

FOSEN NATURVERNFORENING

Adr. : Ytre Ringvei 32, 7100 Rissa Tlf. : 73851430

- foreningen for et bredt, helhetlig og aktivt naturvern på Fosen-

Vår ref.: A.1.mø

Deres ref.:

Dato: 17.01.20

**VIANOVA TRONDHEIM
POSTBOKS 6104, TORGARDEN
7435 TRONDHEIM**

Reguleringsplan FV 717 Sund – Bradden. Merknader.

Innledning

Det vises til varsel om oppstart med reguleringsplan FV 717 Sund – Bradden i Rissa. Det ble utarbeidet en reguleringsplan i 2008 og 2012 som ligner noe på den nye planen. Planavgrensningen er imidlertid utvidet en god del, og arealet er omtrent dobbelt så stort. Det henvises ellers til en eldre kommunedelplan med KU fra 1993. Det beskrives at det vil bli lagt vekt på at minst mulig dyrkajord og naturverdier skal bli berørt. Formålet er å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten. Veien vil imidlertid bli noe lengre enn eksisterende, parallelle vei. Kommunen har bestemt at tiltaket faller utenfor plikten til å foreta konsekvensutredning.

Rasfare

Forrige gang i 2009 ble prosjektet stoppet i en uavhengig tredjepartskontroll da det viste seg at grunnen var for ustabil. Dette ble aktualisert gjennom raset i Kattmarka ved Namsos. Det er beskrevet omfattende kartlegging av grunnforholdene i og ved Botn helt fra 1974, men det er også eldre undersøkelser som ikke er tatt med. Området er undersøkt av NGI i 1987, der flere områder i nærheten av vegføringen ved Rylbukta i Botn er beskrevet å ha mektige masser med kvikkleire i store hellingsvinkler og sensitiv leire med uforsvarlig høyt risikonivå ved tiltak i områdene, og der ingen garantier kan gis tross undersøkelser. Dette gjelder områdene Naust, Reins krk., Åsan og Selvika. Høydeforskjeller er på 20 – 30 m og helningsvinkel fra 1/2 - 1/10. Like utenfor veiføringa ved Botn er det flere små områder med svært bratte helningsvinkler. Er en nær stabilitetsgrensen, skal det ikke store ytre påvirkninger til for å utløse et skred. Griper initialskredet inn i kvikkleire, kan nye skred følge på.

Når områdestabiliteten trues vil en kunne få mer omfattende ras som kan true større områder slik som ved Rissa raset i 1978. Rissaraset startet under vann med en utglidning i marbakken. Skredet startet for øvrig i masser som ikke var kvikke, men i siltig leire med middels sensitivitet. I 1997 skjedde det også et undersjøisk leirras i flere hundre meters lengde utenfor Fallet boligområde. Dette til tross for at området var betegnet som stabilt av geoteknikere (Noteby) i forkant ved undersøkelser vedrørende kalkbrudd i Baustadlund. Dette viser at det er svært vanskelig å gi noen garantier mot fremtidige utglidninger i de labile leirmassene i og rundt Botn.

Menneskelig aktivitet er etter hvert kommet til å spille en større rolle i utløsning av kvikkleireras. Rissaraset startet på grunn av menneskelig aktivitet. Vibrasjoner i grunnen av trafikk kan også være utløsende faktor. Det er flere eksempler på nettopp det (eks. Nicolet i Øst- Canada 1955). På veien Sund – Bradden vil en få mye vibrasjoner av trafikk i anleggsfasen og i all framtid. Spesielt utsatt er området i strandkanten ved Botn. Det har foregått ras i leirmasser flere steder i Norge der det er foretatt sprengninger i nærheten. Fosen

