

BESKRIVELSE

REGULERINGSPLAN FOR GURULI MOTORSPORTANLEGG

GNR 133 BNR 36

INDRE FOSEN KOMMUNE



DATO: 25.03.2021

PLANID: 505416242016003

Utarbeldet av



Oppdragsnr: 2016061

Oppdragsnavn: Indre Fosen kommune

Dato	25.03.2021
Utarbeidet av	May I Andreassen
Kontrollert av	Turid Glørstad

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revidert av	Revisjonen gjelder

INNHold

1	Bakgrunn	1
1.1	Hensikten med planen.....	1
1.2	Målsettinger med nytt anlegg	1
1.3	Historikk.....	3
1.4	Om forslagsstiller.....	3
2	Planområdet	4
2.1	Beskrivelse av området	4
2.2	Dagens status	5
2.3	Planstatus	5
2.4	Kartgrunnlag	5
2.5	Eiendomsforhold	6
2.5.1	Eiendomskart.....	6
2.5.2	Hjemmelsforhold og rettigheter	7
2.5.3	Naboer og berørte parter.....	7
3	Planforslaget	8
3.1	Planavgrensning	8
3.2	Reguleringsformål	8
3.2.1	Bebyggelse og anlegg	8
4	Planprosess og medvirkning	9
4.1	Om planprosessen	9
4.2	Oppsummering av innspillene.....	9
5	Konsekvenser av planforslaget	10
5.1	Krav til KU	10
5.2	Alternativ plasseringer av anlegget.....	12
5.3	Drift av Motorklubb og bane	12
5.4	Friluftsjnteresser	13
5.5	Parkering	14
5.6	Vann/avløp	14
5.7	Universell utforming.....	14
5.8	Barn og unges interesser	14

5.9	Landbruk.....	15
5.10	Folkehelse relaterte tema	16
5.10.1	Forurensning.....	16
5.10.2	Støv.....	16
5.10.3	Støy.....	17
5.11	Påvirkning av eksisterende bekk	18
5.12	Landskap.....	18
5.13	Naturmangfoldet.....	20
5.14	Lokalklima.....	21
5.15	Kulturminner og Samiske interesser	21
5.16	Risiko- og sårbarhet.....	21
5.17	Trafikkforhold/adkomst	22

Vedlegg

Vedlegg 1 Temakart bilder av banen

Vedlegg 2 Situasjon - oppmålt

Vedlegg 3 Sammenstillinger av merknader

Vedlegg 4 Støyrapport med tilhørende vedlegg

Vedlegg 5 Vurdering naturmangfoldsloven

Vedlegg 6 ROS-analyse 2016

Vedlegg 7 ROS-analyse 2021

Vedlegg 8 Trafikknotat

1 BAKGRUNN

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å regulere område til motorsportanlegg.

Fosen Motorklubb har i mange år vært på leting etter et egnet område for å etablere en motocrossbane. Mange områder ble vurdert men til slutt fant man i samarbeid med den gang Rissa kommune et egnet areal i Hasselvika.

Det valgte området ligger på kommunal grunn og er i god avstand fra boligbebyggelsen.

Dette området har i lang tid vært brukt til skytterbane for forsvaret. Etter at den aktiviteten er avsluttet, har det vært en omfattende opprydding (sanering grunnforurensning) av området.

Området er godt egnet til motorsport på bakgrunn av:

- Eiendommen brukes ikke til friluftsliv
- Eiendommen kan ikke benyttes til landbruksformål pga tilstandsklasse etter sanering i grunnen
- Området har tidligere vært brukt til støykrevende aktivitet
- Ny aktivitet vil ikke skape forurensning.

Ut i fra disse overnevnte punktene valgte kommunen å anbefale denne plasseringen til anlegget. I den sammenheng vises til behandlinger i formannskap og kommunestyre i tidl. Rissa kommune før kommunen kjøpte området av Forsvaret.

1.2 Målsettinger med nytt anlegg

Fosen Motorklubb ønsker å skape et bredere tilbud av fritidsaktiviteter til barn og ungdom, ut over de tradisjonelle aktiviteter som idrett og kulturaktiviteter som ellers er svært godt tilrettelagt i kommunen.

Målsettingen er å etablere et regionalt anlegg for hele Fosen iht nasjonale standarder gitt av NMF.

Klubben ønsker å oppnå en del mål ved opprettelse av et slikt anlegg:

- Gi barn, ungdom og voksne et alternativt tilbud til tradisjonelle fritidsaktiviteter og idrett.
- Få regulert/samlet mest mulig av den lovlige kjøringen som i dag foregår over hele kommunen på både inn- og utmark.
- Aktivitet både sommer og vinter.
- Gi ungdom opplæring og fysisk trening gjennom utøvelse av denne motorsporten, samtidig som at yngre utøvere får verdifull respekt og forståelse for hvordan et kjøretøy fungerer til den dagen de selv skal ut i trafikken.
- Gi praktisk forståelse for mekanikk, motor etc.

- Lære ungdom ansvarsfullhet, disiplin og orden i forhold til lover og regler.
- Denne sporten utøves i svært regulerte former.
- Arbeide for at Gurulia blir det regionale anlegget på Fosen.
- Legge til rette for samarbeid med idrettslag mht. for eksempel skisprint og terrengsykling.
- Bidra til områdeutvikling i kommunen.
- Opprettholde aktivitet i et område som før nedleggelse hadde høy aktivitet.
- Tenke litt større og få et anlegg som er regionalt, ikke minst mhp. forventet økt aktivitet gjennom kampflybasen på Ørland.
- Gjennom året vil anlegget i hovedsak bli brukt til trening 2 vilkårlige dager i uka, kl. 17:00 – 20:00 (virkedager) og 4 vilkårlige lørdager for stevner/arrangement. Utover dette vil anlegget være avstengt med bom.

1.3 Historikk

Planområdet ligger i LNF-område, noe som tilsier at det ikke kan gjøres tiltak i området.

