



Samlet saksframstilling

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg Plan og Miljø	91/20	27.05.2020
Kommunestyret	39/20	28.05.2020

2-072 E6 Helltunnelen – Hellstranda 2. gangsbehandling av reguleringsplan

Vedtak i Kommunestyret - 28.05.2020

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-12 vedtas reguleringsplan for E6 Helltunnelen – Hellstranda, plan-id 2-072, som vist på plankart datert 28.04.2020, bestemmelser datert 15.05.2020 og planbeskrivelse datert 12.05.2020.

Behandling i Kommunestyret - 28.05.2020

Morten Harper (SV) stilte spørsmål om sin habilitet, nær slekt med part i saken. Harper (SV) fratrer under behandling av sin habilitet. Nå 40 av 41 medlemmer tilstede. Ordfører fremmet følgende forslag: Harper (SV) er inhabil jfr. Forvaltningslovens § 6, 1. ledd, bokstav b. Enstemmig vedtatt.

Kristoffer Fordal (SV) tiltrer som vara, nå 41 av 41 medlemmer tilstede.

Gunnar Uglem fremmet følgende utsettelsesforslag på vegne av Venstre, SV, Rødt og MDG: Reguleringsplan 2-072 E6 Helltunnelen - Hellstranda sendes tilbake til Kommunedirektøren. En konsekvensutredning av hvordan en utfylling påvirker laks og sjøørret gjennomføres og eventuelle kompenserende tiltak utredes.

Jan Inge Kaspersen (AP) fremmet følgende forslag:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas reguleringsplan for E6 Helltunnelen - Hellstranda, plan-id 2-072, som vist på plankart datert 28.04.2020, bestemmelser datert 15.05.2020 og planbeskrivelse datert 12.05.2020 med følgende endringer:

1. Endringsforslag planbestemmelse 7.1.5 siste setning endres til: Allmenheten skal sikres adgang til Hellstranda og parkeringsplass i hele anleggsperioden.
2. Ny setning i planbestemmelsene 7.1.5: Tilgangen til Billedholmen skal holdes åpen så lenge det er mulig.

3. Generelt til planen: Stjørdal kommune mener det er fornuftig å dimensjonere vegen for et fremtidig behov for fartsgrense på 110 km/t. Frem til dette blir nødvendig ber Stjørdal kommune om at fartsgrensen utenfor tunellen blir på 90 km/t.

Uglems omforente forslag til vedtak falt med 28 stemmer mot 13 forslaget.

Kaspersens (AP) forslag:

Punktvis foreløpig votering:

Punkt 1: Falt med 23 stemmer mot 18 stemmer for forslaget.

Punkt 2: Falt med 23 stemmer mot 18 stemmer for forslaget.

Punkt 3: Falt med 30 stemmer mot 11 stemmer for forslaget.

Utvalg Plan og Miljø's innstilling vedtatt med 30 stemmer mot 11 stemmer.

Kristoffer Fordal (SV) fratrer og Morten Harper (SV) tiltrer.

Innstilling i Utvalg Plan og Miljø - 27.05.2020

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-12 vedtas reguleringsplan for E6 Helltunnelen – Hellstranda, plan-id 2-072, som vist på plankart datert 28.04.2020, bestemmelser datert 15.05.2020 og planbeskrivelse datert 12.05.2020.

Behandling i Utvalg Plan og Miljø - 27.05.2020

Marit Evjen Hernes (AP) fremmet følgende forslag:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas reguleringsplan for E6 Helltunnelen - Hellstranda, plan-id 2-072, som vist på plankart datert 28.04.2020, bestemmelser datert 15.05.2020 og planbeskrivelse datert 12.05.2020 med følgende endringer:

1. Endringsforslag planbestemmelse 7.1.5 siste setning endres til: Allmenheten skal sikres adgang til Hellstranda og parkeringsplass i hele anleggsperioden.
2. Ny setning i planbestemmelsene 7.1.5: Tilgangen til Billedholmen skal holdes åpen så lenge det er mulig.
3. Generelt til planen: Stjørdal kommune mener det er fornuftig å dimensjonere vegen for et fremtidig behov for fartsgrense på 110 km/t. Frem til dette blir nødvendig ber Stjørdal kommune om at fartsgrensen utenfor tunellen blir på 90 km/t.

Hernes (AP) forslag falt med 8 stemmer mot 3 stemmer for forslaget.

Kommunedirektørens forslag vedtatt med 9 stemmer mot 2 stemmer.

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §12-12 vedtas reguleringsplan for E6 Helltunnelen – Hellstranda, plan-id 2-072, som vist på plankart datert 28.04.2020, bestemmelser datert 15.05.2020 og planbeskrivelse datert 12.05.2020.

