått byvekstavgift. Økt hastighet vil være konkurransevridende i forhold til buss og tog på strekningen, da bilen vil få enda større fortrinn mhp reisetid.» Dette er en vurdering Naturvernforbundet deler, og det er et vesentlig argument mot planen og E6-prosjektet. Det hjelper lite med nullvekstmål hvis man bygger en hovedvei for å øke biltrafikken. De minner om at det er kommunepolitikerne som vedtar reguleringsplaner, og dermed har et særlig ansvar. Transport er en stor utslippskilde, og skal Stjørdal være troverdig som en foregangskommune innen klima og miljø kan man ikke tillate en slik utbygging. Veiutvidelsen kommer også i strid med ambisjoner om å unngå nedbygging av matjord. I stedet trengs det en kraftig satsing på jernbanen nord for Trondheim, ikke bare elektrifisering men også sporopprusting som gir kortere reisetid. Veiplanen vil undergrave planer for en satsing på jernbanen. Naturvernforbundet vil påpeke at dersom en legger dagens biltrafikkvekst til grunn er det ikke krav om doble tunnellop på strekningen. Det er ny firefelts vei og økt hastighet som vil	<i>inn i planforslaget. Det har vært utfordrende å finne egnede arealer for etablering av ny strandsone som kan ha funksjon for strandeng, sjørør og laks, og fugler. Nye Veier har listet opp avbøtende og kompenserende tiltak i et eget kapittel.</i>	<i>Trondheimsfjorden og planforslaget søker å balansere utbygging av ny veg og ny strandsone/friluftsområde mot vassdragets verdier.</i>
---	---	---

gi en slik uønsket trafikkvekst. De fleste trafiksikkerhetstiltak kan utføres uavhengig av en firefelts motorvei. <u>Uakseptabelt tap av våtmarksareal</u> Det fremgår av konsekvensutredningen: «Tiltaket innebærer utfylling av 67,5 daa våtmarksareal ved Hellstranda, mot 26,3 daa i godkjent reguleringsplan. Samlet sett vil planjusteringen dermed medføre at tapet av våtmarksareal øker med 41,2 daa. 67,5 daa utgjør ca. 6,9 % av det samlede våtmarksarealet innenfor influensområdet (977 daa), mot 3,7% i godkjent plan.» Den nye planen innebærer altså at nedbygd areal økes med 41 200 m². Dette er et meget stort inngrep som etter Naturvernforbundets syn er uakseptabelt. De påpeker at våtmarksområdene rundt Trondheimsfjorden er under voldsomt press, og så mye som en tredjedel av fjæreamrådene er allerede ødelagt eller forringet av ulike inngrep. Utbyggingspresset har gjort seg ikke minst gjeldende i Stjørdal. De mener at grensen for inngrep for lengst er overskredet og at oppgaven nå må være å ivareta disse naturområdene på en god måte. Området er i konsekvensutredningen for strømningsforhold og naturmangfold vurdert å ha stor verdi som naturtype. Det er registrert både viktige naturtyper og truede arter. Registrerte rødlistede arter er oter, brisling og ål samt tindvedkjuke og vårmure. I konsekvensutredningen heter det at		<i>Planforslaget er endret etter høring og beslaglegger nå mindre areal.</i> <i>Tall fra strømningsmodellering:</i> <i>Gjeldende plan 90 km/t: ca 26 000 m² utfylling</i> <i>Høringsforslag 110 km/t: ca 67 500 m² utfylling</i> <i>Revidert forslag 110 km/t: ca 45 000 m² utfylling</i> <i>Planforslaget tillater inntil 50 dekar utfylling, ref. bestemmelse 3.1.3.</i>
---	--	---