Fosen Motorklubben søkte derfor om å få innvilget dispensasjon fra kommuneplanens arealdel med vilkår om at det ble utarbeidet en reguleringsplan. Dette ble vedtatt og det betydde i praksis at motorklubben kunne starte arbeidet med å anlegge banen. Motorklubben har på grunnlag av denne dispensasjonen opparbeidet området. Dette er gjort med betydelig dugnadsinnsats, og nå er banen ferdig.

Planarbeidet ble startet i 2016. Grunnen til at planen ikke blir levert før nå, er at man ønsket å dokumentere støymålingene ut i fra faktiske forhold. Altså når banen er ferdig og kan settes i drift. Dette ble utført etter at banen var ferdig i 2019, med påfølgende nye målinger i 2020.

Banen ble gjort ferdig i 2019, nye støymålinger i 2020

1.4 Om forslagsstiller

Fagkyndig:

Organisasjonsnummer	990 958 246
Firma	Kystplan AS
Adresse	Postboks 4, 7239 Hitra
E-post	kystplan@kystplan.no
Telefon nummer	93467358
Kontaktperson	May I Andreassen

Tiltakshaver

Organisasjonsnummer	944305483
Firma/privatperson	Indre Fosen kommune
Adresse	Rådhusveien 13, 7100 RISSA
E-post	postmottak@indrefosen.kommune.no
Telefon nummer	74855100
Kontaktperson	Tore Solli

Frivillig organisasjon:

Organisasjonsnummer	915417496
Firma/privatperson	Fosen Motorklubb
Adresse	Guruliveien 133, 7112 Hasselvika
E-post	fosenmotorklubb@gmail.com
Telefon nummer	488 48 940
Kontaktperson	Jon Vidar Wårum

2 PLANOMRÅDET

2.1 Beskrivelse av området



Området ligger i Hasselvika ca 2,7 km fra avkjørsel FV 718 i østlig retning. Planområdet er på ca 42 da og ligger i utmark med skog og fjell/berg på alle kanter.

Området har tidligere blitt brukt som skytterbane av Forsvaret.

2.2 Dagens status

Etter to års dugnad er motocrossbanen nå ferdig opparbeidet. Klubbhuset er blitt pusset opp og tilpasset klubbens behov. For situasjon og bilde se vedlegg 1



Viser bilde av anlegget

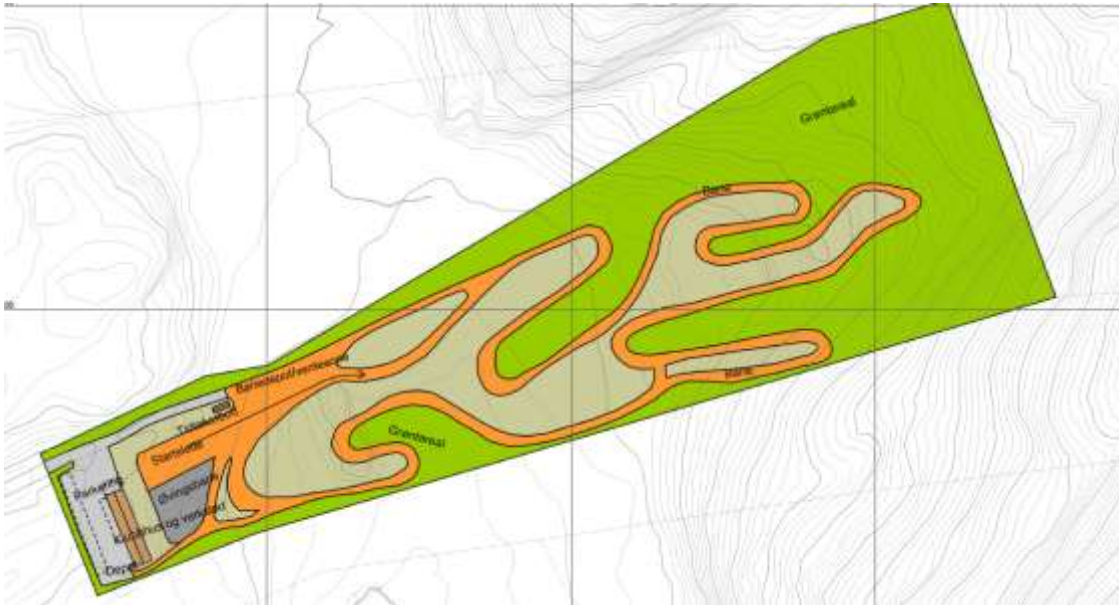
2.3 Planstatus

Gjeldende plan for område er kommuneplanens arealdel. Her er område avsatt til LNF.

2.4 Kartgrunnlag

Grunnkartet i planen er ikke endret i forhold til kjøpt kart.

Grunnkartet stemmer ikke helt med dagens situasjon etter at utbyggingen er ferdig. Området er imidlertid blitt målt opp av kommunen, slik at reell situasjon kan fremlegges. Dette er vist i temakart. Se vedlegg 2