Vedlegg:

Vedlegg:

Høringsuttalelser oppsummering

2-072 Plankart 28.04.2020

2-072 Bestemmelser 15.05.2020

2-072 Beskrivelse 12.05.2020

2-072 ROS 06.01.2020

2-072 KU strømningsforhold og naturmangfold 18.02.2020

2-072 Strømningsmodellering 16.03.2020

2-072 Vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel

2-072 Støyrapport 10.02.2020

2-072 Støykart med skjerm 62 dB datert 10.02.2020

2-072 Støykart uten skjerm 62 dB datert 10.0.2020

2-072 Støysonekart Hellstranda jan 2020

2-072 Estetisk veileder for Nye Veier 15.02.2018

2-072 Illustrasjoner 07.05.2020

2-072 Konstruksjoner 04.05.2020

2-072 Landskapsplan 12.05.2020

2-072 Landskapssnitt 10.02.2020

2-072 Prinsipper for reetablering av ny strandsone ved Hellstranda og Værneskrysset
19.04.2016

2-072 Plan og profil Muruvik sidespor 10.02.2020

2-072 Tverrsnitt profil 21220 datert 10.02.2020

2-072 VA normalsnitt åpen drenering 21.06.2019

2-072 VA Gevingåsen høydebasseng 10.02.2020

2-072 VA_notat 16.04.2020

2-072 Geoteknisk vurderingsrapport 10.02.2020

2-072 Ingeniørgeologisk rapport 03.03.2020

Uttalelse fra Avinor - 07.11.19

Uttalelse fra Direktoratet for mineralforvaltning - 08.11.19

Uttalelse fra Bane NOR datert 13.11.19

Uttalelse fra Fylkesmannen i Trøndelag datert 06.11.19

Uttalelse fra Lånke Arbeiderlag datert 14.11.19

Uttalelse fra Stjørdal Jeger- og fiskerforening - 11.11.19

Innspill til planforslag for Helltunnelen_SJFF.pdf

Uttalelse fra Mattilsynet - 11.11.19

NVEs generelle tilbakemelding - offentlig ettersyn - Reguleringsplan for ny E6 Helltunnelen-
Hellstranda - Stjørdal kommune

Uttalelse fra Naturvernforbundet Stjørdal datert 14.11.19

Uttalelse til reguleringsplan datert 15.11.19

Uttalelse fra Stjørdalsvassdragets Elveeierlag datert 15.11.19

Uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune datert 26.11.19

Sametingets uttalelse datert 31.10.19

Statens vegvesens uttalelse til Reguleringsplan 2-072 E6 Helltunnelen - Hellstranda til høring og offentlig ettersyn

Kopi av brev - Uttalelse fra Trondheimsregionen friluftsråd dater 13.12.19

Særutskrift 2-072 E6 Helltunnelen - Hellstranda - reguleringsplan til førstegangsbehandling

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Høringsutgave av planforslaget

Sammendrag:

Nye Veier ønsker å endre reguleringsplan for E6 ved Hellstranda som ble vedtatt i 2016. De ønsker økt hastighetsnivå. Økning av fartsgrenser krever justering av kurvatur og tverrsnittet for å ivareta trafiksikkerhet ved høyere fart. Nye Veier ønsker å flytte ny tunnelportal nordover for å få en sikrere anleggsperiode på grunn av dårlig fjellkvalitet. Endringen medfører mer utfylling i fjorden og Stjørdalselvas utløp. Sidearealer, terrengtilpassinger, behov for stabiliserende tiltak, rigg- og anleggsområder må også endres og tilpasses de øvrige endringer.

Saksopplysninger

Nye Veier har ansvar for utbygging av ny firefelts E6 fra Ranheim til Åsen. De ønsker å bygge med fartsgrense 110 km/t. Gjeldende reguleringsplan for E6 Helltunnelen – Værneskrysset er fra 2016 og E6 er i denne planen planlagt med utgangspunkt i fartsgrense 90 km/t. I tillegg til økt hastighet ønsker Nye Veier å endre veigeometrien ved tunnelmunningen på Hell på grunn av dårlige grunnforhold. De ønsker bedre byggbarhet og sikkerhet i anleggsperioden ved tunnelpåhugg og nærliggende infrastruktur.

Dette reguleringsplanforslaget vil endre vestre del av gjeldende reguleringsplan 1-255, E6 Helltunnelen – Værneskrysset, som ble vedtatt i kommunestyret i 2016. Østre del av plan 1-255 opprettholdes.

Reguleringsplanforslag 2-072 E6 Helltunnelen – Hellstranda ble førstegangsbehandlet i komite plan 24.09.2019, hvor den ble vedtatt sendt ut på høring og offentlig ettersyn. Viser til særutskrift fra førstegangsbehandling. Planforslaget lå ute på høring og offentlig ettersyn i perioden 03.10.2019 til 15.11.2019.

Det er kommet inn 16 uttalelser til planforslaget. De fleste innspillene omhandler den store planlagte utfyllinga og hvilke konsekvenser den vil gi for friluftsliv og naturmangfoldet. Mange innspill handler også om å ta vare på dagens bruk av området, muligheter for utbedringer samt ivaretagelse av støyforhold. Innspill er oppsummert og vurdert i eget notat, viser til vedlegg. Med bakgrunn i høringsuttalelsene og supplerende undersøkelser/vurderinger er planforslaget bearbeidet etter høring.

Innsigelse fra Fylkesmannen i forhold til støy er imøtekommet gjennom endret planforslag.

ENDRINGER I PLANFORSLAGET ETTER HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN:

Plankart:

Det nye tunnelpåhugget er flyttet noe sørover, nærmere dagens E6, som en mellomting av gjeldende reguleringsplan og planforslaget som var på høring. Dette gir mindre utfylling (ca 45 daa mot 65 daa i høringsutgaven). Navn på delområder i formål friområde GF er endret.

