

FOSEN NATURVERNFORENING

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

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

Vår ref.: A.10.mø1

Deres ref.:

Dato: 09.10.20

INDRE FOSEN KOMMUNE
POSTBOKS 23
7101 RISSA

Reguleringsplan FV 717 Sund – Bradden. Klage.

Innledning

Det vises til detaljreguleringsplan 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 henviser ellers til en eldre kommunedelplan med KU fra 1993. Det beskrives at det vil bli lagt vekt på å hindre at minst mulig dyrkajord og naturverdier skal gå tapt. Formålet er å øke fremkommeligheten og trafikk sikkerheten. 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 initialscredet inn i kvikkleire, vil dette bli etterfulgt av en rekke nye skred i de store, bakenforliggende leiområder fra Botn til sjøsida i Trondheimsfjorden. Det beskrives i planen at en i den første 50- årsperioden må regne med at sjøen i visse tilfelle vil oversvømme veien. Dette vil bety ekstremt økt rasfare i områdene.

Når områdestabiliteten trues vil en kunne få mer omfattende ras som kan true større områder slik som ved Rissa raset i 1978. Rissaraset startet med en utglidning under vann 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 Baustadlunden. Dette viser at det er svært vanskelig på 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. 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

er skjedd 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 kalkgruvedrift, 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, Salbuвика Åfjord, Byneset, Hanekleivtunnelen 2006, Oslofjordtunnelen 2003, Kråkenes ved Alta, Lyngseidet, Nordkjosbotn osv.). Ofte skjer dette ved grøfting og fylling. 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. Mange av disse nevnte rassteder har skjedd de siste 10 år. Hvorfor skal en da utfordre skjebnen i de rasutsatte områdene i Rissa nok en gang?

I følge PBL § 28.1 skal grunn bare bebygges eller endre dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare og sikkerhet mot vesentlig ulempe for natur og miljø. Det samme gjelder for grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltak. Er grunnforholdene for ustabile, eller at arealet ligger i områder som er utsatt for flom- eller skredfare, er arealet ikke egnet til utbygging. Bestemmelsen er av materiell art, og således en selvstendig avslagshjemmel. I dette tilfellet vil vegplanene være i strid med § 28.1 og bør derfor avslås på selvstendig grunnlag. Det fins ikke tilfredsstillende sikkerhet mot tap av menneskeliv og materielle verdier. Utbygging må i størst mulig grad styres utenom fareområder.

Det må også nevnes at klimaeffektene nå beregnes å bli verre enn tidligere antatt. Det blir stigende temperatur, økende havnivå 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. 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 ved Vestlandsforskning og 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 kvikkleireområdet ved Botn innebærer for stor risiko.

I sommer skjedde det et kvikkleirekollaps i fjæresteinene ved Levanger. Plutselig oppstod et synkehull på 20 x 30 meter i en kvikkleirelomme. Et vannførende lag under leira presset seg gjennom og vasket ut salt fra kvikkleira. Derved kollapset strukturen i leira, og den ble flytende og kvikk. Det kan ikke gis noen geoteknisk garanti for at lignende kan skje her ved Botn selv om utallige prøver er tatt og en mengde rapporter skrevet.

I planene er det lagt inn vurderinger av en økning av nedbøren på 20% og lagt til et klimapåslag på 20% frem til 2100, men det som ikke er så godt beregnet er faren med ekstremnedbør, og ikke minst faren i forbindelse med havstigning der det er beskrevet at sjøen av og til vil stige over veinivå slik at veien må stenges. Dette er beregnet å skje allerede i 2050, men hva med de neste 200 år? Utvaskingen vil kunne destabilisere bærende leirmasser i foten av skråningene mot Skårvang og Rein der grunnvannet har høyt trykk og der det er store gradienter. Spesielt opp mot Rein er det svært bratt og ustabil terreng. Utvasking kan også skje under havnivå der fersk grunnvann strømmer opp. Store og langvarige nedbørsmengder kan også øke poretrykket over tid.

Det er mangelfulle stabilitetsvurderinger i de geotekniske data som er lagt til grunn for veiplanene. Dette gjelder flere av kvikkleireområdene langs veitraseen. Virkningene av vibrasjoner og rystelser fra anleggsarbeidet og ikke minst fra trafikken, og da spesielt tungtrafikken, i en 100 eller 200- årsperiode er ikke medtatt i beregningsgrunnlaget.

Beregninger som inkluderer påvirkning av grunn forårsaket av vibrasjoner og rystelser i all framtid mangler. Reelle vibrasjonsrystelser er ikke vurdert. Dette må være en forutsetning for igangsetting av dette prosjektet.