forekomsten av vårmure på Hellstranda «kan ventes å gå tapt i forbindelse med tiltaket» og at tindvedkjuke kan bli negativt påvirket. Det er for øvrig både fjæremark og blåskjell i området, som er viktig næring for fugl og fisk. Konsekvensutredningens avbøtende tiltak, også i anleggsfasen vil bare begrense og ikke kompensere skadevirkninger. Dersom prosjektet likevel gjennomføres må man bruke alle slike avbøtende tiltak for å søke å begrense skadevirkningene. <u>Behov for nye undersøkelser om konsekvenser for fisk</u> Naturvernforbundet vil minne om at Trondheimsfjorden er nasjonal laksefjord og Stjørdalselva er viktig for gyting og høsting av fisk. Området ved Hellstranda er et brakkvannsdelta og denne delen av Stjørdalselva er transportstrekning for laks under vandring. I saksfremstillingen heter det: «Rådmannen er usikker på om kunnskapsgrunnlaget er godt nok til å vurdere hvilke konsekvenser utfyllinga vil ha for fisk, men velger å sende planen til høring slik den foreligger for å få tilbakemeldinger på dette.» Naturvernforbundet mener kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt og at det må foretas undersøkelser i området mellom Hellstranda og Billedholmen. Det er ikke gjort konkrete undersøkelser på fisk for dette området. Ut fra det de kjenner til av lokale erfaringer er området viktig for sjøørreten.		<i>Det stilles i planen krav om før og etterundersøkelse av fiskens bruk av planområdet.</i> <i>Dersom før- og etterundersøkelser viser at fisken blir berørt av utbyggingen skal kompenserende tiltak vurderes, ref. reviderte bestemmelser 7.1.3. Kompenserende tiltak kan være både innenfor planområdet eller utenfor i brakkvannssonen i vassdraget. Eksempel på et slikt kompenserende tiltak er gjenåpning av det gamle elveleiet gjennom flyplassen slik at man oppnår tilstrekkelig gjennomstrømning.</i>
---	--	--

De viser til notatet fra vannområdekoordinator (16.09.19) som sier: «Utredningen er ikke funnet dekkende mht. kompenserende tiltak.» Og videre: «Basert på undersøkte deler av vannforekomsten kan det ikke konkluderes med at konsekvensene av tiltaket på funksjonsområder for fisk er ubetydelige i andre deler av vannforekomsten som ikke er undersøkt. Dette utløser behov for nye undersøkelser og/eller kompenserende tiltak.» Naturvernforbundet mener det både må gjøres undersøkelser av konsekvenser for fisk, og det må utredes alternative løsninger til en så stor utfylling. Av konsekvensutredningen fremgår det at vannføringen i Stjørdalselva kan få noe økt hastighet grunnet innsnevringen av elveløpet som utbyggingen medfører. Det er et betydelig problem med utvasking av stein og grus i elva. Inngrep som øker vannhastigheten og bunnsenkningen kan ikke aksepteres. <u>Negative konsekvenser for fugl</u> Naturvernforbundet og Norsk Ornitologisk Forening vil påpeke at fylkesmannen i Trøndelag har foreslått å verne gruntvannsområdet ved Sandfærhus ut fra betydningen for fugler, og området ligger inne i Miljødirektoratets oversikt over foreslåtte verneområder. Området mellom Hellstranda og Billedholmen har også betydelig verdi.		<i>Høringsutgaven av planen var noe mangelfull. Nye Veier har etter utlegging til offentlig ettersyn gjort supplerende undersøkelse og vurderinger, kart, bestemmelser, beskrivelse samt rapporter er revidert. Videre er det krav til videre kartlegging og oppfølging av fisk og oksygenforhold, med krav om kompenserende tiltak ved behov.</i>
---	--	---

Det er opplagt at en nedbygging av 67,5 daa våtmarksareal vil gi negative konsekvenser for fuglelivet i området. I området er det både hekkende, trekkende og overvintrende arter av fugl. Utfyllingen vil gi redusert tilgang på næring for fuglene, som igjen vil øke konkurransen om å finne mat i gjenværende områder. I tillegg til arealtapet vil også den økte støyen fra veien være klart negativ for fuglelivet.		
NVE datert 19.11.2019 NVE gir ikke konkret uttalelse i denne saken da kommunen ikke tydelig har bedt om bistand.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar dette til orientering.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til orientering.</i>
Sametinget datert 31.10.2019 Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst: <u>Kulturminner og aktsomhetsplikten.</u> Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Dette må	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar dette til orientering.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til orientering.</i>

videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket. Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet jf kml §§ 3 og 6.		
--	--	--

