



Naturvernforbundet
i Rana og omegn

Naturvernforbundet i Rana og Omegn
v/ leder Frode Solbakken
8646 Korgen
e-post: frodesolbakken@hotmail.com

Dag Johansen
sekretær
8613 Mo i Rana
e-post: dag.johansen@helgelandssykehuset.no

16.02.2023

Til Asplan Viak AS
5824 Bergen
e-post: henning.stakseng@asplanviak.no

Kopi:

- Avinor AS
2061 Gardermoen
e-post: post@avinor.no
- Statsforvalteren i Nordland
e-post: sfnopost@statsforvalteren.no
- Rana kommune
e-post: postmottak@rana.kommune.no

Høringsuttalelse Avinor AS sitt Planforslag 3090 Deponering av myr- og jordmasser i Langdalen/Langtjønna og i Stordalen, Rana kommune
Høringsfrist: 20. februar 2023

Innledning:

Naturvernforbundet i Rana og Omegn har, når den nye flyplassen i Mo i Rana først ble vedtatt realisert, vært opptatt av at utbyggingen skal skje etter beste kunnskap og planer for minst mulig skade på naturmangfold og klima. Dette har vi framført med begrunnede forslag i flere tidligere høringsuttalelser samt i en bekymringsmelding den 25.03.2021 til Avinor AS og daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide der vi påklaget store mangler i planverket for utbygging av ny flyplass på Steinbekkhaugen i Mo i Rana, bl.a. konsekvensene for myrområdene som ville bli berørt. Vi påpekte utdaterte konsekvensutredninger i strid med Forskrift om konsekvensutredninger av 2017 §28 og fravær av Miljøoppfølgingsplan før tillatelser ble gitt og anleggsarbeidet satt i gang,.

Våre påpekninger ble ikke tatt til følge. Men den 29.04.2021 mottok vi svar fra Knut Arild Hareide som avsluttet brevet sitt med at «...jeg legger til grunn at Avinor gjennomfører denne utbyggingen på en måte som gir minst mulig negative effekter på klima og miljø i tråd med målsettingene i Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen.» Siden har utbyggingen vært preget av nettopp denne mangelfulle, overfladiske planleggingen og medført ad hoc-søknader og -tillatelser på løpende bånd etter hvert som «nye» problemer dukker opp i anleggsområdet

og med miljøet som den tapende part, akkurat som vi påpekte kunne skje i vår bekymringsmelding 25.03.2021. Dette gjelder anleggshogsten som startet på et uheldig tidspunkt og med lite skånsomme metoder september 2021, utslippsrør til like ovenfor gyteområdet Avakåsa i Ranaelva m/utslippstillatelse både for anleggs- og driftsfasen samt tillatelse til å legge utslippsrøret i gytebekk. Sist ut er foreliggende Planforslag 3090 Deponering av myr- og jordmasser, eller «disponering» som det også kalles i sakspapirene.

Sammendrag:

I dokumentet Høring/kunngjøring 24.01.2023 «*Disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn Fagerlia*» står det i tredje avsnitt, sitat: «Intensjonen er å forsøke å bevare myrfunksjonen så godt som mulig for massene som flyttes til det nye planområdet, og samtidig ivareta naturmangfoldet best mulig.» Det nye planområdet som myrmassene samt jordmasser med røtter foreslås flyttet til, er Langdalen, evt. også Langtjønna pluss Stordalen sør for flyplassen, områder som skal være uberørt i gjeldende utbyggingsplan. Og det er snakk om betydelige mengder. Ifølge utrederfirmaet Asplan Viak sitt notat «*Planinitiativ. Detaljregulering for disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn Fagerlia*» side 9 anslås oppgraving av 500 000 m³ jordmasser og 650 000 m³ faste myrmasser, minus 255 000 m³ som skal kjøres til eksternt lager, altså netto 895 000 m³ myr- og jordmasser m/røtter hvilket tilsvarer 89 500 lastebillass hvis vi regner 10 m³ pr. lass (vanligvis litt mindre).