Det er heller ikke foretatt tilfredsstillende risikovurderinger av mulig ras (sannsynlighet og konsekvens) lokalt og i nærområdene. Stabiliteten til det svakeste, og mest kritiske området, må legges til grunn. I følge ny forskning er risikoen for skred mangedoblet som følge av klimaforandringer og ekstremnedbør. Dette er ikke nok hensyntatt i de rapportene som er presentert.

En savner også en risikovurdering av å plassere motvektsmasse helt nede ved strandsonen i forhold til det at denne vektøkningen kan utløse et undersjøisk skred i Botn som kan forplante seg bakover til land. Her må en i tillegg vurdere risikoen ved en fremtidig havnivåstigning opp i motvektsmassene og inn i veigrunnen. I tillegg kan det ikke gis noen garanti mot kvikkleirelommer ved og i Botn. Her foreligger det ingen stabilitetsvurderinger som er god nok.

Dokumentasjon av årsakssammenheng mellom rystelser fra trafikk og ras i leirmasser er generelt mangelfull. Dette impliserer at det for nye prosjekter som innbefatter påvirkning av rystelser fra trafikk i all fremtid må benyttes ekstra høye sikkerhetsfaktorer i beregningene for å kompensere for manglende kunnskap om årsak/virkning. Beregningene konsentrerer seg bare om anleggsfasen, og de få anslag som er gjort dreier seg mest om bare 80 år frem til år 2100. De geotekniske mangler ved prosjektet er så store at planene ikke kan realiseres på dette grunnlaget. Virkningene av vibrasjoner og rystelser fra anleggsarbeidet og ikke minst fra trafikken, og da spesielt tungtrafikken, i en 100- eller 200- årsperiode er ikke medtatt i beregningsgrunnlaget for stabilitet. Pr. år vil det dreie seg om 1 million bilpasseringer. Dette er et selvstendig avslagsgrunnlag.

Spesielt rasfarlig ved Botn

- Landskapet ved Botn er kupert med en del fjell i dagen. Dette medfører en rekke infiltrasjonssoner. Historisk kan en vise til flere ras.
- Leira er inndelt i større horisontale silt- og sandlag med gode muligheter for drenasje og dermed utvasking. Terrenget er dermed ideelt for kvikkleiredannelse.
- Flo- og fjærevariasjoner vil være ugunstig for stabiliteten i strandkanten.
- Det er sleppsoner langs fjell i dagen.
- Lav utgangssaltholdighet. Spesielt utsatt er leire avsatt i sjøvann med liten saltholdighet (brakkvann). Leirområdene i og ved Botn er av denne type.
- Det er avdekket mye kvikkleire og sensitiv leire i området like ved veiføringen og i flere nærområder pluss ute i Botn.
- Mulighetene for kvikkleirelommer er til stede.
- Hellingsvinklene er ugunstige 1/2 - 1/10
- Økende havnivå og ekstremnedbør som følge av klimaendringer vil lettere føre til ras i og rundt Botn.

- Det viser seg at Strømmen blir stadig grunnere og havnivået øker inne i Botn. Det ligger ca 30 cm høyere enn ute i fjorden. Dette kommer i tillegg til den generelle havstigninga. Faren for utvasking i strandsonen og dannelse av kvikkleire øker.
- Erosjon og utgraving i nedre del av skråningen eller skråningsfoten svekker motstand mot utglidning.
- Grunnvannstanden eller poretrykket langs glideflaten øker i fremtiden pga klimaendringer og havnivåstigning, og dette svekker motstanden mot glidning. Grunnvannstand øker i området og når saltinnholdet blir redusert i betraktelig grad gjennom grunnvannsgjennomstrømming o.l. til under 10 g pr liter, kan leiren opptre som kvikk.
- Vibrasjoner og rystelser fra anleggstrafikk, vanlig trafikk og tungtrafikk vil føre til svekkelse av fastheten i grunnen og kan føre til utglidning.

Det er summen av alle usikkerhetene for skred, med tap av menneskeliv og materielle verdier som fører til at planene må avvises.