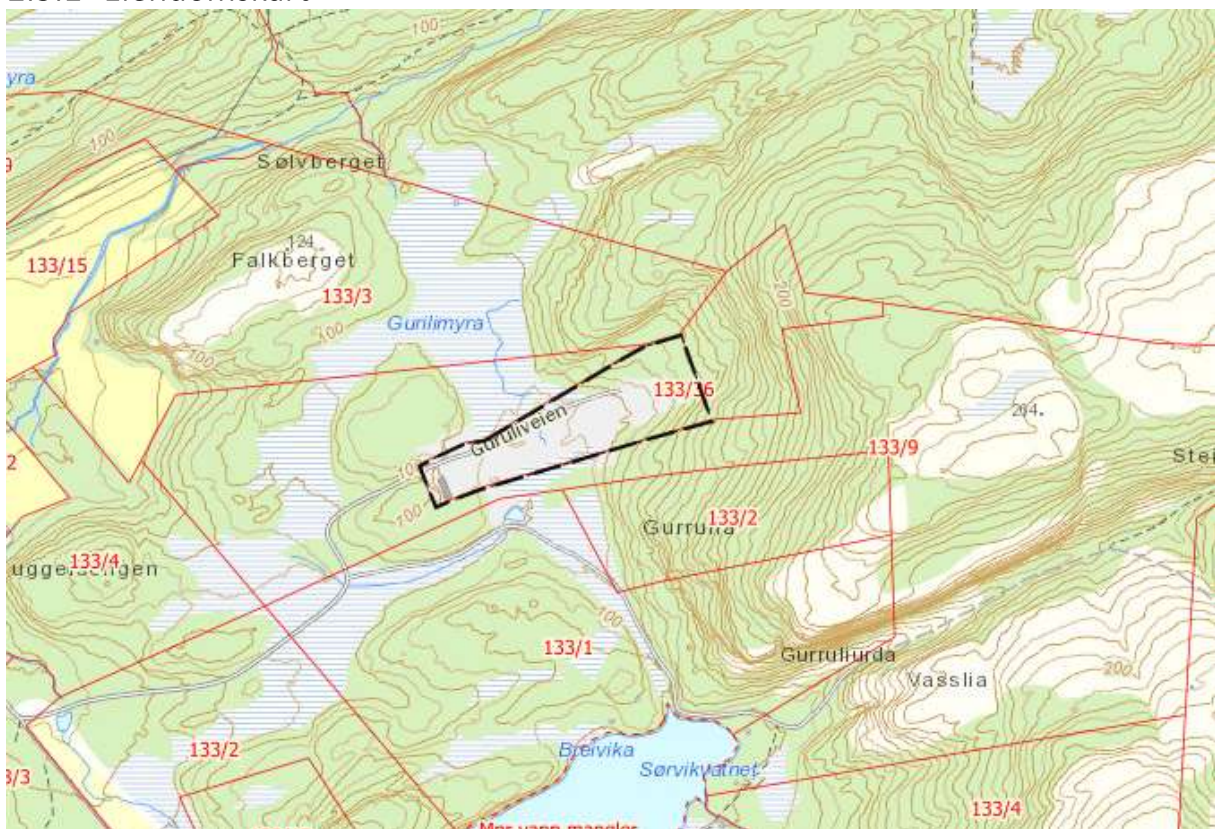


Viser situasjonen i område som den er i dag.

2.5 Eiendomsforhold

Grunneier er Indre Fosen kommune gnr 133 bnr 36.

2.5.1 Eiendomskart



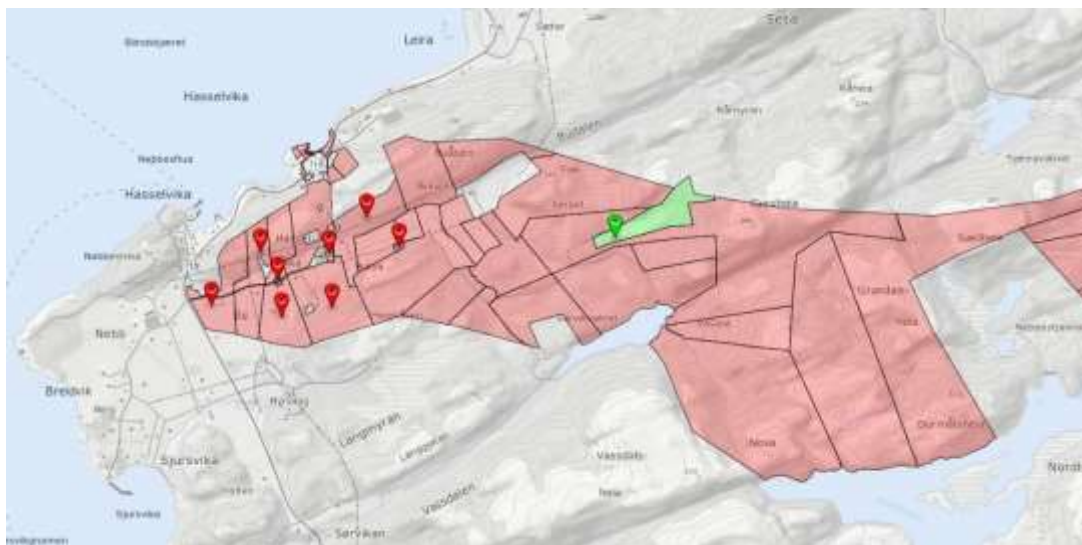
Kartet viser de nærmeste naboeiendommene og planområde.

2.5.2 Hjemmelsforhold og rettigheter

Det er tinglyst veirett til eiendommen.

2.5.3 Naboer og berørte parter

I forbindelse med kunngjøringen av planoppstart ble det sendt ut varsel om oppstart til de nærmeste naboeiendommer, parter som kan bli berørt av støy og økt trafikkmengde.



Liste over parter som er blitt varslet pr. brev

gnr	bnr	navn	adresse	postnr	sted
133	1	Bue Karin Malene	Buveien 40	7112	Hasselvik
133	2	Mosleth Asbjørn Olaf	Buveien 63	7112	Hasselvik
133	3_53	Nordseth John Otto	Furulia 14	7820	Spillum
133	9	Nebb John Harald	Buveien 15	7112	Hasselvik
133	4	Buøy Paul Arne		7355	Eggkleiva
133	4	Buøy Siri Anita	Skogstadvegen 247	7213	Gåsbakken
133	4	Buøy Solrun		7355	Eggkleiva
133	4	Nordli Johnny	Skogstadvegen 247	7213	Gåsbakken
133	44	Rissa Kommune	Rådhusveien 13	7100	Rissa
133	43	Valstad Unni	Bråmyra 34	7074	Spongdal
		Terje Baune	Buveien 192	7112	Hasselvik
		Arne Schjølberg	Langmyrveien 2	7122	Hasselvik

4 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

4.1 Om planprosessen

25 juni 2013 avholdt folkemøte med de respektive grunneierne.

28 august 2013 orienteringsmøte m/status på prosjektet med Skifte eiendom, HLTM, Rissa Utvikling KF, samt en befaring sammen med grunneier og andre interesserte.

Våren 2016 kommunen holder et orienteringsmøte om planene.