Statens vegvesen datert 06.11.2019 Statens vegvesen (SVV) vil signalisere at de ser det som viktig at det legges ressurser i å få til god trafikkavvikling i byggeperioden. SVV forutsetter at trafikkavviklingen løses ved å benytte eksisterende E6 og at tilgrensende vegnett, herunder fv. 950 belastes i liten grad. Nye veger har gitt tilbakemelding til SVV om at ny E6 planlegges slik at trafikken, ved hjelp av styringssystem, kan styres i motgående tunnellop ved hendelser, ulykker etc. Sett i lys av forventet trafikkøkning på strekningen er det viktig at tilstøtende vegnett ikke belastes med trafikken fra E6 når tunnellop av ulike grunner må stenges. SVV har ingen øvrige innspill.	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier tar dette til etterretning.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Tas til orientering.</i>
Stjørdal jeger og fiskerforening datert 10.11.2019 <u>Endringen medfører en ytterligere utfylling av indre deler av fjorden</u> Gruntvannsområder ved Stjørdalselvas utløp representerer store naturverdier. Deltaområdet til Stjørdalselva er sterkt påvirket av fysiske inngrep, flytting av utløpet, utfylling i sjø og annen menneskelig påvirkning. Det samme gjelder for alle tilsvarende deltaområder i Trondheimsfjorden, med unntak av Gaulosen. Tiltaket vil øke den samlede	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier påpeker at høringsuttalelsen delvis beskriver forhold som ligger utenfor planområdet. Nye Veier jobber med en justering av kurvaturen i dette området med sikte på å redusere fylling i sjø fra 67 dekar til under 50 dekar. Det skal utarbeides en utredning om strømningsforhold i Stjørdalselva. Nye Veier foreslår også en for- og etterundersøkelse for sjørret og laks sin</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Nye Veier har bearbeidet planforslaget etter høringen og redusert utfyllingen. Det vil fortsatt være konsekvenser for vassdraget og gruntvannsområdet i elvas utløp.</i> <i>Før og etter undersøkelser for fisken vil gi kunnskap om konsekvenser av tiltaket i ettertid og om det er behov for kompensierende tiltak. Det er vanskelig å få til kompensierende tiltak innenfor planområdet, slik at disse vil kunne komme andre steder. Om dette lar seg gjøre og</i>

belastningen på gruntvannsområdene ved Stjørdalselvas utløp og i Stjørdalsfjorden. Konsekvensene for fisk, fugl og friluftsliv er negative. Ut fra bevaringsbiologisk perspektiv bør disse områdene heller vernes mot ytterligere inngrep og det bør heller utarbeides skjøtselsplaner for dem. Etter SJFF mening tilsier dette at grensen for ytterligere inngrep for lengst er nådd. Hvis dagens bit-for-bit utbygging får fortsette vil vi i løpet av en generasjon knapt ha igjen slike områder med unntak av de områdene som er fredet. <u>Utfyllingen vil ha negative konsekvenser for sjøørreten og for laksen</u> Indre deler av Stjørdalsfjorden består av næringsrike gruntvannsområder som dels er viktige for sjøørreten i overgangsfasen mellom ferskvann og saltvann, men særlig som beite- og oppvekstområde i sjøfasen. SJFFs kjennskap til området tilsier at områdene på innsiden av Billedholmene er svært viktige for sjøørreten. Særlig vinterstid kan det stå store mengder fisk i dette området. Sjøørretens pressede bestandssituasjon burde være vel kjent og SJFF er skuffet over at det nå foreslås ytterligere inngrep i en naturtype som er kritisk viktig for denne arten. NTNU Vitenskapsmuseet har tidligere pekt på estuarier/elveos som viktige for laksefisk, herunder laksesmoltens utvandring. Både sjøvannstoleranse og tilgang på marine byttedyr er av betydning. SJFF minner i den forbindelse om at Stjørdalsvassdraget med utløp er nasjonalt laksevassdrag. Det er	<i>arealbruk innen planområdet og deler av vannforekomsten.</i>	<i>om det er behov er på nåværende tidspunkt usikkert.</i> <i>Det er i reguleringsbestemmelsene retningslinjer for bruk av siltgardin for å redusere oppvirvling og spredning av bunnsedimenter og at man skal unngå utfylling i sjøen i perioden april - juli for å ta hensyn til laksefisk og fugleliv.</i> <i>Det er krav om oppfølging av oksygenforholdene ved Billedholmen.</i>
--	--	--