Naturvernforening advarte mot utglidninger i Botn i forbindelse med planer om kullgruvedrift, vi advarte mot ras ved bygging av ny vei ved Gartnesodden i Åfjord – på begge disse stedene ble det utløst store ras tross forsikringer om at grunnen var stabil nok av geoteknikere. For øvrig fins det ytterligere en rekke eksempler på at forsikringer fra geoteknisk ekspertise ikke holder mål (Kattmarka, Løesberga, Jølster, E 18 ved Larviktunellen, Salbuvika Åfjord, Byneset, Hanekleivtunnelen 2006, Oslofjordtunnelen 2003 osv.). Oppsummert kan en si at flere ras hvert år utløses på steder som er klarert av geoteknikere på forhånd – noe av dem med tap av menneskeliv. Hvorfor skal en da utfordre skjebnen i de rasutsatte områdene i Rissa nok en gang?

Det må også nevnes at klimaeffektene nå beregnes å bli verre enn tidligere antatt. Det blir stigende temperatur, økende havnivå (havet stiger dobbelt så fort som tidligere) og mer ekstremnedbør, noe som øker faren for alle typer skred. En kan ikke regne med å få drenert bort alt overflatevann slik det hevdes. Jorden vil uansett tidvis mettes helt med vann slik at risikoen for ras er til stede. Det blir vanligere med vinterflommer. Under informasjonsmøtet ble det av geotekniker nevnt at ekstremnedbør ikke ville ha noen betydning for stabiliteten i områder med kvikkleire, men dette faller på sin egen urimelighet.

Trøndelag hører til den gruppen av steder som er mest utsatt. Her beskrives det som nokså sikkert at en vil få større hyppighet av jordskred som følge av klimaendringene. Loven krever at bygging av vei og boliger ikke skal anlegges på rasutsatte områder. Det er allerede bortimot 3 000 ras pr år i Norge. Nå mener forskerne (Vestlandsforskning/Menon Economics) at klimaforandringer og ekstremnedbør vil mangedoble risikoen for fremtidige ras. Veivesenet estimerer at en trenger 70 mrd for å rassikre alle norske veier. Samtidig advares det mot bygging av nye veier og boliger i rasutsatte områder. Det betyr også at ny vei gjennom kvikkleireområdene ved Botn innebærer for stor risiko.

De geotekniske undersøkelser er ikke ferdigstilt før reguleringsplanen starter. Dette er svært beklagelig og kan sies å være lovstridig. Vi krever derfor at alle rapporter og vurderinger nå må ferdigstilles før planen går videre. Det er vesentlige mangler ved rapportene som foreligger i og med at det ikke er foretatt noen grundig risikovurdering. Sannsynligheten for at noe skal skje må beskrives, og det må beskrives konsekvenser av det som kan skje.

Det henvises til at utbyggingen vil bli sikrere nå ifølge nye krav og metoder i etterkant av Kattmarkaraset. Det kan godt være at nye metoder har kommet til, at det har blitt strengere med kollegakontroll, tredjepartskontroll og at det har blitt tatt flere prøver fra området. Prøvene viser store områder med kvikkleire og sensitiv leire, og ellers stort sett hva en visste fra før. De utsatte områdene ligger der som før. Det kan derfor være omtrent like risikofyllt som tidligere å foreta inngrep her.

Landbruk

Det vil gå med ca. 40 da matjord bare til selve veien. I tillegg vil det gå med like mye ved skjæringer, fyllinger, veikryss, nye tilførselsveier, fragmentering mv. Til sammen ca. 80 – 100 da av den beste matjorda vil forsvinne.

Det skal være en høy terskel for å omdisponere matjord ifølge siste lokale landbruksplan for Rissa 2013 – 2016. Kommunen har satt seg som mål å øke det økologiske landbruket. Dette krever ca. 60% mer areal enn konvensjonelt landbruk. Kommunen har vedtatt tidligere at jordvernet skal praktiseres strengere sentralt i kommunen på den beste matjorda. Regionale og nasjonale mål tilsier det samme. Vi ser at fylkesmannen kom med innsigelse for bruk av noen

få da matjord ved en reguleringsplan i Vanvikan nettopp. Det må bety at jordvernet står høyt i kurs hos fylkesmannen og følgelig få like stor eller større betydning i denne saken.