21.06.2016 Møte og presentasjon i regionalt planforum.

15.08.2016 Utsending av brev til naboer og berørte parter, uttalelsesfrist 01.09 2016.

15.08.2016 Varsel om oppstart av planen til sektormyndighetene, uttalefrist 01.09.2016.

18.08.2016 Kunngjøring i Fosna-Folket.

06.10.2016 Kommunen orienterer Rissa ungdomsråd

I perioden 2016 -2021 har det vært jevnlig kontakt med kommune og motorsportklubben.

4.2 Oppsummering av innspillene

Det ble utsendt til 12 naboer og berørte parter og 18 sektormyndigheter og interesseorganisasjoner.

Det kom inn til sammen 13 merknader. Merknadene er kommentert i vedlegg 3 sammenstilling og videre henvist til beskrivelsen.

Dette er kort oppsummert de viktigste problemstillingene som er adressert i høringen/offentlig ettersyn:

Statlige myndigheter: Gjør oppmerksom på støyforholdene og videre økt trafikk. Videre vises til naturmangfold og ROS-analyse. Understreker miljøhensyn og friluftslivinteressen.

Organisasjoner: Naturvernforeningen har synspunkter rundt støy og tenkte scenarier rundt dette. Videre synspunkt rundt landbruk og friluftsliv.

Kommunale myndigheter: Ungdomsrådet ønsker et etterlengtet tiltak velkommen.

Private parter: De fleste oppsitterne langs adkomstveien er skeptisk på økt trafikk og støy. Er bekymret for trafiksikkerheten.

5 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

5.1 Krav til KU

Oppstart av planarbeidet ble varslet i 2016. Det har vært en lovendring i forhold til konsekvensutredning i mellomtiden. Det ble derfor gjort en ny vurdering i 2020, der man fant at planen skal vurderes ut i fra forskrift om konsekvensutredning som trådte i kraft i 2017.

Planen anses å berøre forskriften om konsekvensutredning etter §8, vedlegg II punkt 11a) Videre skal man vurdere tiltaket ut ifra §10 i forskriften. Følgende punkter skal derfor vurderes.

Sitat fra lovverket:

«Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:

- a) størrelse, planområde og utforming*
- b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser*
- c) avfallsproduksjon og utslipp*
- d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.*

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

- verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper*
- a) (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven*
- truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller*
- b) regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv*
- statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av*
- c) plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.*
- d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet*
- e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarter er overskredet*
- f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning*
- g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp*
- h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.»*

For å kartlegge om området skal konsekvensutredes, har man gått igjennom alle punktene

Nedenfor er resultatet av denne vurderingen:

- a) Områdets størrelse, planområde og utforming er ikke av en slik karakter at det er nødvendig med konsekvensutredning.

Begrunnelse: Plassering, størrelse og utforming tilsier at området ikke er stort i utstrekning (42 dekar). Området ligger lang fra bebyggelsen. Området er allerede berørt og har vært i bruk som skytterbane og i senere tid masseutskifting. Plasseringen er naturlig i terrenget og det er ikke behov for større terrenginngrep eller bygg utover det som allerede eksisterer.

- b) Området kan ikke brukes som en ressurs innen landbruk..
Begrunnelse: Område er tidligere brukt til skytterbane. Den er nå avviklet. Saneringen er gjort med henblikk på at etterbruken er motorsportanlegg. Dette betyr at massen er ikke rene nok til å brukes som landbruksressurs.
- c) Området eller aktiviteten vil ikke generere mere avfall og utslipp
Begrunnelse: aktiviteten er ikke av en slik art at det generere mere avfall eller utslipp. Potensiell utslipp fra motorsportanlegg er ikke betegnet som så vesentlig at det må konsekvensutredes. Dette blir vurdert i en ROS-analyse.
- d) Det er ikke økt risiko for ulykker eller katastrofer.
Begrunnelse: motorsporten er ikke forbundet med større risiko enn annen sport. Det er ikke så vesentlig at det må konsekvensutredes. Dette blir vurdert i forbindelse med ROS-analyse.

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

- a) Området vil ikke påvirke verneområde, naturtyper, vassdrag, kulturmiljø osv.
Begrunnelse: Planområdet inneholder ingen av de overnevnte faktorene, da området har vært forurensset. Det går en bekk igjennom området. Denne kan potensielt bli noe påvirket. Det er imidlertid gjort tiltak i forbindelse med saneringsplanen, med overvåkning osv.
- b) Området vil ikke påvirke truede arter, verdifullt landskap, mineraler, samiske kulturminner osv.
Begrunnelse: Planområdet har vært brukt til skytterbane. Grunnen har vært forurensset, og dette har vært begrensende ift arter innenfor området. Det har videre vært støvende aktivitet. Landskapet er uforandret og kulturminner er ikke registrert i områdene rundt.
- c) Planen vil ikke komme i konflikt med statlige planretningslinjer.
- d) Planen vil ikke berøre omdisponering av et større landbruksareal.
Begrunnelse: Planområdet ligger i LNF, men har vært i bruk som skytterbane i mange år. Området kan ikke gjenbrukes til landbruk.
- e) Det er fastsatt en miljøkvalitetsstandard for området i forbindelse tillatelse for sanering av skytebanen. Det foregår en fortløpende miljøovervåking av området.
- f) Planen vil ikke få negativ konsekvenser for folkehelsen.
Begrunnelse: plassering av området tilsier at det er svært liten sannsynlighet for støy- eller støvproblemer for omgivelsene rundt. Det er utarbeidet støyvurderinger og målinger. Videre kan man se på tiltakene i planen som et helsefremmende tiltak.
- g) Planen vil ikke generere vesentlig forurensing.
Begrunnelse: området er sanert og det er miljøovervåkning på stedet. Ny aktivitet anses ikke som forurensende på det nivå et det er nødvendig med egen konsekvensutredning.
- h) Det er ingen/liten fare for risiko for ulykker i form for naturfare.
Begrunnelse: området ligger topografisk sett godt egnet til aktiviteten.

Konklusjon: ut i fra §10 vil ikke tiltaket ha en vesentlig påvirkning på omgivelsene rundt tiltaket av en slik art at det utløser krav om konsekvensutredning.