Havnivåstigning

Det er nå fastslått at havet stiger dobbelt så fort som for noen tiår siden og ligger nå på 3,6 mm pr år mot tidligere 1,9 mm. I følge Norsk Klimastiftelse kan FN's klimapanel IPCC ha tatt feil – havstigningen kan fortsatt dobles fremover i tid. Uansett må vi legge DSB sin veileder fra 2015 til grunn, og her vil det være mest naturlig å følge verdiene som for 1000-års returnivå for stormflo som for Rissa anfører 2,43 m (Nivå 3/F3). Estimert havnivåstigning år 2100 52 cm (RCP 8,5) til sammen 2,91 eller for NN 2000 utgjør det 2,84. I tillegg må en beregne springflo og bølgepåvirkning slik at sikker sone blir 3,64 – 4,00 m. Dette stemmer overens med tommelfingerregelen om å regne som stormflosikkert ved å legge til 1 m til 1000- års returnivå stormflo og plusse på havnivåstigningen. Det må stilles spørsmål ved om beregning for fremtidig havnivå skal ta utgangspunkt i år 2100 slik det skisseres i veiplanene. Det ville være mer naturlig å forholde seg til en 100- års periode fram til 2120 eller aller helst en 200 års periode. I planene er det beskrevet at sjøen vil vaske over veien ved Botn av og til frem til bare 2050, og at veien da må stenges og at omkjøringsalternativ er nødvendig. En slik vei må bygges med tanke på 200- års horisont, og da vil havnivået stige ytterligere. På bakgrunn av dette frarådes å anlegge vei 1 – 2 m over eksisterende havnivå. I tillegg vil Strømmen bli grunnere og grunnere, noe som forverrer situasjonen ytterligere. Sjøen vil stige enda mer, og dette er ikke hensynstatt i planene.

Nye tall publisert i tidsskriftet Nature viser til at forskere nå har oppdaget ekstrem issmelting på Grønland noe som vil føre til den høyeste havnivåstigning på 12 000 år. I 2019 mistet Grønland 500 millioner tonn is og smeltevann. På 200 år kan issmeltingen på jorda få havet til å stige med 3 – 5 meter. FN's klimapanel IPCC mener at stigningen kan bli opptil 1 m innen år 2100. På bakgrunn av disse prognosene vil det være lite forsvarlig å bygge vei helt nede ved Botn. Rasfaren vil i tillegg øke når grunnvannstrykket øker og leira blir vasket ut.

Landbruk

Det vil gå med bortimot 100 da matjord bare av selve veien på strekningen Sund – Bradden. I tillegg vil det gå med mye areal ved skjæringer, fyllinger, nye tilførselsveier, fragmentering mv. Over 100 da av den beste matjorda vil forsvinne. Det skal være en høy terskel for å omdisponere matjord ifølge siste lokale landbruksplan for Rissa 2020 – 2023. I den nye Landbruksplanen er det satt opp et mål om nullvisjon. Kommunen har sett seg som mål å øke det økologiske landbruket. Dette krever ca. 60% mer areal enn konvensjonelt landbruk. Veiføringen vil berøre flere bruk med økologisk drift, noe som vil forverre situasjonen ytterligere. Kommunen har vedtatt tidligere at jordvernet skal praktiseres strengere sentralt i

kommunen på den beste matjorda. Dispensasjonspraksisen skal gjenspeile at jordvernet er et forhold det skal legges særlig vekt på.



Regionale og nasjonale mål tilsier det samme. I Stortingsmelding nr. 11 fra Landbruk- og matdepartementet beskrives økt bærekraftig matsikkerhet, videreutvikle Norge som matnasjon, sikre bruk av landbruksarealer og beskytte arealressursene. Landbruksdirektøren for Trøndelag, Tore Bjørkli, uttaler i den forbindelse at det er på tide med et mer ambisiøst jordvernmål. Han uttaler også at jordflytting er noe tull da all erfaring tilsier at det er svært vanskelig å oppnå samme kvalitet på nytt areal. Selv om det finnes eksempler på at tilsvarende kvalitet kan oppnås i forskningssammenheng, der alle forhold er optimalisert, vil det være store utfordringer med dette i større skala. Det er dessuten svært utfordrende å finne arealer å flytte matjorda til i en klimasone som er minst like godt egna for matproduksjon som der jorda flyttes fra.

Norge har siden 2015 hatt et mål om å ikke omdisponere mer dyrka mark enn 4000 da i året. Samferdsel stod for den klart største andelen av omdisponering med 37% i 2019. Bare ca 300 da (7%) ble tilbakeført til landbruksformål. Dette viser at de planene som beskrives, også i dette tilfelle for Sund – Bradden, stort sett er av teoretisk art. Planene beskriver nok så uforpliktende at jord skal tas vare på og tilbakeføres i stor grad.

