



Naturvernforbundet

Molde

Molde 30.3.23

Deres ref: 21/258307 Grandfjæra vest

Statens vegvesen firmapost@vegvesen.no

Oppstart av planarbeid for Grandfjæra vest - innspill til planprogram og områdeplan

Vi vil vise til forslag til planprogram av 25.11.22 og kunngjøring av oppstart av planprosessen i mars.

Tidligere har vi på ulike måter engasjert oss for bruk av elektriske ferger som det beste for klima, natur og bærekraft.

Våre innspill til planleggingen og hovedkrav til utredninger er:

- Vi frarår et massedeponi i sjøen. Det er lettere å få kontroll med de negative virkningene for naturen av et steindeponi på land enn i sjøen.
- Vi ønsker en utredning der områdeplanen blir sett i et helhetlig perspektiv for byutviklingen. Det må legges spesiell vekt på behovet for mindre biltrafikk og bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- Vi ønsker en utredning der forutsetningen for byplanleggingen er at det aldri blir aktuelt med et tunelløp 2 og nye store utfyllinger.
- Vi ønsker en utredning der tunellsteinen blir vurdert som en ressurs som kan erstatte behovet for utvidelse av eksisterende steinbrudd og åpning av nye.
- Vi ønsker en samlet plan for deponering av tunellstein.

- Aktuelle områder for utsprenning av stor plastringstein til utfyllingskanten må utredes.
- Metoder for oppsamling av ledningsplasten som følger med steinen må utredes.
- Dersom mudring blir vurdert, må behovet og lokaliseringen av deponi for mudringsmassene utredes.
- Vi ønsker at en kombinasjon av en sjeté med siltgardin blir utredet slik at utfyllingen kan skje i et lukket sjøområde.
- Kravene i §§ 8–12 i naturmangfoldloven, og med spesiell vekt på § 10 om samlet belastning, må få en sentral plass i utredningsarbeidet.
- Viktige krav i forskriften om konsekvensutredninger, i tillegg til naturmangfold og landskap, er tema som økosystemtjenester (sjøen som matprodusent), forurensning, vannmiljø, transport, energi og klima. (Jfr. § 21 i forskriften om konsekvensutredninger).
- Bestemmelsene i § 22 om metode, kilder og usikkerhet og § 23 om forebygging av virkninger må med.
- Behovet for gode forhold for syklende, gående og rutebussene i også anleggsperioden må utredes.

I lang tid har sjøen blitt brukt som avfalls plass. For byen ble Rottedynga den utvalgte. Etter hvert ble Moldefjorden avfalls plass for stadig flere miljøgifter. I Grandfjæra er det registrert overskridelser av PAH, PCB og TBT. På midten av 50 tallet kom plasten til både strand og sjø. Nå er Grandfjæra vest ønsket som en lett vint og billig avfalls plass for stein.

Sjøen og havet er et åpent økosystem med et naturmangfold vesentlig større og mer rikholdig enn på land. Etter FNs bærekraftsmål 14 må vi bli bedre til å bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling. Vi må derfor frarå at Grandfjæra blir brukt som tipplass for de store mengdene med stein.

Det meldte tippområdet for stein fra Kringstadtunellen føyer seg inn i rekken av bit for bit planleggingen av Møreaksen (Ørskogfjellet – Bolsønes). Strategien som brukes hindrer en helhetlig vurdering av miljøkonsekvensene av prosjektet.

Utfordringene med massedeponi, stykkevis planlegging og en mangelfull konsekvensutredning er et av temaene som vi tok opp i klagen på kommunestyret sitt vedtak for Julbøen – Molde.

Byplanlegging

I forslaget til planprogram er det vist til den nasjonale forventningen der kommunene har en aktiv og helhetlig areal og sentrumspolitikk med vekt på styrking av sentrumsområdene. Boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser og

tjenestetilbud lokaliseres i eller tett på sentrum, med god tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange.

Dersom målene skal være mulige, vil det for oss være naturlig med et større planområde. Etter forskriften om konsekvensutredninger skal de samlede virkninger av en plan eller tiltak vurderes i sammenheng med blant annet influensområdet.

Vi savner et helhetlig perspektiv for byutviklingen. I den sammenheng bør det tas standpunkt til hvilke arealformål det er behov for i sentrum. Er det for eksempel behov for mest boligareal på utfyllingen eller vil behovet for sentrumsnære boliger avta når Lundavang blir omregulert til et nytt stort boligområde? I Grandfjæra øst kommer det flere nye boliger. Kanskje vil en del av etterspørselen etter nye boliger i framtida gå østover i retning mot Hjelset?

Dersom en vesentlig del av utfyllingen blir regulert som friområde, regner vi med at det går med det som med andre friområder i kommunen. Det er ikke økonomi til kjøp og opparbeiding av arealene til det formålet.

Etter referatet fra samrådsmøtet, regnes det med en økning i trafikken gjennom Kringstadunellen etter at det første løpet er bygd. Det kan bli behov for tunnelløp 2 rundt 2050. Som kommentar til vår klage til statsforvalteren om prognoser ble det opplyst at trafikkanalysene viser mest trafikkvekst mellom by og omland.