Man velger likevel å gjøre en grundigere vurdering av følgende tema:

- Støy
- Naturmangfoldloven
- Trafikksituasjon
- Forurensing

5.2 Alternativ plasseringer av anlegget

Det har vært vurdert flere alternative plasseringer av anlegget. Områdene som ble vurdert var enten for nære boligbebyggelsen eller i konflikt i forhold til skogbruk, jakt eller vanskelige adkomstforhold.

Den gang Rissa kommune kjøpte eiendommen og kunne da tilby det beste alternativet.

Området er svært godt egnet, da det tidligere har vært støyende aktivitet her. Det er langt fra bebyggelsen. Det kreves forholdsvis små terrenginngrep. Krever ingen ny bebyggelse (Det står et bygg der fra før.) Fordelene er mange og ikke minst de samfunnsmessige betydningen det har for at barn og unge får drive med en positiv idrett.

5.3 Drift av Motorklubb og bane

Motorsporten er veldig regulert, alle som driver seriøst med sporten må være tilknyttet sentral organisasjon; Norsk Motorsportforbund.

Grove regelbrudd er ensbetydende med utestengelse.



Det er reglementer for stort sett alt som skal foregå på en bane. Nedenfor er det opplistet noe av reglementene. Mere info på: <https://nmfsport.no/>

<https://nmfsport.no/wp-content/uploads/2021/03/SR-MX-2021-1-1.pdf>

Regler som kan nevnes er:

- Fellesregler (krav om opplæring og ansvar, sikkerhet osv.)
- Konkurransereglement
- Banereglement (utforming, sikkerhet osv.)
- Teknisk reglement (tekniske krav til kjøretøy)
- Miljøregler (Støy, forurensing osv.)

Eksempelvis:

- Støy: Det er ikke lov å bruke banen utenom oppsatte treningstider.
- Oljesøl: Alle må ha miljømatter som alle syklene skal stå på for å eventuelt ta imot eventuelle lekkasjer.
- Sikkerhet: Alle funksjonærer må gjennomgå et kurs, og under konkurranser er det påkrevet med helsepersonell til stede.

Gurulia ønsker å bli godkjent som et regionalt anlegg. Dette betyr ikke at det blir større aktivitet i og rundt banen, men at kvaliteten på selve anlegget har en høyere standard.

5.4 Friluftssinteresser

Planen ligger i foten av Guruheia og ligger i tilknytning til utmark.

Det er ikke registrert spesielle regionale friluftssinteresser i området.

Det er lokale interesse knyttet til området. Dette kan man registrere ut i fra at det er etablerte stier i området og at det er hytter i nærheten som da bruker utmarka som turområde.



Veier i områder blir også brukt til tur og rekreasjon.

Det går stier og vei rundt selve planområdet men ikke over. Dette er en naturlig konsekvens av at området har vært avstengt for allmenn ferdsel. Det har ikke vært naturlig med ferdsel over planområdet tidligere.

Konsekvens av planforslaget:

Etter at banen har blitt opparbeidet, er det nå mulig å ferdes i området. Banen er åpen for ferdsel, så lenge banen ikke er i bruk.

Når området er i bruk vil det være støy fra aktiviteten. Denne aktiviteten er regulert og derfor forutsigbar.

Konklusjon: Tatt i betraktning at dette tidligere har være skytterbane med den støyaktiviteten som det tilsier, ser man ikke at planen får vesentlig påvirkning på friluftslivet utover det som allerede eksisterer. Område vil være derimot nå bli mere åpent og tilgjengelig.

5.5 Parkering

Innenfor området er det avsatt et felles areal for parkering. Denne ligger i tilknytning til klubbhuset.

Det er avsatt 24 parkeringsplasser + 1 HC plasser. Disse parkeringsplassene skal benyttes av utøvere og publikum. Anlegget er avstengt med bom ved innkjørselen, slik at det er ikke mulig å bruke parkeringsplassen når anlegget ikke er i bruk.

5.6 Vann/avløp

Det er ikke anlagt vann eller avløp i området. Det er heller ikke planer om dette.

Nødvendig vann i forbindelse med treninger og arrangement vil bli medbragt.

Toalett skal være type bioklosett.

5.7 Universell utforming

Banen er kupert og tilrettelagt for kjøring. Det eksisterende klubbhuset er i 1 etg. og det er mulighet med tilpasninger som gir universell utforming av innendørs funksjoner.

5.8 Barn og unges interesser

Området er tilrettelagt for barn og unges interesser. Et motorsportanlegg har lenge vært etterspurt i den sørlige delen av Fosen. Nå når anlegget er ferdig, blir det flittig brukt.

Området er i utgangspunktet sanert til bruk av barn fra 10 år og oppover. Dette er ikke i tråd med motorklubbens intensjoner, og de har derfor gjort grep for å tilrettelegge for mindre barn.

Planområdet og omkringliggende areal er på grunn av forurensningsfaren ikke egnet til landbruk

Selv om området er sanert og er ferdig oppryddet, betyr det ikke at området er helt fritt for forurensing. Saneringen er blitt utført i den hensikt at etterbruken skal være et motorsportanlegg og ikke landbruk.

Når det gjelder drift av skogen, ligger område i tilknytning til et større skogområde. Hvis det foreligger rettigheter for adkomst over eiendommen, er ikke planen til hinder for dette.

5.10 Folkehelserelaterte tema

5.10.1 Forurensning

5.10.1.1 Forurensing i grunnen

Området er blitt sanert til å omfatte 700mg Pb/kg. Dette er ifølge godkjenningen fra Miljødirektoratet forenlig med opphold og bruk av et motorsportanlegg.

Det er derimot ikke sanert til et slikt nivå at mindre barn kan oppholde seg i området. Grunnen til dette er at mindre barn lettere kommer i direkte kontakt med grusen/bakken (smaking, fall osv.)

Saneringsplanen er derfor tatt utgangspunkt i at barn fra 10 år oppover skal oppholde seg i området.

Under planleggingen og utbyggingen av motorsportanlegget, så man at dette ikke var formålstjenlig med intensjonene til klubben. Dette ekskluderer de minste barna.