Naturvernforbundet i Rana og omegn vil i denne høringsuttalelsen dokumentere at all tilgjengelig kunnskap tilsier at noen reetablering av myr kommer aldri til å skje med en sånn kverning og deponering av myrmasser. Dette er med respekt å melde fri fantasi. Resultatet vil isteden bli et enda dårligere klimaregnskap for Mo i Rana lufthavn Fagerlia og Rana kommune fordi det eventuelle myr- og jorddeponiet vil lukke inn og stanse den CO₂-fangende evnen til myr og våtmark i Langdalen og Stordalen for all overskuelig fremtid, i tillegg til at all lagret karbon i deponiet vil bli frigjort over tid etter hvert som vannet i myrmassene renner ut og nedbrytningsprosessene tar over. Videre vil tiltaket rasere naturmangfoldet i Langdalen (evt. også Langtjønna) og Stordalen og gjøre områdene til en uframkommelig sump for mennesker og dyr, f.eks. for reinen til Ildgruben Reinbeitedistrikt hvis nylige inngåtte avtale med Rana kommune bl.a. skulle være strengere håndheving av gjeldende arealplaner. Naturmangfoldet i Langdalen er spesielt verneverdig med gransumpskog og høgstaudeskog, begge rødlistede naturtyper, samt flere rødlistede fugle- og plantearter. Videre vil et evt. myr- og jorddeponi av disse dimensjoner medføre langvarig avrenning med surt vann (lav pH), humus og evt. toksisk treverdlig jern til Langtjønna, Tverrbekken og Steinbekken, hvorav Steinbekken regnes som den viktigste gytebekken til Ranaelva. Dette vil ytterligere true det nasjonale laksevassdraget vårt. Naturvernforbundet anser planforslaget som det absolutt verste ad hoc-tiltaket rundt flyplassutbyggingen til nå med maksimert tap både for klima og natur og tilrår derfor at det ikke brukes mer penger og ressurser på utredninger, men legger planforslaget der det hører hjemme, i skuffen. Som alternativ foreslår vi bevaring av myr i anleggsområdet på Steinbekkhaugen etter foreliggende kunnskap i den grad det er mulig og ellers deponering av overskuddsmasser på allerede ødelagt berggrunn i Rana.

1. Deponering eller disponering?

I det innledende dokumentet «*ROS Sjekkliste Plan 3090*» blir planforslaget beskrevet med rene ord, sitat: «Formål med planforslaget er å legge til rette for deponering av myrmasser. Det vil også kunne bli deponert andre masser innenfor planen.» I resten av dokumentene som følger med planforslaget, f.eks. «*Referat fra oppstartsmøte i plansaker 16.12.2022*» eller i «*Varsel planoppstart*» til grunneiere, Sametinget, Statsforvalteren i Nordland m.fl., blir tiltaket omtalt som «disponering av myrmasser».

Det er forskjellige betydninger her. Disponere får en til å tenke på å eie, ha, forvalte eller rå over mens deponere og deponi leder tankene på å lagre eller lagringsplass. Det er opplagt at planforslaget dreier seg om å skaffe tillatelse til å bruke Langdalen (evt. også Langtjønna) og Stordalen som lagringsplass og deponi for myr-, jordmasser og røtter. Det gjør ikke realitetene i saken bedre å forsøke og pynte på beskrivelsen.

2. All tilgjengelig dokumentasjon tilsier at Planforslaget ikke vil føre til reetablering av myr

I alle plandokumentene gjentas det at intensjonen med forslaget er å reetablere myr. F.eks. står det i dokumentet «*Planinitiativ. Detaljregulering for disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn Fagerlia*» forfattet av Asplan Viak på side 6, sitat: «Planen er også ment som et avbøtende tiltak for å forsøke å redde myrmasser ved opparbeiding av myr.» Samtidig gjentas det også at det foreligger stor usikkerhet om tiltaket vil fungere etter hensikten, f.eks. i samme dokument på side 6, sitat: «Lokal håndtering vurderes som den mest fornuftige løsningen, selv om det er knyttet stor usikkerhet til om dette vil fungere etter intensjonen eller ikke.» eller på side 20, sitat: «Tanken om å kunne lagre myrmasser som kan bevare/reetablere en myrfunksjon som lager for CO₂, er utfordrende og det er vanskelig å finne referanser på et slikt prosjekt med et omfang som dette.» (vår understrekning)