Bestemmelser:

Ny 3.1.3 Fylling i sjø

Det tillates inntil 50 dekar utfylling i sjøen innenfor planområdet fordelt på formålene veg (o_SKVI), annen veggrunn (SVT og SVG), friområde (GF) og kombinerte grønnstrukturformål (GKG).

Inkludert i dette er ny veg med støy/flomvoll og ny strandsone med friområde.

Revidert 3.2.2 Støy

Bestemmelsene for støy er revidert som følge av innsigelse fra Fylkesmannen. Innsigelse er imøtekommet og det er tatt inn rekkefølgekrav om støyskjerming også av Hellstranda i minimum 3 m høyde (utenfor planområdet). Støyvoll/skjerm skal gi minst mulig fotavtrykk, ikke berøre dyrkamark og integreres med støyskjerming langs E6 samt landskapet.

Revidert 4.2.1. Fellesbestemmelser for samferdselsanlegg

Det er tilføyd at konstruksjoner og tekniske anlegg og installasjoner skal være i samsvar med konstruksjonsnotat.

Revidert 5.21. Rekkefølgekrav infrastruktursone

Ivaretar Bane NORs innspill.

Revidert 6.1.1 Midlertidige anleggsområder (#A)

Tilføyd: Det tillates anlagt avkjørsler i anleggsfasen og disse skal opparbeides i henhold til Statens vegvesens retningslinjer.

Vegetasjonen skal i størst mulig grad opprettholdes. Der det ikke er mulig, skal vegetasjonen reetableres. Terrengbearbeiding og tilsåing i vassdrag med kantsoner skal utføres på en skånsom måte. Revegetering av området skal benytte eksisterende vekstmasser og stedegne arter. Ved gjennomføring av flomsikringstiltak skal vassdraget tilføres et toppdekke av stedegne masser og området skal gis et naturlig preg gjennom revegetering/beplantning.

Revidert 6.1.2 Midlertidige riggområder (#R)

Tilføyd: Olje, kjemikalier og andre forurensende stoffer skal oppbevares forskriftsmessig.

Revidert 7.1.2 Plan for utfyllingsområder på Hellstranda

Tilføyd at plan for utfylling også skal omfatte områder i reguleringsplan 1-255, at berørte rettighetshaver skal involveres, at støyskjermingstiltak på Hellstranda skal tas med i planen og at man skal forsøke å begrense inngrep i dyrkamark.

Revidert 7.1.3 Overvåking av vassdrag og sjø, forundersøkelser og tiltaksplaner

Tilføyd/justert tekst:

Det skal gjennomføres for- og etterundersøkelser knyttet til om laks og sjøørret utnytter arealer i planområdet. Stjørdal kommune skal godkjenne programmet for for- og etterundersøkelser før anleggsstart.

Hvis undersøkelsene viser at områdene kan være viktige for laks og sjøørret skal alle praktisk gjennomførbare kompensierende tiltak og/eller restaurering gjennomføres. Det skal utredes praktisk gjennomførbare restaurerings- og kompensasjonstiltak for å begrense tapet av naturverdiene som følge av utbyggingen, og dokumenteres hvilke tiltak som er vurdert og forkastet.

Kompenserende tiltak og/eller restaurering skal gjennomføres i brakkvannsområder tilknyttet utløpet av Stjørdalselva eller tidligere elveutløp.

Forundersøkelsene skal være gjennomført før tiltak/anleggsarbeid i sjøen starter.

Revidert 7.1.6 Plan for massehåndtering

Tilføydd krav om deponering av masser i godkjent mottak dersom massene ikke brukes internt i planområdet.

Revidert 7.2 I anleggsperioden

Tilføydd retningslinje: Det skal gjennomføres kontinuerlig turbiditetsmålinger i anleggsperioden i tråd med tiltak i kapittel 5.2 i mudre- og dumpesøknaden.

Revidert 7.3.1 Støytiltak

Før nytt veganlegget med 4 kjørefelt åpnes for ordinær trafikk skal støyskjermingstiltak gitt i bestemmelse 3.2.2, i og utenfor planområdet, være gjennomført.

Revidert 8 Juridisk bindende

Tilføydd: Konstruksjoner i Stjørdal kommune – E6RV-ACC-ST-RPT-CA#00-001, datert 04.05.2020 med unntak av portaler og jernbanebru tilknyttet Helltunnelen. Disse konstruksjonene skal godkjennes av Bane NOR.

DOKUMENTER I SAKEN:

Mange dokumenter er oppdaterte etter høring, med ny revisjonsdato. De viktigste endringene er støysonekart som inkluderer skjermingstiltak for Hellstranda utenfor planområdet, en egen støyvurdering for Hellstranda, ny konsekvensutredning for strømningsforhold og naturmangfold samt en strømningsanalyse. Nytt notat «Konstruksjoner» er vedlagt saken for å kunne bygge konstruksjoner uten byggesaksbehandling. Illustrasjoner er oppdatert i samsvar med endret veglinje.