Motorklubben har derfor under utbyggingen tilført større mengde rene masser i området der mindre barn skal oppholde seg, d.v.s. rundt klubbhuset og barnebanen. Dette gjør at alle barn kan delta i aktiviteten og også oppholde seg på anlegget.

Bekken som går under området blir miljøovervåket. Dette er en del av saneringsplanen.

Motorsportklubben vil fortsette denne overvåkingen, også med tanke på evt. forurensing fra aktiviteten.

Drift av motorsportanlegget vil ikke medføre vesentlig forurensing i grunnen. Sporten er strengt regulert. Hvis det skulle bli et uhell (oljesøl osv.) vil dette bli fanget opp av miljømatter som legges under sykkelen. Hvis det skulle skje uhell under kjøring, vil dette være i svært små mengder. Området vil dessuten være miljøovervåket (se kapittel om bekk 5.11), og da vil det bli fanget opp.

5.10.1.2 Eksos

Ved drift av arealet vil det kunne bli litt eksos fra syklene. Dette er betegnet i så liten grad at det ikke har påvirkning for omkringliggende bebyggelse eller miljø.

5.10.2 Støv

Når det kjøres i løypene vil det naturlig virvles opp støv. Ettersom området ligger så langt fra bebyggelsen, ser en ikke at dette har vesentlig betydning for omkringliggende område. Det er ingen støvfølsomme virksomheter i nærområde.

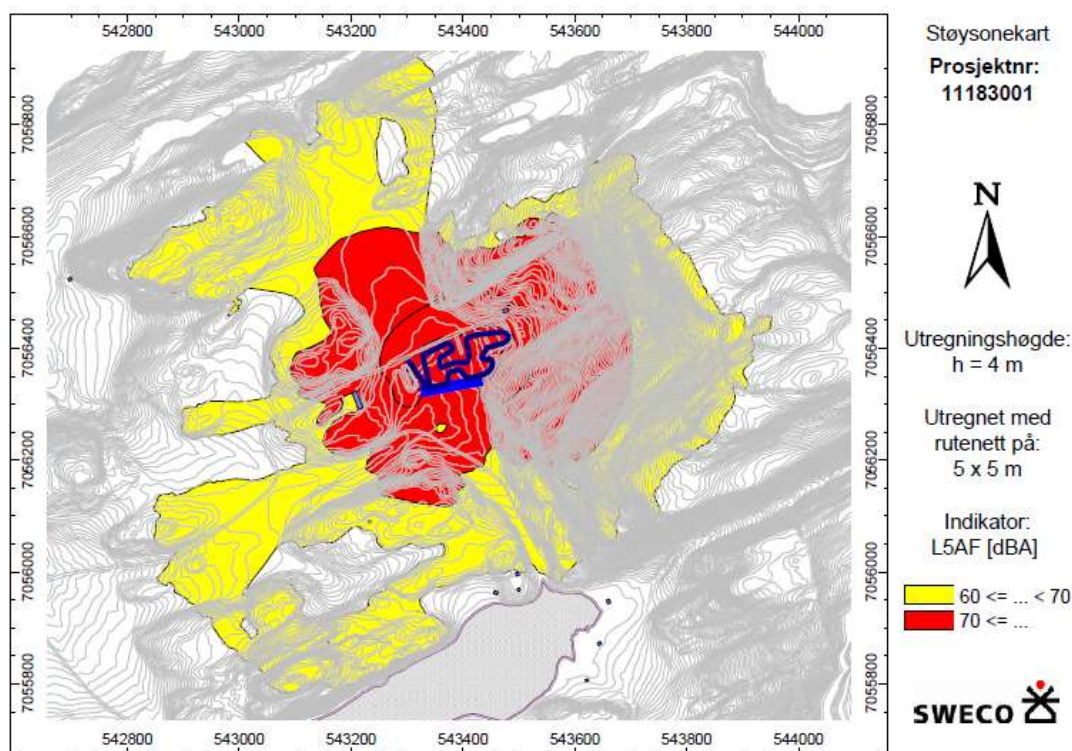
5.10.3 Støy

En sykkel avgir ca 100 dB. Til sammenligning avgir vaskemaskina 70 dB.

Det er blitt utført en egen støyrapport fra Sweco datert 04.09.2014. og videre fysiske støymålinger i 2019 og 2020. Dette er samlet i egen rapport, se vedlegg 4.

Sweco sin støymålinger er generert ut i fra en tenkt situasjon med referanseverdiene for støy fastsatt av Miljødirektoratet.

Denne rapporten viser at det var behov for støyskjerming mot hyttene hytte . Videre foreslår rapporten en støyskjerm som da vil gjøre at hyttene i sør/øst kommer utenfor gul støysone . se figur nedenfor.



Figur 4 Støysonekart med skjermingstiltak.

Etter at støykartet ble laget har motorklubben gjort tiltak på banen i den hensikt å redusere støyen i retning hyttene. Startflaten er justert og det er laget flere voller i banen for å hindre støy.

Etter at disse endringen i baneutformingen, er det foretatt reelle støymålinger.

Dette er gjennomført ved at man har satt ut måleinstrumenter på den nærmeste hytta og målt støyen når det er høy aktivitet på banen.

Konklusjon:

«Det er foretatt reelle støymålinger på tre hytter som ligger mest utsatt for støy (ifølge Swecos støyrapport). Riktig avlesning ble dokumentert av myndighetsperson. Avlesningen viser at under forhold som gjengir normal trening er hyttene ikke utsatt for støy over grenseverdi. Ytterligere tiltak enn det som er gjennomført anses ikke nødvendig»

5.11 Påvirkning av eksisterende bekk



Kart viser eksisterende bekk som går under anlegget

Det går en bekk gjennom området. Denne er lagt i rør under banen, men er åpen på begge sider.

Bekken har sitt utløp i sjø. Bekken er ikke fiskeførende

Denne bekken har og er fremdeles til observasjon med prøvetakinger for å sjekke om mulig avrenning av miljøgifter. Dette har sammenheng med miljøsaneringen av skytterbanen. Denne bekken er omtalt i miljøutredningene.