Nei, det er ikke vanskelig å finne dokumentasjon på at dette ikke vil fungere. På nettsiden til Statsforvalterembedet (statsforvalteren.no) fant vi f.eks. Nye Veier AS sin søknad om utslipp i forbindelse med bygging av E39 Mandal Øst – Mandal by fra 2020 (1). I kapittel 4.2.6 «*Deponering av myrmasser*» beskriver Nye Veier først de naturlige prosessene som foregår i myr, dvs. langsom nedbrytning av planterester under anaerobe forhold og lav pH i myrvannet. Deretter hva som skjer når myrmasser graves ut. Myrmassene vil da tape vanninnholdet og samtidig eksponeres for oksygen og avgi klimagassene CO₂ og CH₄ (metan). Inneholder myrmassene i tillegg mye toverdig jern (Fe²⁺) så vil vannavrenningen også få høyt innhold av treverdig jern (Fe³⁺) grunnet oksidering. Treverdig jern er toksisk for fisk og kan medføre fiskedød pga. utfelling på gjellene (okerkvelning). Oss bekjent er jerninnholdet i myrene på Steinbekkhaugen ikke analysert (ikke dét heller...).

I konklusjonen beskriver Nye Veier om hva som skjer ved deponering av myrmasser og vi siterer: «*Myrmasser er utfordrende å deponere. De inneholder store mengder væske som gjør deponiområdene ustabile, i tillegg til at det begrenser etterbruken av området. Håndtering av myrmasser fører til avrenning av surt myrvann samt luktproblematikk. Ved inngrep i myrmasser blir hydrologien i området endret. Det kan føre til økt flomfare og økt tørke ved at evnen til fordøye vannet reduseres.*»

Heller ikke hos Norges største forskningsinstitutt, Norsk institutt for bioøkonomi NIBIO, vil Avinor finne støtte for teorien om at oppgraving og deponering av myrmasser er noe tiltak for reetablering av myr. I NIBIO-artikkelen Restaurering av myr, også fra 2020, beskrives det hvordan restaurering kan skje, sitat (2): «Restaurering av myr innebærer å tilbakeføre menneskepåvirket myr til naturlig tilstand gjennom tetting av grøfter, heving av grunnvannstanden og gjeninnføring av myrvegetasjon.... Restaurering er et aktuelt tiltak for nedlagte torvtak og dyrket myr tatt ut av drift,

men kan også vurderes for dyrket myr som krever omfattende ny drenering.» Reetablering av myr forutsetter m.a.o. at den grunnleggende strukturen i myra er tilstede hvilket overhodet ikke vil være tilfelle etter oppgraving, kverning og deponering.

Statens Vegvesen sin rapport nr. 423 «Når vegen berører myra – god forvaltning av myr i vegplanlegging, bygging og drift» fra 2015 (3) er også klar på at deponering er aller siste utvei som bør unngås (side 25) og ikke noe tiltak for reetablering av myr. Rapporten drøfter og gir konkrete føringer for bevaring av myr innen veibygging langs de samme retningslinjer som NIBIO foreskriver, som f.eks. å legge en vei på oversiden og ikke nedsiden av ei myr (for å unngå drenering), tette dreneringsgrøfter o.l.

Avinor og Asplan Viak sin hypotese i Planforslag 3090 om at deponering av oppgravede, kvernedde myrmasser kunne være et tiltak for reetablering av myr, har m.a.o. ingen støtte i tilgjengelig kunnskap om myr og framstår som fri fantasi og ønsketenkning.

3. Avrenning av surt myrvann og evt. treverdig jern (Fe³⁺) til Langtjønna, Tverrbekken og Steinbekken er overhodet ikke vurdert i Planforslaget.

Langtjønna drenerer til Tverrbekken som siden fortsetter i Steinbekken og Ranaelva. Steinbekken regnes som den viktigste gytebekken for den lakseførende delen av det nasjonale laksevassdraget vårt. Ranaelva har allerede blitt påført skadelige utslipp i anleggsfasen og kanskje også i driftsfasen (hvis vår klage til Miljødirektoratet ikke fører frem) via et utslippsrør til like ovenfor det viktige gyteområdet ved Avakåsa. Sur avrenning, humus og evt. også avrenning av treverdig jern (Fe³⁺) fra det foreslåtte myrdeponiet til Steinbekken er overhodet ikke omtalt i Planforslag 3090, og heller ikke av Rana kommune ifølge «Referat fra oppstartmøte i plansaker 16.12.2022». Kommunens representanter fremførte i det hele tatt ingen motforestillinger til deponiforslaget i dette oppstartmøtet. Forstår Rana kommune at Ranaelva sin status som nasjonalt laksevassdrag kan bli satt i spill dersom elva blir utsatt for den ene truende «detaljreguleringen» etter den andre? Så langt tyder alt på at kommunen ikke ser noen naturverdier å ta vare på i flyplassprosjektet og svikter dermed sin oppgave som naturforvalter for allmennheten.