vanskelig å forstå hvordan dette kan forenes med Nye Veier sine ønsker. Konsekvensutredningen peker på at vannføringen i elva kan få noe økt hastighet grunnet innsnevringen av elveløpet. Etter omleggingen av utløpet ved flystripa har elvebunnen senket seg med opp mot tre meter blant annet på grunn av økt vannhastighet. Det har blant annet ført til utvasking av stein/grus og blottlegging av leire. Det kan ikke aksepteres inngrep som ytterligere øker vannhastigheten og bunnsenkningen. <u>Økt fartsgrense er ikke tilstrekkelig grunnlag for de foreslåtte inngrepene</u> Nye Veier AS har et snevert mandat. De skal bygge veger så billig og med så høy nytte for bilistene som mulig. Da kan andre hensyn fort bli skadelidende. Det er dette planforslaget et godt eksempel på. Sammenliknet med Statens vegvesens tidligere planer om en utvidelse av E6 og med 90 km/t fartsgrense vil planforslaget innebære at ytterligere 40 dekar, til sammen 67 dekar, av fjæreamrådene fylles ut. Dette medfører at 110-planen vil påvirke naturmangfold mer negativt fordi man etablerer en vegfylling ute i fjæreamrådene ved Hellstranda. Tiltaket vil gi en større negativ konsekvens for artsforekomster, naturtyper i saltvann, vannmiljø og fugl. På en strekning på 30 kilometer vil forskjellen i fartsgrense mellom 90 og 110 km/t medføre drøye tre minutter kortere reisetid. Det fremstår som uforståelig at en slik marginal reisetidsbesparelse		<i>Utfylling er nå redusert til antatt 45 dekar, maks tillatt utfylling i planforslaget er 50 dekar.</i> <i>På denne korte strekningen vil økt hastighet fra 90 til 110 km/t ha begrenset effekt på reisetida.</i>
--	--	--

kan benyttes som argument for såpass negative inngrep. SJFF har også problemer med å forstå hvordan en plan som legger til rette for sterk vekst i biltrafikken harmonerer med vedtaket fra mai 2019 om at vi befinner oss i en klima- og miljøkrise. <u>SJFFs konklusjon</u> Med utgangspunkt i konsekvensutredningen og eksisterende kunnskap om betydningen av elveos og gruntvannsområder, ber SJFF om at Stjørdal kommune ikke vedtar reguleringsplan som legger til rette for ytterligere utfylling. Fortrinnsvis bør eventuell økning av vegkapasitet skje med utgangspunkt i allerede utbygget areal, eller i det minste med inngrep som er vesentlig mindre enn de Nye Veier skisserer. SJFF oppfordrer heller kommunen til å vedta at ytterligere ødeleggelser av naturområdene i indre deler av fjorden ikke er aktuelt. Fremfor å fortsette dagens bit-for-bit utbygging før det heller utarbeides planer for restaurering og forvaltning.		<i>Planforslaget er revidert etter høring og inngrepene mindre, men fortsatt større enn i planen fra 2016.</i>
---	--	---