Vurdering

Trafikk og byvekstavgift

Det er flere av innspillene som viser til at det er utfordrende å nå nullvekstmålet i byvekstavgiften. Økt hastighet på E6 vil være konkurransevridende i forhold til buss og tog på strekningen, da bilen vil få enda større fortrinn med kortere reisetid.

Det vil være gunstig for tiltakshaver og samfunnet om man greier å få flest mulig til å reise kollektivt i anleggsfasen. Nye Veier sier det er utenfor deres ansvarsområde å gjøre tiltak for å få flere til å reise kollektivt i anleggsperioden ved å f.eks. gi et bedre busstilbud. Stengte tunneler vil gi kø og flytte trafikk over på fylkesvegen. Økt trafikk på fylkesvegen vil gi utfordringer for trafikkflyt, trafiksikkerhet, økt slitasje og utfordringer for kollektivtrafikkens rutetabeller. Det må påregnes mer uforutsigbarhet i trafikkavviklingen i anleggsfasen.

Ikke alle trafikanter vil ha nytte av økt hastighet, da lovverket ikke tillater så høy hastighet for alle kjøretøy. Gevinsten ved økt hastighet er derfor noe begrenset. Tiltaket er heller ikke klimavennlig da økt hastighet medfører økt forbruk av energi (enten det nå er bensin, diesel, elektrisitet eller gass).

Justert veigeometri

I revidert planforslag etter høring er det nye tunnelpåhugget flyttet noe sørover, nærmere dagens E6, som en mellomting av gjeldende reguleringsplan og planforslaget som var på høring. Planen

vil fortsatt medføre stor utfylling i Stjørdalselva/elvas munning. Utfylling i sjø var i forrige plan 27 dekar, i planforslag på høring 67 dekar og er i revidert planforslag til vedtak om lag 45 dekar.

Massetransport

Det er et mål at massetransporten skal reduseres så mye som mulig, og bruk av masser til utfylling av ny veggrunn og ny strandsone vil bidra til dette. I strandsonen må det brukes fyllmasser som både gir stabilitet og som gir gode forhold for dyre- og planteliv og opphold.

Geoteknisk stabilitet

Geoteknisk rapport for utredning av områdestabilitet er revidert etter uavhengig kontroll. Denne skal legges til grunn i videre arbeid.

Strømningsanalyse

Det er gjort analyser for gjeldende plan, høringsforslaget og revidert planforslag. For alle tre alternativene vil det i noen situasjoner dannes en virvelstrøm i området ved Hellstranda og ved det gamle elveleiet.

Beregninger av oppstuvning i nedre deler av elva i de ulike scenariene, ved støttefylling og oppstrøms terskel i elva viser at revidert utgave av utfyllingen gir mindre oppstuvning enn forslaget som var på høring. Endringen for revidert plan i forhold til gjeldende plan er på om lag 1 cm eller mindre.

Den største utfyllingen (høringsforslaget) gir relativt høye vannhastighetsendringer i nedre del av elveløpet pga innsnevret strømningsareal. Dette øker risiko for erosjon og utskifting av elvebunnsmateriale langs støttefyllingen. Revidert planforslag gir mindre risiko og det er ikke forventet erosjon og utskifting av elvebunnsmateriale i revidert forslag. Beregnede maks vannhastigheter langs støttefyllingen medfører ikke noen betydelige endringer i strømningsmønster. Beregninger viser ingen store lokale hastighetsendringer som potensielt kunne skapt lokal erosjonsskade av elveleiets materiale. Viser til vedlagte strømningsanalyse.

Vannutskiftingen i det gamle elveleiet og ved Billedholmen er like i de ulike beregningene, hastigheten er veldig lav. Det er ingen vesentlig forskjell mellom de ulike alternativene mhp vannhastighet, vannstand og strømningsmønster.

Strømningsanalysen viser at den foreslåtte utfyllingen i planforslaget ikke har noen konsekvenser for strømningsforholdene i Stjørdalselva, oppstrøms Hellstranda.

Det anbefales å bryte bølgerrefleksjon ved å etablere en steinfylling med ujevn og ru overflate i stedet for vertikal og glatt overflate.

Nærmiljø og friluftsliv generelt

Dersom man kun bygde ny veg, uten ny strandsone, ville utfylling i vassdraget bli redusert. Ulempen ville da vært at en attraktiv strandsone og adkomst til Billedholmen ville blitt borte, noe som vurderes som en stor ulempe for friluftsliv og nærmiljø. Etablering av denne sonen er et avbøtende/kompenserende tiltak for friluftsliv og nærmiljø. Planforslaget prøver å avveie behov for ny veg, tilrettelegging for friluftsliv og ivaretagelse av vannmiljø. I planforslaget ligger det nå en øvre grense på utfylling på 50 daa totalt i forhold til dagens situasjon. Det er lagt opp til en minstebredde på friområdet på 10 m fra ytterkant støy-/flomvoll.

Det er lagt til grunn at ny strandsone med turveg og naturmiljø opparbeides og fungerer etter intensjonen. Det ble ikke stilt krav om konsekvensutredning (KU) for nærmiljø/friluftsliv, da det var en forutsetning at de gode avbøtende tiltakene kommer på plass som i gjeldende reguleringsplan. Dette gjelder blant annet parkeringsplass, adkomst til Hellstranda og Billedholmen via tursti samt utvidet strandsone. Støyforholdene på friluftsområdet blir vesentlig forverret som følge av mer trafikk og det er derfor krav om støyskjermingstiltak også for Hellstranda. Parkeringsplass på Hellstranda har økt med ca 40 % i forhold til gjeldende plan og er gjort så stor som mulig.