4. Oppfylling av Langdalen, evt. Langtjønna og Stordalen med myr-, jordmasser og røtter vil ødelegge rødlistet naturmangfold og forverre klimagassregnskapet for flyplassprosjektet betydelig.

Det er kjent at Langdalen med øst- og vestenden av Langtjønna er registrert med rik gransumpskog, en rødlistet sterkt truet naturtype, samt middels rik/rik myr som er en naturtype kjent for å huse et stort biologisk mangfold av spesialiserte arter. Det er ellers i området rødlistet høgstaudegranskog samt registrert flere rødlistede fugle- og plantearter, jf. «Planinitiativ. Detaljregulering for disponering av myrmasser ved Mo i Rana lufthavn Fagerlia» side 24. På samme side står det at «Det vil i tillegg bli vurdert om det er aktuelt å undersøke evt. fiskebestand etc. nærmere». Vi må av egen erfaring opplyse om at det ikke dreier seg om «evt. fiskebestand» i Langtjønna. Her har vi selv fanget ørret, sågar sjørret, altså anadrom laksefisk. Alt dette vil bli rasert dersom det blir gitt tillatelse for planforslaget om deponering av 895 000 m³ myr-, jordmasser og røtter.

Men det som heller ikke er tenkt på i Planforslag 3090, er at alle myr og våtmarker i Langdalen og Stordalen bli lukket inne og miste sin CO₂-fangende evne for all overskuelig framtid. Det evt. tiltaket vil derfor gjøre klimaregnskapet for flyplassprosjektet og Rana kommune maksimalt dårlig når de deponerte myrmassene i tillegg tørker ut og omdannes til CO₂ og CH₄ (metan).

Konklusjon:

Punktene 1. – 4. ovenfor med etablert kunnskap om myr gjør det klart at Avinor sitt planforslag om å deponere 895 000 m³ myr-, jordmasser og røtter i Langdalen, evt. Langtjønna, og i Stordalen med sikkerhet aldri vil reetablere myr, men vil gjøre klimagassregnskapet for flyplassprosjektet på Steinbekkhaugen og for Rana kommune maksimalt dårlig med dobbelt CO₂-tap, både fra de deponerte myrmassene og fra opphør av CO₂-fangst i de innelukkede myr og våtmarker i Langdalen og Stordalen, *samtidig* som det vil rasere sjeldent, rødlistet naturmangfold og true Ranaelvas viktigste gytebekk, Steinbekken, med lav pH og evt. toksisk treverdige jern. Det bør derfor ikke kastes bort mer ressurser og penger på Planforslag 3090 til nye utredninger, men legges i skuffen der det hører hjemme.

Som nevnt innledningsvis er Naturvernforbundet nå opptatt av at flyplassprosjektet på Steinbekkhaugen, når det først er i gang, gjennomføres etter beste kunnskap og planer for minst mulig skade på naturmangfold og klima. I lys av Norges forpliktelser i Parisavtalen og den nylig inngåtte Naturavtalen i Montreal må derfor for det første all myr i selve anleggsområdet på Steinbekkhaugen bevares så godt det lar seg gjøre i tråd med den kunnskapen som finnes og ikke etter fri fantasi som preger Planforslag 3090. For det andre må det være nulltoleranse for å ødelegge naturmangfoldet med de uberørte myr og våtmarkene som ligger utenfor det vedtatte planområdet for flyplassen, på sørsiden i Langdalen, Langtjønna og Stordalen. Klimagassregnskapet for overskuddsmasser av myr, jord og røtter vil uansett være der som en skamlett for hele flyplassprosjektet på Steinbekkhaugen i all framtid, men vil gjøre minst skade om det deponeres på allerede ødelagt berggrunn i Rana og med en langsiktig plan for å minimere klimagassutslippene fra deponiet.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Rana og omegn

v/ Frode Solbakken
leder

Dag Johansen
sekretær

Referanser:

- (1) <https://www.statsforvalteren.no/siteassets/fm-agder/dokument-agder/miljo-og-klima/forurensning/horinger/2020-e39-greipsland-ime/soknad.pdf>
- (2) <https://www.nibio.no/tema/miljo/tiltaksveileder-for-landbruket/tiltak-mot-klimagassutslipp-fra-landbruket/myr-og-klimagasser/restaurering-av-myr>
- (3) <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljo-og-omgivelser/rapport-myr-ferdigstilt.pdf>