ROS-analysen viser at det kan være fare for avrenning til bekken, dette ved spesielle uheldige situasjoner. Klubben ønsker å overvåke bekkens kvalitet og vil derfor opprette rutiner for kontroll av om det kan være forurensing fra motorsportbanen.

Konsekvens av planforslaget: Det må spesielle hendelser til for at bekken skal bli påvirket av forurensing fra motorsportanlegget. Selv da ville det være i små mengder. En overvåkning av bekken vil være en kontroll av mulig forurensing.

Konklusjon: Planforslaget har ikke nevneverdig påvirkning av bekken. Miljøovervåkingen fortsetter.

5.12 Landskap

Eksisterende forhold:

Området ligger i et kupert landskap. Grunnforholdene er stort sett berg og løsmasser. Området ligger i utkanten av område for marine grense. Videre er det vegetasjon med busker og kratt samt skog.



Hellingskart



3D-bilde av området som viser vegetasjon (på bildet er ikke banen ferdigstill ennå)

Endringer/konsekvenser som følge av planforslaget:

Landskapet vil ikke bli endret. Det er svært lite endringer som er gjort i terrenget fra saneringsarbeidet var avsluttet til banen var ferdig opparbeidet. Det er kun tilført masse for å forme banen.

5.13 Naturmangfoldet.

Ved oppstart av planarbeidet ble det bestilt en rapport fra uavhengig person for vurdering av naturmangfoldet. Etter som det har gått så lang tid fra første rapport ble skrevet, ble det bestilt en ny. Se vedlegg 5

Totalt sett vurderes det til at ~~det planlagte~~ motorsportsenteret vil ha liten betydning både for enkeltarter, økosystem, og naturtyper i sin helhet.

Hele konklusjonen kan leses her:

«Denne undersøkelsen er basert på Naturmangfoldloven §8- 12. Funn og vurderinger er utført ut ifra offisielle databaser på internett vedrørende registreringer, med hovedvekt på fugler og pattedyr.

Undersøkelsen viser at det er registrert flere fuglearter og lav som er rødlistede innenfor en radius på ca. 2 km fra det planlagte Gurulia.

I kategorien CR er det registrert en art, nemlig lomvi. Dette er i sjøen utenfor Hasselvika, og over 1,5km fra reguleringsplanen. I de neste to kategoriene EN og VU er det flere fuglearter, men de har alle enten tilknytning til sjøen, vassdrag eller kulturlandskap, og kan ikke sies å være normale arter for det landskapet og biotopene Gurulia representerer. Observasjonene er i Hasselvika i og ved sjøen og i landbruksområdene, og ikke opp i Gurulia. Dermed vil ikke en etablering av senteret medføre en fare for disse artenes eksistens i området. To typer lav som er kategorisert som VU er registrert 1,0km i fra Gurulia.

Det er ingen kjente registreringer av rødlistede arter i selve området hvor senteret er planlagt eller i de første 3- 500 m fra dette området. Den nærmeste rødlistede arten er registrert 800m fra Gurulia. Dermed er det heller ingen kunnskap som tilsier at det vil berøre enkelt rødlistede arters eksistens og tilhold ved etablering og bruk av Gurulia/Motorsportsenteret.

Det er heller ikke registrert flora i reguleringsområdet, hvor Indre Fosen er nasjonal ansvarskommune. Indre Fosen er ansvarskommune for klostertustmose, men den er ikke registrert i Gurulia.

Det er kjent at elg og rådyr har fast tilhold i området, men deres tilstedeværelse i området vil ikke berøres i vesentlig grad. Disse artene er hverken rødlistede eller har en biologi (atferd) som medfører at de vil forsvinne fra området.

Det sees derfor på som mindre problematisk med et Motorsportsenter også iht. elg og rådyr. En lokalisering av et Motorsportsenter i det gamle skytefeltet er gunstig iht. at det er lite av biologiske ressurser som trues, når en ser det i sammenheng med at det er lite med hensynskrevende rødlistede arter og at det ikke er områder med spesiell vernestatus eller verdi. Det er 2km unna til nærmeste vernede område og 20 km til nærmeste vernede vassdrag, likeledes er det mange km til nærmeste viktig kulturlandskap. Dermed er det ingen vernede områder eller viktige kulturlandskap som vil bli berørt ved regulering og bruk av Gurulia til motorsportsenter.

Nærmeste MiS og viktige naturtype ligger 500m i fra reguleringsplanen til Gurulia i nord, og neste viktige naturtype er 750m ifra i sørvest. Dermed er det heller ingen MiS og viktige naturtyper som vil bli negativt berørt av reguleringen og planlagt aktivitet.

I sum betyr dette at det er liten sjanse for at det vil oppstå irreversible skader på naturmangfoldet og økosystem, og dermed vil det bli begrensede skader på miljøet. Derfor er det lite grunn til å se etter alternativer for dette planlagte Motorsportsenteret iht.

Naturmangfoldloven §8- 12.

Det er ikke kommet frem opplysninger som gir et behov for befaring. Befaringer blir oftest gjort iht. pålegg, mistanker eller kunnskap som tilsier at det er arter som har tilhold i området med en

slik status at en ønsker å dokumentere dette. Det er heller ikke noen kunnskap hos Indre Fosen (Rissa) kommune som tilsier dette, jamfør. S. Vannebo (pers. med. 2016).

Det anbefales at føre var- prinsipper brukes og at det vises aktsomhet under aktivitet i perioden medio april til medio juli. Dette for å redusere forstyrrelser under hekke- og yngleperioden for fugler og dyr. Videre at evt. kloakk og forurensset vann, samt evt. spill fra oljesøl blir sikret fra avrenning til grunn og ned i bekker og vann. Dette gjelder både for anleggsvirksomhet for etablering og for bruk når senteret er ferdig.

Totalt sett vurderes det til at det planlagte Motorsportsenteret vil ha liten betydning både for enkelt arter, økosystem, og naturtyper i sin helhet. Det anbefales å vise hensyn ved bruk i yngle- og hekkeperioden på vår og forsommer.»

5.14 Lokalklima

Området ligger lunt til og har gode solforhold. Det er ikke utsatt for sterk vind, eller større lokale nedbørsmengder.