Vegvesenet har bygget ned mer dyrkajord enn planlagt de siste 10 år (4 500 da). Norge er blant de landene med minst matjord pr. innbygger (1,7 da), og selvforsyningsgraden produsert på norsk fôr er bare 37%. Kun 3% av arealet i Norge er matjord. Stortinget vedtok i 2015 ny jordvernstrategi som sier at maksimum 4 000 da matjord kan omdisponeres pr. år. Generelt sett er det den beste matjorda som omdisponeres (70%). Det er planer om å dyrke mer proteinfôr i Norge, og dette krever også mer areal. Verdens matvareproduksjon blir hemmet av at stadig mer areal forsvinner grunnet klimaendringene. Mindre areal til matproduksjon og flere mennesker på jorda (10 mrd i 2050) krever at vi nå må slutte å bygge ned matjorda slik som tidligere. Det blir derfor feil å omdisponere 80 – 100 da matjord til ny vei i Rissa. Det vil være i strid med nasjonal jordvernpolitikk.

Kost/nytte- vurdering

Det regnes med å bruke inntil 320 mill på veien, og det vil bli den dyreste av alle strekningene for Fosenveiene. Det må foretas en reell kost/nytte- beregning der alle elementer blir vurdert, bl.a. tap av matjord, naturmiljø og risiko som prosjektet medfører. Det må sammenlignes med at veien blir lengre enn eksisterende parallelle vei. Det må sammenlignes med alternativ for en billigere utbygging og oppgradering av eksisterende, kortere vei der det allerede fins en ferdig, klagebehandlet reguleringsplan fra 2015 med flere gode muligheter for passering ved Rein kirke. Den ville i tillegg bli en mye raskere vei. Da ville en kunne få mer penger til andre viktige tiltak, f.eks. rette ut noen hårnålssvinger i Ofaret mot Hasselvika.

Konsekvensutredning

Vi mener at konsekvensutredning må foretas da den gamle KU (kommunedelplanen i 1993) er foreldet. I følge forskriften for KU (2017) Vedlegg I 6b må denne planen konsekvensutredes. Det fremgår av overgangsbestemmelsen i §39 i ny forskrift om KU at planer tatt til behandling etter tidligere forskrift om KU, skal behandles videre etter ny forskrift. Der heter det at hvis reguleringsplanen samsvarer med tidligere overordna plan, eventuelt med «mindre endringer», så trengs ikke ny KU. I dette tilfellet vil virkningene av endringene være så store at det kreves ny KU, bl.a. skal hele Skårvang gård flyttes, og mye mer areal er med i planen. Det er nye løsninger for flere deler av området.

Etter en vurdering av §8 i forskriften om planer som skal vurderes, kommer en til samme resultat. Den nye reguleringsplanen samsvarer ikke med den gamle reguleringsplanen fra 2008/2012. Inngrepene er forskjellige planlagt, og områdene er vesentlig større. Det blir nye tilførselsveier, større kryss, mer G/S- vei og bredere vei. I følge Vedlegg II 10e må planen konsekvensutredes da det vurderes å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (bruken av matjord i 2020 strengere, risiko for alvorlig ulykke, påvirkning av viktige naturområder, verdifullt landskap og truede arter og naturtyper).

Naturmiljø

Sørlige og sørvestlige side av Botn, sammen med Strømmen, er et svært viktig viltområde der viltinteressene skal tillegges avgjørende vekt i kommuneplansammenheng. Her er det flere grunne partier og buskinnslag ved kanten. Området er viktig som trekk- og rastebioptop, viktig overvintringsområde, myteområde for ærfugl, hekkeplass og viktig for næringssøk for en rekke arter (kanadagås, stokkand, krikkand, brunnakke, kvinand, vipe, heilo, myrsnipe, dvergsnipe, polarsnipe, brushane, rødstilk, enkeltbekkasin, sangsvane, toppand, bergand, havelle, siland, gravand, tjeld, fiskemåke, sivsanger, hegrer osv.).