Strandsonen

Etablering av en ny strandsone med tursti til Billedholmen samt etablering av en 3 m høy voll/skjerm mot E6 vil skape et eget landskapsrom. Tilrettelegging for friluftaktiviteter og etablering av ny strandsone med varierte kvaliteter er kompenserende/avbøtende tiltak for både natur og friluftsliv. Det er et mål at strandsonen skal bli en økologisk funksjonell strandsone for naturen. Det forutsettes at man søker å ta vare på de artene som er der gjennom å flytte, ta vare på og reetablere arter så langt som mulig og ved å unngå utfyllingsarbeid i den mest sårbare tida for naturen.

Friluftsområdet har stor betydning for folkehelsen og det er viktig med en funksjonell strandsone og et funksjonelt friområde fra Billedholmen til stranda. Det er ønsket om asfaltert gangveg og universell utforming tilrettelagt for maskinelt utstyr. Det ønskes flere rasteplasser med benker og griller og utbedring av dagens strand som er full av mudder/leire da sandstranda er vasket ut og fine masser som leire og lignende som legger seg. Det er naturlig at det legger seg opp løsmasser i utløpet av et vassdrag.

Det ønskes at støyskjerming av friluftsområdet skal se bra ut. Støyvoll/skjerm bør integreres i en ny landskapsoppbeidelse av friluftsområdet slik at støyvoll/skjerm blir et naturlig element som skaper rom i landskapet og skråninger hvor man kan ligge og sole seg. Kanskje kan det integreres benker ved bruk av mur og skjerm på enkelte parti.

Plan for utfyllingsområder skal vise et fremtidig landskap for strandsonen hvor alle de omtalte fagfeltene (fagområdene naturmiljø, geoteknikk, strømningsforhold, hydrologi og landskap) er vurdert og ivare tatt. Dette skal sikre naturmangfoldet til lands og til vanns og variasjon. Likeså skal nausteierne være ivare tatt, turstien avklart og soner for friluftsliv være på plass med tilstrekkelig detaljering. Landskapet må være høydesatt for å sikre ønsket tørr/våt-landsone. Ved utarbeidelse av planen skal man søke å redusere inngrep i dyrkamark i området ved gang- og sykkelkulverten. Kvernbecken er i plandokumentene omtalt som Kvithammarbekken pga feil navn i databaser.

Vedlagt reguleringsplanen er et notat med førende prinsipper for etablering av ny strandsone og veiledende illustrasjonsplan som viser intensjonene. Fylkesmannen imøteser i sin uttale en tidfestet plan for kompenserende tiltak og etterkontroll. Planen for utfyllingsområdet på Hellstranda skal inneholde et eget program for etterkontroll av nye strandsoner og tilgrensende vassdrag for å sikre at planens intensjoner overholdes og for om nødvendig gjøre avbøtende/kompenserende tiltak. Hvis det viser seg at naturen graver unna/fyller igjen landskapet/vannsonen raskt må man revurdere løsningen og justere. Dersom man ikke gjør dette risikerer man at man står igjen med en mololignende situasjon et sted mens et vannområde over tid kan bli tørrlagt.

I bestemmelse 7.1.2 er det krav til eget program for etterkontroll av nye strandsoner og tilgrensende vassdrag. I dette ligger at det skal utarbeides en tidfestet plan for kompenserende

tiltak og etterkontroll, og tidshorisonter her bør være minst 10 år, med utsjekk underveis. Tiltak skal være gjennomført senest sommeren etter åpningen av veianlegget.

Som bestemmelsene sier så skal både fylkesmannen og kommunen involveres og godkjenne planen før anleggsarbeidet kan starte. Detaljplan for strandsonen behandles som byggesak.

Vannmiljø, naturmiljø og naturmangfold

KUNNSKAPSGRUNNLAGET

Vurderingene baserer seg på kjent kunnskap. Ved høring av planen var kunnskapsgrunnlaget mangelfullt, preget av antakelser, og det var et klart et undersøkelsesbehov. Dette gjelder både strømforhold og naturmiljø/vannmiljø.

Fylkeskommunen bestrider i sin uttalelse Nye Veiers påstand om at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for å fatte beslutning i saken, da mye er basert på antagelser. Fylkeskommunen påpeker at det er knyttet stor usikkerhet til om man greier å etablere en ny og økologisk funksjonell strandsonen.

I høringsperioden er det utarbeidet ny rapport Konsekvensutredning strømningsforhold og naturmangfold med underlagsrapport strømningsanalyse.

VANNMILJØ

Fylkeskommunen forventer at vannforekomstene (Stjørdalselva nytt utløp og Hellstranda badeplass) berørt av planen får minst god økologisk og kjemisk tilstand etter at tiltak er gjennomført. Det er vesentlig at Nye Veier følger opp miljømålene for vann.