5.15 Kulturminner og Samiske interesser

Det er ikke registrert kulturminner eller samiske interesser i området.

5.16 Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet 2 ROS-analyser. En ved oppstart i 2016 og en i 2021.

Grunnen til dette er at man ser at det måtte vurderes på nytt, da situasjonen er endret. Dette er spesielt rundt de trafikale forholdene. Videre var det også nødvendig å oppgradere analysen etter dagens krav.

Man har valgt å legge ved begge ROS-analysene, slik at det blir enklere å se dette i sammenheng med innspillene som kom i forbindelse med kunngjøring av oppstart.

Den første ROS- analysen er utarbeidet før anlegget ble tatt i bruk. Se vedlegg 6

Den andre ROS-analysen som er gjort i 2021 er utført etter at anlegget er ferdig. Se vedlegg 7

Oppsummert kan man konkludere følgende:

Det er gjort tiltak som virker på trafikkbildet etter at første ROS-analyse ble utført. Se trafikknotat vedlegg 8

ROS-analysen viser i 2021 at de trafikale forholdene er blitt noe forbedret. Anlegget er nå ferdig utbygget og det er derfor ingen anleggsperiode, kun drift. Videre har motorklubben gjort seg noen erfaringer og gjort tiltak underveis.

Konklusjon fra ROS analyse :

«Denne analysen er utarbeidet etter at anlegget er tatt i bruk og er derfor ROS-analyse nr2 av samme plan.

Gjennomgangen av risikofaktorene viser støv og støy fra økt trafikk langs adkomstvei, støy fra anlegget når det er i drift og forurensing i grunnen selv etter saneringen er utført. Dette er de viktigste uønskede hendelsene i forbindelse med planen.

Videre viser analysen uønskede hendelse som uhell (oljesøl) i forbindelse bruk av anlegget med påfølgende forurensing av bekk.

NVE aktsomhetskart viser steinsprang og snøskred på et område like utenfor planområde som til slutt kan berøre banen. Videre viser disse kartene fare for jordskred innenfor planområde.

Matrise for risikovurdering viser at det er tre tema som bør vurderes ut ifra kost/nytte prinsippet.

- Støy fra anlegget
- Trafikken
- Forurensing i grunnen»

5.17 Trafikkforhold/adkomst

I forbindelse med kunngjøring av oppstart av planarbeidet, kom det inn innspill som uttrykker en del bekymringer rundt trafikkforholdene fra oppsitterne langs adkomstveien. Dette går generelt ut på støy og sikkerhet. Det er utarbeidet et trafikknotat se vedlegg 8

Nedenfor har man tatt for seg alle innspillene som er komme, og så gitt hvert enkelt innspill en kommentar. For å få best oversikt for de som har kommet med innspill, har en også valgt å svare opp de andre temaene med det samme.

- Økt trafikkmengde

Trafikkmengden vil øke. Dette er omtalt i trafikknotatet. (vedlegg 8) Det er kun 25 parkeringsplasser i anlegget, noe som legger begrensning på trafikkmengden. Videre er antall dagene for trening og konkurranse regulert, henholdsvis til 2 d uka for trening og 4 konkurranser.

- Rettigheter til adkomstveien

Gnr 133/36 har rettighet for bruk av adkomstveien

- Støy

Støy fra biltrafikk vil øke noe, men antallet vil ikke tilsi at det går utover fastsatte krav i miljøveileideren T-1442/2016.

Støy fra aktiviteten på banen er beregnet i 2016 og videre konkret dokumentert med målingene i 2020. Resultatet viser at eiendommene ved veien ligger utenfor maks grensen i støyretningslinjen T-1442/2016

- Adgang til ved og torvteiger

Det er ingen hindringer for at folk kan bevege seg i og over motorsportanlegget.

- Planen har økt i omfang

Planen har ikke økt i størrelse. Banen er endret på den måten at man ønsker å få den godkjent/klassifiseres som en regional bane. Dette er en benevnelse på kvaliteten av banen ikke størrelsen. Antall konkurranser og treninger er uforandret.

- Generelle miljøhensyn

Motorsporten har veldig strenge miljøkrav. Det føres kontroller og det er krav til opplæring/sertifisering av personellet som skal betjene banen.

Videre miljøhensyn henvises til punkt 5.10 og 5.11

- Mer eksos

Eksosmengden øker ubetydelig langs veien. For vurdering av anlegget se pkt 5.10.

- Eksisterende vei går tett inntil enkelte hus

Vei som går tett inntil bebyggelse er lite heldig. Man forslår her at det blir satt ned fartsgrense og eventuelt blir anlagt fartsdumper (se trafikknotat)

- Ønsker nedsatt fartsgrense og varselskilt

I forbindelse med at veien ligger tett inntil bebyggelse forslår her at det blir satt ned fartsgrense og eventuelt blir anlagt fartshumper

- Forringing av bomiljø

Trafikkmengden vil øke noe, men dette er ikke av en slik art at det kan betegnes som en så stor belastning at det foringer bomiljøet.

- Kirke og motorsport

Det blir stilt spørsmål om kirke og motorsportanlegg er forenlig. En vil bemerke at det er kun biler som kjører forbi kirka, og det er ingen lovverk som regulerer hvor mye trafikk en kirke kan belastes med.

Trafikknotatet konkluderer følgende

«En gjør oppmerksom på at trafikknotatet har tatt utgangspunkt i å finne trafikkbelastningen som ÅDT (års døgns trafikken).

Trafikken er derfor ikke fordelt på de 7 mnd. anlegget er i bruk.

Ut i fra beregningene kan en konkludere med at motorsportanlegget ikke vil gi en større økning av trafikken sett ut i fra beregnet års døgns trafikken (ÅDT) . Trafikken vil bli konsentrert etter styrt hendelser som treninger og konkurranser. Noe som er forutsigbart og kan derfor informeres om.

Man har ikke myndighet igjennom en plan å pålegge trafikktiltak, men man kan anbefale.

En vil derfor anbefale i dette tilfelle å gjøres fartsdempende tiltak spesielt der det er smalt. Dette kan være fartshumper og eller nedsatt fartsgrense.»