I reguleringsvedtaket ble det innlemmet et tilleggspunkt om at det ved flytting av matjord skulle foregå etter retningslinjer vedtatt av kommunen basert på fagkompetanse til NIBIO og Norsk Landbruksrådgivning for å hindre forringelse av matjorda. Dette kan synes å være nok så tilfredsstillende, men egentlig handler denne fagkompetansen om rent, generelle faglige råd fra en håndbok om jordflytting, dvs. praktisk gjennomføring, behandling av jord, miljøhensyn, fremmede arter osv. Det er på ingen måte noen forpliktelse eller garanti for at jorda blir flyttet og at den kan drives på en like god måte som før.

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. 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 mere 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 100 da matjord til ny vei i Rissa. Viktigheten av å satse på egen matproduksjon ble kraftig forsterket nå under koronapandemien. Dette er i strid med nasjonal jordvernpolitikk. Reguleringsplanen må derfor avvises på selvstendig grunnlag ut fra dette.

Subsidiært kreves at denne reguleringsplanen ikke kan iverksettes før kommunen har godkjent arealet som skal ha jordmassene. Erstatningsarealet, som ikke må gå på bekostning av natur, må omsøkes og vedtak fattes, slik det allerede praktiseres i flere andre kommuner.



Kostnad

Vi så forrige gang at kostnadsrammen for vei mellom Stadsbygd og Vemundstad ikke holdt for gjennomføring av det prosjektet. I denne omgang foreligger det ikke eksakte kostnadsoverslag, men ut fra vanlige normer for veibygging må en regne med at det kan fort bli det dobbelte av tilgjengelige midler på 320 millioner. I følge SVV sine egne beregninger fra 2014 ligger prisen for en tilsvarende vei med bredde 6,5 m på fra 50 000 – 90 000 kr pr. m. For 320 millioner blir det bare 45 000 kr pr m. Dette betyr at 320 millioner vil bli alt for lite og at det derfor kan være umulig å realisere prosjektet slik som på veien Stadsbygd – Vemundstad. Ved Sund – Bradden vil det bli svært kostbart når så mange tilleggsveier skal bygges, så mye jord skal flyttes både midlertidig og permanente, jordbruksareal skal erstattes, gårdsbebyggelse skal erstattes, spesielle sikringstiltak mot kvikkleireras skal etableres, større mengder geotekniske rapporter skal medregnes, massetilgang fra veien mot Ufaret osv. Et hovedkrav blir at det i første omgang legges fram et eksakt kostnadsoverslag som inneholder alle disse elementene. Vi har krevd å få lagt frem kostnadene for de geotekniske rapporter, men uten å lykkes. Vi mener at dette må innregnes i veikostnadene her som andre steder.

Det er opplyst at veien tidligere er beregnet til 152 millioner 2008 kr. Nå ser det ut til at det er 320 mill til rådighet. Hvor mye er brukt allerede på geotekniske undersøkelser? Hvor mye er beregnet til veien i dag? Hva er prisstigning på veien? Enkelte veier har steget med 300% på 15 – 20 år. 250% utgjør 380 mill. Utbygger har ikke lagt frem reelt kostnadsoverslag, og dette er å betrakte som svikt i følge utredningsplikten i FVL, §17.

Konsekvensutredning

Vi mener at konsekvensutredning må foretas da den gamle i forbindelse med kommunedelplanen i 1993 er foreldet. I følge forskriften for KU Vedlegg I 6b må denne planen konsekvensutredes.

Den nye reguleringsplanen samsvarer heller 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

I Rylbukta der veien passerer bare noen meter unna sjøen er det observert arter med særlig stor forvaltningsinteresse (svarthalespove, skjeand, stjertand). Det er beskrevet at området skal undersøkes våren 2020, men å basere seg på en feltdag eller to nå vil bli for snevert. Dette gir et tilfredsstillende faglig grunnlag. I følge kommunens viltkart tilhører sørlige og sørvestlige side av Botn, sammen med Strømmen, 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 rastebiotop, viktig overvintringsområde, myteområde for ærfugl, hekkeplass og viktig for næringssøk for en rekke arter (stokkand, krikand, brunnakke, kvinand, vipe, heilo, myrsnipe, dvergsnipe, polarsnipe, brushane, rødstilk, enkeltbekkasin, sangsvane, toppand, bergand, havelle, siland, gravand, tjeld, enkeltbekkasin, fiskemåke, sivsanger, hegrer osv.).