Området er betegnet å ha regional/nasjonal interesse. Det er et nøkkelområde for mange arter med et uvanlig mangfold.

Det vil være vanskelig å oppfylle målene om bærekraftig utvikling hvis en anlegger en større fylkesvei i vannkanten i det viktige fugleområdet. Det biologiske mangfold og bevaring av økosystemer og nøkkelbiotoper skal være et overordnet element i den regionale og kommunale planlegging. Dette området er delvis av nasjonal betydning.

Planretningslinjer

Planretningslinjer for differensiert utbygging i strandsonen vil være styrende for kommunens planlegging. Det er fortsatt et generelt forbud mot bygging i 100- metersbeltet fra sjøen over hele landet. Unntak skal skje gjennom oppdaterte, helhetlige planer. Vi må unngå at strandsonen bygges ned bit for bit til det ikke er noe igjen. Kommunene skal ta hensyn til fri ferdsel, natur og landskap.

Utbygging skal fortrinnsvis skje i områder som er utbygd fra før. Likevel er det slik at arealer som har betydning for andre formål (friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning), skal unngås nedbygd. Utbygging i urørte områder med spesielle verdier skal unngås.

Kommunene skal vurdere om tiltak som tidligere er godkjent i kommuneplanen eller reguleringsplan, er i samsvar med disse retningslinjene. Eldre planer som gir mulighet til utbygging i strid med retningslinjene, bør revideres eller oppheves. Alternative plasseringer bør velges der det er mulig. Det bør vurderes om tiltak kan trekkes bort fra sjøen. Bestemmelsen om byggeforbud i 100-metersbeltet langs sjøen skal forstås som en rikspolitisk retningslinje for kommunenes planlegging. Det betyr at det ikke er fritt fram for utbygging i strandsonen selv om områdene er avsatt til byggeformål i kommuneplan eller reguleringsplan.

Alternativ veitrasé Sund - Bradden.

Det foreligger en ferdig reguleringsplan for deler av strekningen FV 717 Sund – Bradden. Denne ble godkjent av Rissa kommune 16. april 2015 og ferdig klagebehandlet hos fylkesmannen 19. august 2015. Trafikkproblemer i Skaret, særlig på vinterstid, kan da få en løsning. Denne løsningen medfører muligens at mindre av de fredete asketrærne må fjernes enn ved den foreslåtte nye veien ved Botn. Den blir kortere, raskere, billigere og ingen rasfare. Det blir mye mindre tap av matjord. Det blir en bedre løsning for G/S- vei Nøst – Rein osv.

Vi vil anbefale alternativ vegtrasé der oppgradering av eksisterende, parallelle trasé gjennom Reinsgrenda må vurderes på nytt. Oppgradering av eksisterende veg er planlagt med en senkning av vegen i Skaret og en alternativ kryssing av området ved Rein kirke. Dette vil på kort og lang sikt bli den sikreste vegen en kan bygge på strekningen, og ikke minst - den vil spare bortimot 100 da dyrkajord. De sparte kostnadene kunne brukes på andre nødvendige prosjekter som utretting av svingene i Ofaret mot Hasselvika. Dette vil i tillegg være i tråd med bestemmelser for nasjonalt jordvern og med den vedtatte Landbruksplanen for Rissa. I tillegg vet vi at veien fra Rissa via Vanvikan til Rørvik er et godt alternativ for de som bor i Rissa sentrum. Tidsmessig er det ingen forskjell. Dette bør vurderes i kost/nyte- sammenheng.

Med hilsen
Fosen Naturvernforening

Magnar Østerås

Ann Kari Ulveseth

Kopi: Fylkesmannen
Kommunen