Stjørdalsvassdragets Elveeierlag datert 15.11.2019 Planer om utfylling i utløpet av Stjørdalselva vil bidra til en betydelig innsnevring av utløpet på Stjørdalselva. Først på 1960 tallet ble utløpet av Stjørdalselva lagt rett ut i fjorden. Dette medførte en betydelig økning av vannhastigheten og et økende erosjonspress mot elvebunnen. Den nå planlagte innsnevringen av utløpet vil ytterligere øke vannhastigheten og dermed også øke erosjonspresset mot elvebunnen. Dette vil bidra til å forsterke de problemer som allerede har oppstått på grunn av kanalisering og øket vannhastighet som igjen øker erosjonspresset mot elvebunnen. Munningsområdet er også svært viktig for laks og sjørret. Munningsområdet er under spesiell beskyttelse som følge av at Stjørdalselva er et nasjonalt laksevassdrag. I beskyttelses regime for nasjonale laksevassdrag under tabell 6.1 står det at utfylling ikke kan gjennomføres når tiltaket medfører endring av elveløpet. Hvis utfyllingen likevel blir vedtatt, må det gjennomføres et kompensierende tiltak. Det må kompenseres for det vannområdet som blir ødelagt. Det må på nytt vurderes og åpne for gjennomstrømming under flystripa, så	Nye Veiers vurdering <i>Nye Veier jobber med en justering av kurvaturen i dette området med sikte på å redusere fylling i sjø fra 67 dekar til under 50 dekar. Det skal utarbeides en utredning om strømningsforhold i Stjørdalselva. Nye Veier foreslår også en for- og etterundersøkelse for sjørret og laks sin arealbruk innen planområdet og deler av vannforekomsten.</i>	Kommunedirektørens vurdering <i>Planforslaget er revidert etter høring. Utfyllingen er redusert i størrelse og konsekvensene er derfor mindre.</i> <i>Strømningsanalysen viser at utfyllingen vil gi små endringer i strømningsforholdene og de er i rapporten vurdert å ikke ha betydning.</i> <i>Før og etter undersøkelser for fisken vil gi kunnskap om konsekvenser av tiltaket i ettertid og om det er behov for kompensierende tiltak. Det er vanskelig å få til kompensierende tiltak innenfor planområdet, slik at disse vil kunne komme andre steder. Om dette lar seg gjøre og om det er behov er på nåværende tidspunkt usikkert.</i>
--	---	---

Stjørdalselva på nytt kan få kontakt med det gamle elveløpet på nordsida av flystripa.		
--	--	--

Trondheimregionens friluftsråds uttalelse til Malvik kommune, kopi Stjørdal kommune datert 13.12.2019 – Trondheimsregionens friluftsråd uttaler seg som interkommunalt samarbeidsorgan på friluftsektoren for å ivareta regionens innbyggere og deres behov for rekreasjonsområder og friluftsområder. Mulighetene til aktiv livsstil og bolyst ivaretas gjennom god tilrettelegging av grøntdrag og muligheter til å komme seg ut. Veger er gjerne barrierer. Støy, påvirket kulturlandskap, tap av jord og forringede boområder er vanlige konsekvenser. Vegers konsekvenser for bomiljø, helse og livskvalitet er gjerne usynlige og vanskelige å beregne i kroner og øre. De ivaretas i liten grad i store planer. Når ny veg kommer på Hell er det viktig at de sjønære friluftsområdene ivaretas. Dette er mye brukte rekreasjonsområder. Det må tas hensyn til fremtidige planer om en sammenhengende kyststi rundt Trondheimsfjordbassenget. Når anleggsperioden starter må det være utført avbøtende tiltak der hovedutfartene for rekreasjon med parkeringsmuligheter skal være ivaretatt.		Kommunedirektørens vurdering <i>Planen vil klart påvirke omgivelsene, både boligområdet og friluftsområder. Støyskjerming vil være en vesentlig del av planen. Etablering av flom/støyvoll mot sjøen, sammen med en bredere strandsone vil gi bedre tursti til Billedholmen og mer varierte kvaliteter enn det er i dag. Det skal også etableres støyvoll langs stranda mot Stjørdalselva.</i> <i>I selve byggefasen vil det være vanskelig å opprettholde tilgangen til friluftsområdet da hele området blir anleggsområde, inkl. adkomsten når ny undergang skal bygges i forlengelse av dagens. Kommunen vil oppfordre Nye Veier til å gi tilgang til området så lenge det er forsvarlig.</i>
---	--	---