Vannforekomsten «Stjørdalselva nytt utløp» er dokumentert og beskrevet som viktig for en rekke arter. Stjørdalselva er en av 52 nasjonale laksevassdrag opprettet av Stortinget for å gi våre viktigste laksebestander en særskilt beskyttelse. I dagens utløp er det ikke tillatt med nye tiltak og aktiviteter som kan skade villaksen. Deler av vannforekomsten er funnet viktig for sjørørret, som regionalt er en truet art. Området ligger inne i Miljødirektoratet sin oversikt over foreslåtte verneområder (2019).

Mulighetene for gjenskaping/restaurering av brakkvann kan kun skje i tilknytning til brakkvann, med andre ord en brakkvannsføremst må kompenseres med en brakkvannsføremst. Blandingen av saltvann og ferskvann der Stjørdalselva møter Trondheimsfjorden innebærer at utredning av kompenserende tiltak må knyttes til Stjørdalselva sitt eksisterende og/eller opprinnelige utløp. Eksisterende utløp er i seg selv et kompenserende tiltak som følge av at Stjørdalselva sitt opprinnelige utløp ble stengt, og det er stor usikkerhet knyttet til om hvorvidt det eksisterende utløpet av Stjørdalselva fungerer, sett opp mot Stjørdalselva sitt opprinnelige utløp. Det opprinnelige utløpet, i dag «Stjørdalselva tidligere utløp» med vannforekomst-ID 0320041000-4-C, når ikke miljømålet med gjeldende tilstandsklassifisering. Her må det iverksettes tiltak for å tette gapet mellom tilstand og miljømål. I denne konteksten er det opprinnelige utløpet av Stjørdalselva interessant siden en åpning under rullebanen er å anse som et gjenopprettende tiltak i retning av noe man vet tidligere har fungert.

Det er bestemmelser om kartlegging/overvåkning av oksygenforholdene i gruntvannsbassenget sør for Billedholmen etter at fyllingen er etablert. Dersom det dokumenteres at forholdene er forverret etter at tiltaket er ferdigstilt må det vurderes å øke vanngjennomstrømmingen til området ved å eksempelvis ta hull i moloen mellom fastlandet og holmen. Da bør det etableres ei bru for gående.

Uavhengig av omfang er en utfylling ikke en forbedring av vannforekomsten. Nye Veier skal derfor svare ut vannforskriftens § 12 gjennom en vurdering. Viser til planbeskrivelsen kap. 5.4. Kommunen har gjort en selvstendig vurdering fra vannforvaltningssiden, viser til vedlegg *Vurderinger etter vannforskriften § 12 og nml kapittel ll.*

For å kunne forsvare tiltaket med konsekvenser må samfunnsnyttene av de nye inngrepene være større enn tapet av miljøkvalitet. Økt kapasitet og hastighet er nyttig da det vil gi mer forutsigbar reisetid og kortere reisetid.

Kan inngrep i vassdraget unngås?

Ny firefelts E6 er en utvidelse av eksisterende tofelts E6. Siden mye av trafikken skal til Værnes flyplass eller Stjørdal sentrum er det ikke realistisk å flytte E6 ut av området. En plassering av ny tunnel på landsiden i stedet for sjøsiden ble forkastet på grunn av at tunnelen da ville bli inneklemt mellom jernbanetunnelen og dagens E6 tunnel, med nærføring til begge og et lite tilgjengelig anleggsområde.

Gjeldende plan 1-255 berører også vassdraget, men i mindre grad enn nytt planforslag 2-072. Begge planene tilrettelegger for en større strandsone enn i dag for å gi samfunnet et bedre friområde og en strandsone som har mer variasjon og kanskje større naturmangfold enn dagens. Man kan velge å avvise planforslag 2-072 og beholde 1-255, men vil da få lavere hastighet og en vanskeligere byggefase.

Avbøtende/kompenserende tiltak for vassdraget

Brakkvannsonen vil få redusert størrelse og det er usikkert hvilken betydning det vil ha for fisk og fugl. Nye Veier har ikke funnet avbøtende/kompenserende tiltak innenfor planområdet som kan erstatte det berørte området. Kommunen har foreslått å se på muligheten av å åpne det gamle elveløpet under taksebane og flystripe. Dette er et kostnadskrevende tiltak da det vil berøre flytrafikken i gjennomføringsfasen. Bestemmelsene sikrer kartlegging av fisk og krav om utredning av kompenserte tiltak om undersøkelsene viser at fisken blir berørt. Kompenserende tiltak skal gjennomføres dersom de er tekniske gjennomførbare og forenlig med driften uten å være uforholdsmessig kostnadskrevende. Alle praktisk gjennomførbare tiltak skal settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstens tilstand. Også alternativer som det er tatt stilling til og som ikke er valgt skal fremgå av utredningen.

Kommunen stiller i reguleringsbestemmelsene krav om tiltak for å redusere eller utligne negative effekter av planforslaget, og ivaretar at tillatelse kan gis etter vurdering etter vannforskriftens §12 andre ledd bokstav a). Dersom kommunen velger å gi tillatelse uten at en slik bestemmelse inngår, oppfylles ikke vilkårene i § 12. Vannregionmyndigheten skal varsles om slike tillatelser, disse rapporteres til ESA. Vannregionmyndigheten tilrår på det sterkeste at dette unngås.