Området er betegnet å ha regional/nasjonal interesse. Det er et nøkkelområde for mange arter med et uvanlig mangfold. I følge Flerbruksplan Botn kan det ikke settes i verk tiltak som forringer fuglenes livsmiljø. En skal ta vare på og forbedre viltbiotopene. Nedslagsfeltet og Botn skal sikres en langsiktig forvaltning der mangfoldet styrkes og bevares for fremtidige

generasjoner er et av hovedmålene. Det vil være vanskelig å oppfylle disse målene hvis en anlegger en større fylkesvei i vannkanten i det viktige fugleområdet. Det er viktig at det biologiske mangfold og bevaring av økosystemer og nøkkelbiotoper blir et overordnet element i den regionale og kommunale planlegging. Dette er også av nasjonal betydning.

Naturmangfoldloven

Etter § 7 i Naturmangfoldloven, som supplerer FVL's krav om utredning, skal prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 legges til grunn for skjønnsutøvingen. Vurderingen og vektleggingen av prinsippene skal fremgå av beslutningen slik at det kan kontrolleres i ettertid om prinsippene er vurdert. Det stilles visse minstekrav til oppfyllelse av vurderingene av Naturmangfoldlovens prinsipper. Dette er en naturlig følge FVL's krav til utredning og informasjon i § 17. Selv om prinsippene i Naturmangfoldloven er vurdert er det viktig at konklusjonen er i tråd med vurderingene. I planforslaget for veien synes det å mangle en god nok vurdering av Naturmangfoldloven. Området er viktig for fugl, fisk og planter.

Arealbeslag er en av hovedutfordringene for å opprettholde artsmangfoldet ifølge Naturpanelet IPBES sin tilstandsrapport om klodens naturmangfold. Menneskelig aktivitet har medført omfattende endringer i 75% av miljøet på land, halvparten av alle elver og 40% av det marine miljøet. Dette betyr videre at for å redde tapet av artsmangfold så må forvaltningen begynne å ta denne vurderingen inn i Naturmangfoldloven. Allerede en million av klodens åtte millioner plante- og dyrearter kan bli utryddet ifølge Naturpanelet. For halvparten er det allerede for sent. Forringelse og ødeleggelse av natur er det miljøproblemet som påvirker flest globalt.

Planretningslinjer i strandsonen

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. 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. På bakgrunn av dette synes planforslaget å være dårlig gjennomtenkt og vi ber om at hele planen om å legge ny vei helt nede ved sjøen vurderes på nytt.

Alternativ veitrasé

Det ligger en ferdig reguleringsplan for deler av strekningen FV 717 Sund – Bradden som skal tas først ifølge Stortingsvedtaket. 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. Det vil også bidra til at folk som bor ved Skaret fremdeles kan beholde tilgangen til det mye brukte utfartsstedet Rundhaugen. Det vil være svært uheldig at den nye veien, som nå planlegges, kommer i konflikt med nettopp dette utfartsstedet. Det betyr mye for friluftsliv og folkehelse i dette området.

Vi vil anbefale å vurdere oppgradering av eksisterende trasé gjennom Reinsgrenda på nytt. Den blir kortere, raskere og billigere å anlegge og drifte. Denne reguleringsplanen er allerede godkjent, og den er også ferdig klagebehandlet av den gang Fylkesmannen i Sør- Trøndelag. Mulig den får 2% større stigning enn veinormalen, men dette må være bedre enn å risikere leirras og tap av menneskeliv og materielle verdier, pluss 100 da dyrkajord mv. For øvrig er det lansert en vei med tunellalternativ for Skardet og 5% stigning til en prislapp under 300 millioner. Dette vil i tillegg være i tråd med bestemmelser for nasjonalt jordvern og med den vedtatte Landbruksplan 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 ikke bare i kost/nyte- sammenheng, men også i risikosammenheng over en lengre tidsepoke enn 80 år frem til år 2100, slik som det flere ganger beskrives i reguleringsplanen. Veien må beregnes for en 200- årsperiode.

Krav om oppsettende virkning

På bakgrunn av at gjennomføringen av tiltaket fører til uopprettelige skader med alvorlige konsekvenser for bl.a. landskap, natur og friluftsliv, rasfare bes det om oppsettende virkning. Det skal dessuten være en reell klagemulighet. Gjennomføringen av vedtaket kan heller ikke betraktes som en hastesak. Tiltaket fremstår bl.a. som mangelfullt geoteknisk, det er i strid med lokale/nasjonale retningslinjer for jordvern, det er ikke tilstrekkelig kostnadsberegnet og det finnes et tilfredsstillende alternativ.

Med hilsen
Fosen Naturvernforening

Magnar Østerås

Ann Kari Ulveseth

Kopi: Fylkesmannen
Fylkeskommunen