Vilkåret forutsetter videre at praktisk gjennomførbare tiltak iverksettes hvis undersøkelsene viser behov for dette. Terskelen for å avvise tiltak på dette grunnlaget er høy, ettersom forholdet til å hindre forringelse av vannmiljøet er overordnet og fastsatt i EØS-avtalen.

FISK

I planområdet er det i dag en stor tørrfallssone som planlegges utfylt. Det er ønskelig å reetablere en lignende ny tørrfallssone, da disse grunne områdene er attraktive beiteområder for fisk og bunndyr ved høyvann.

I sak om kommunedelplan for Langøra er forholdet til laks mer generelt og sjøørret spesielt utredet. Utbyggingsplaner på Langøra ble stoppet av hensyn til fisken. Undersøkelsene til Davidsen m.fl. (2018) i Langøraplanen viser at influensområdet til planområdet er viktig for laksefisk med vekt på sjøørret. Det er ikke kjent om laksefisk bruker arealene i planområdet aktivt, men det er grunn til å anta at planområdet brukes til nødvendig akklimatisering i forbindelse med skifte av habitat mellom fersk- og sjøvannvann. I slike overgangssoner er det kjent at laks og sjøørret i unge og voksne livsstadier bruker noe tid i estuarier, og at denne perioden tross den begrensede varighet er et viktig stadium i overgang fra smolt i elva til post-smolt i fjorden. Årsaken er at de fysiologiske mekanismene for utskilling av salt- eller ferskvann fra kroppen må tilpasses et nytt miljø. Det regnes også som sannsynlig at post-smolt av sjøørret og laks benytter planområdet som et ernæringsområde.

Fylkeskommunen framhever at de delene av vannforekomsten som er undersøkt er funnet viktige for sjøørret. NTNU-undersøkelsen for Langøraplanen gir ikke grunnlag for å konkludere med at konsekvensene av inngrepet er ubetydelig for andre deler av vannforekomsten. Også Naturvernforbundet, Stjørdal Jeger- og fiskeforening og Stjørdalvassdragets elveeierlag med flere påpeker at elvemunningsområdet er viktig for fisken og at man må unngå flere inngrep i vassdraget.

Fylkeskommunen påpeker mangelfulle vurdering av forholdet til miljømålet for vannforekomstene, og at man legger antagelser til grunn for vurderingene. Dette er noe bedret etter høring, men fortsatt vil konsekvensene først komme for en dag etter at tiltaket er utført og man har gjort etterundersøkelser. Fylkeskommunen mener at større kompenserende tiltak bør inngå i utredningen.

Kommunedirektøren mener at kunnskapsgrunnlaget ikke er godt nok til å vurdere hvilke konsekvenser utfyllinga vil ha for fisk. Sammenlignet med de mange kartleggingene og vurderingene som er gjort på Langøra, er det lite kunnskap om området her. I tillegg til redusert størrelse på vannmiljøet, vil det bli påvirket av sprengstein gjennom tilførsel av næringssalter, fine/små partikler samt muligens plast. Det er retningslinjer i bestemmelsen om at man skal vurdere å bruke siltgardin for å redusere oppvirvling og spredning av bunnsedimenter og at utfylling i sjøen i perioden april-juli skal unngås av hensyn til laksefisk.

Kunnskapsgrunnlaget er bedret etter høring, men det er i sakens natur stor usikkerhet mhp hva de reelle konsekvensene blir. Det stilles derfor krav om kartlegging av fiskens bruk av området. Det er tilføyd i bestemmelsene at det skal utføres en for- og etterundersøkelse for laks og sjøørret sin habitatbruk. Forundersøkelsen utføres etter sluttbehandling av reguleringsplanen, men før anleggsarbeid starter og skal fastlegge behovet for evt. kompenserende tiltak.

Kompenserende tiltak skal i utgangspunktet gjennomføres i brakkvannsdeltaet ved utløpet av Stjørdalselva. For øvrig kan kompenserende tiltak vurderes andre steder i vassdraget.

FUGL

Fugler påvirkes gjennom redusert habitat, støy og forstyrrelser under utbygging og nedslamming av bunndyr/næringsområder og økt turbiditet i vannmassene. Konsekvensutredning for strømningsforhold og naturmiljø antyder at området har middels til stor verdi og at tiltaket har middels til stor negativ konsekvens som funksjonsområde for fugl.

Følgende avbøtende tiltak i anleggsfasen er anbefalt for fugl:
Begrense nedslamming og økt turbiditet.

Næringsliv

Det er mange aktører i dalføret som livnærer seg, direkte eller indirekte, på fiske i Stjørdalselva. For disse vil det være viktig å opprettholde en fiskebestand som gjør at næringsaktiviteten kan videreføres.

Støy

Det nye planforslaget medfører økt støynivå fra vegtrafikk, både innenfor og utenfor planområdet. Det stilles krav om støyskjermingstiltak der hvor grenseverdier i T-1442 er overskredet og det skal tas hensyn til sumstøy, både innenfor og utenfor planområdet, i samsvar med støykart/beregninger. Innendørs skal alle støykilder (det totale støynivået) tas med i beregningene når tiltak planlegges/vurderes. På uteoppholdsplass skal maks støynivå fra vegtrafikkstøy være 52 dB, dvs 3 dB innskjerpet nivå på grunn av sumstøy.

Økt trafikkstøy kommer som følge av økt hastighet (utgjøre en økning på ca 1,2 dB) og økt trafikk (resten av støyøkningen).

Støybestemmelsene er spisset etter fylkesmannens innsigelse. Det er tydelige krav til støyskjerming av Hellstranda. Langs veg tilstrebes helhetlig støyskjerming, det vil si tiltak nær støykilden. I tillegg vil det for mange være behov for tiltak nær mottaker, på fasade og uteplass.

Etter høring er det gjort beregninger og vurderinger av støyforholdene på Hellstranda siden støyrapporten viste at støynivået øker vesentlig. Beregningene viser at man kan få god støyreduksjon på friluftsområdet på Hellstranda, men effekten er mindre på selve stranda og i vannet. Det lar seg ikke gjøre å få støynivået under 52 dB, men en støyvoll/skjerm på 3 m høyde har dokumentert effekt og skal derfor bygges som en del av anlegget. Dette for å søke å imøtekomme bestemmelse i kommuneplanens arealdel, 1.7.1: «*Friområder: Hvis en etablering av støyende virksomhet fører til at friområder får en økt støybelastning, skal friområdet støyskjermes. Støyskjermingen skal føre til at den totale støybelastningen for friområdet ikke øker som følge av tiltaket.*»

Lånke arbeiderlag ønsker at støy skal legges frem som eget diskusjonsnotat til politisk behandling. Vedlagt saken er egen støyrapport, hvor man har synliggjort ulike måter å støyskjermes Hellstranda på og hvor man viser effekten av de ulike skjermingsmåtene. For at man skal kunne høre effekten av tiltak må endringen være om lag 3 dB.

Støyvoll/skjerm på Hellstranda vil kreve byggesaksbehandling da området er utenfor planområdet, men skjerm bør tas med i detaljplan for strandsonen for å få til en god, helhetlig løsning. Hellstranda er regulert til friområde i plan 1-122 fra 1991. I bestemmelsene står det at detaljplaner som viser nøyaktig terreng skal foreligge før bygging og at disse skal forelegges bygningsmyndigheten til behandling. Det samme gjelder vegetasjonsplan for friområdet. Det kreves derfor byggesaksbehandling av området.

Nye Veier viser til beregninger som viser at å heve støyskjerm mot sør, fra 3 til 4 m gir begrenset effekt og ikke forsvare de økte kostnadene.

Økt trafikk og økt hastighet har medført at de røde støysonene har utvidet seg opp over Gevingåsen. Dette vil påvirke utbyggingen for framtidige boliger i området og medføre behov for å omregulere et område avsatt til boliger (plan-ID 2-048) for å sikre at man greier støykravene i kommuneplanens arealdel og T-1442.

Konklusjon

Konsekvensutredning (KU) var ikke godkjent før førstegangsbehandling, men planforslaget ble sendt på høring og offentlig ettersyn for å kvalitetssikre planforslag med KU. Det er gjort

tilleggsutredninger i høringsperioden for å bedre kunnskapsgrunnlag før vedtak. På tross av dette er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til hva planens konsekvenser vil være for naturmangfoldet og om det finnes realistiske avbøtende/kompenserende tiltak. Forslag finnes, eksempelvis gjenåpning av Stjørdalselva gamle utløp under flyplassen.

Tilrettelegging for ny strandsone er i planforslaget tilnærmet lik som i gjeldende plan. Det er utfylling på grunn av veg som øker i planforslaget. Begrunnelsen er at det er sikrere og bedre å bygge tunnelportal med ny lokalisering. Man må anta at man kan bygge også etter gjeldende plan, men at det vil kreve større tiltak sikkerhetsmessig i gjennomføringsfasen. Gjeldende reguleringsplan har også dårlige vurderinger mhp vannforskrift, men har vesentlig mindre utfylling og dermed også antatt mindre konsekvenser enn foreliggende planforslag.

Planforslaget er bearbeidet etter høring og mange hensyn er ivaretatt. Videre oppfølging mhp detaljplan for strandsonen vil være en viktig faktor for å oppnå planens intensjoner og for å ivareta natur- og friluftsliv. Plan for strandsonen må behandles som byggesak.

Det er flere, blant annet Naturvernforbundet, som mener at denne planen har så store konsekvenser for natur og klima at den må avvises. De mener at nytte/konsekvensavveiningene i dette prosjektet er feilaktige. Det hjelper lite med nullvekstmål dersom man bygger ut ny hovedveg med økt kapasitet og redusert reisetid.

Dersom konsekvensene av planforslaget vurderes som for store og usikre kan et alternativ være å si nei til planforslaget, dvs ikke vedta planen. Da vil gjeldende reguleringsplan fortsatt være gjeldende, med fire felt og 90 km/t også på denne strekningen. Det vil uansett være lavere hastighet fra Stjørdalselva og videre nordover. Nye Veier må da detaljplanlegge på nytt siden de per i dag planlegger etter foreliggende planforslag.

Kommunedirektøren legger planforslaget frem til politisk behandling i henhold til plan og bygningslovens 12-12 for å avgjøre om nytt planforslag skal vedtas, eller om man skal opprettholde gjeldende reguleringsplan.