I den sammenheng vil vi merke at det er ikke bare Møreaksen som er inne i den nasjonale transportplanen. Vi vil vise til sidene 145 og 146 der det kommer fram at Regjeringen viderefører målet om at veksten i persontransporten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Vi vil rå til at det målet blir lagt til grunn, og at det derfor blir sett bort fra prognosene for et tunelløp 2 i byplanleggingen. Trafikkmengder av en slik størrelse omkring 2050 og enda mer utfylling er ikke forenelig med en bærekraftig byutvikling. 2050 er det samme året som kommunen etter vedtak skal ha blitt klimanøytral. Nok et eksempel på målkonflikter som ikke har blitt vurderte i verken vegvesenet sine utredninger eller i kommunen sine tidligere saksframstillinger om Møreaksen.

På side 3 i forslaget til planprogram leser vi:

Da sjøarealene er regulert til utfylling i gjeldende reguleringsplan vurderer vi ikke alternative deponiområder som relevant og reelt i saken. Det foreslås utredet to alternativer; en videreføring av dagens status (0-alternativet) og deponering av overskuddsmasser i Grandfjæra (alternativ 1).

Dette er en uryddig formulering. Når poenget er planlegging av en ny bydel, regner vi med at dette arealmessig er av et helt annet omfang enn det utfyllingsarealet som tidligere er vedtatt. I forslaget til planprogram hadde det derfor vært nyttig med informasjon om størrelsen på det arealet som tidligere er godkjent til utfylling og størrelsen på den foreslåtte utvidelsen.

Overskuddsmasser

Et av punktene som vi tok opp i vår klage på kommunestyret sitt vedtak, er avvik fra det vedtatte planprogrammet for Møreaksen. Sitat fra side 17:

“Disponering av overskuddsmassene skal omtales i planarbeidet. Deponiområder som vil kunne gi permanente konsekvenser beskrives under ikke prissatte konsekvenser som landskapsbilde og naturmiljø. Aktuelle steder for deponier må vurderes for kapasitet og egnethet. Dette gjelder også vurdering av mulige utskipningssteder for deponimasser. For egnethet må landskap, naturmiljø, grunnforhold, transportavstander være med i vurderingen.”

Vi tok behovet for en samlet utredning om massedeponi opp på nytt i vår uttalelse til reguleringsplanen for E39 Bolsønes. Dette ble kommentaren:

“Overskuddsmassene kommer fra Kringstad tunellen, men vil i stor grad bli transport gjennom Bolsønes. Det er derfor bedre at det gjennomføres en egen felles konsekvensutredning for massedeponi i Molde. Statens vegvesen ønsker at massene ikke bare skal deponeres, men benyttes til by- og næringsutvikling. Det er derfor viktig at Molde kommune har styringen på utredningen, for å finne en lokalisering som gir god samfunnsnytte – Grandfjæra og Bolsønes er aktuelle områder.”

Vi må fortsatt etterlyse en felles konsekvensutredning for massedeponi i Molde før planprogrammet for Grandfjæra vest blir vedtatt.

Vi regner med at det vanligste ved tunelldrift er å ta ut omtrent like store mengder stein i hver ende av en tunell. Det er fortsatt ikke avklart hvor steinen som blir tatt ut i Mordalen er tenkt transportert til. Vi regner med at det blir ikke plass til all steinen i Kjerringsundet dersom halvparten kommer fra Tautra-tunellen og halvparten fra Kringstad-tunellen. Tiden må være moden for at dette blir utredet.

Etter konsekvensutredningen for Julbøen – Molde, skal det bli egne deponi for ubrukbare masser og andre deponi for brukbare masser. Etter det vi har fått med oss er brukbare masser stein som egner seg til vegbygging. Vi regner da med at de ubrukbare massene er tenkt til utfyllingen i sjøen. Mulige midlertidige deponi for brukbare masser bør også bli en del av utredningsarbeidet.

I tillegg til stein til utfylling, regner vi med at det blir behov for stor plastringstein ytterst. Aktuelle områder for uttak av plastringstein må inn i konsekvensutredningen. Dette for å sikre en vurdering av de samlede miljøkonsekvensene av tiltaket.

I en tidlig fase bør det komme fram hvilke tiltak i Grandfjæra som er aktuelle for å sikre de ustabile sedimentene mot utglidning og miljøkonsekvensene av de tiltakene.

Alternativ

Etter punkt 5.1 i forslaget til planprogram om alternativ som foreslås utredet, er 0-alternativet definert til å være at området videreføres slik som det ligger i dag og uten utfylling. Dette er en oppstyking og vurdering av prosjektet som vi er uenig i. Vi mener at 0 alternativet er at Møreaksen ikke blir bygd. I vår klage til statsforvalteren har vi begrunnet den mangelfulle utredningen av 0-alternativet, etter forskriften om konsekvensutredninger, i det som vi mener er den rette sammenheng.

I vegvesenet sine kommentarer til vår klage leser vi på side 5 at det finnes flere alternative sjødeponi som kan være aktuelle for Molde tunnelene. Det må være et rimelig krav at dette blir konkretisert, og at utredningen av alternativene i sjø som eventuelt er forkastet blir lagt fram.

Vi mener at kravet i § 14 punkt c i forskriften ikke er fulgt opp i forslaget til planprogram. Det blir feil i startfasen å avvise relevante og realistiske alternativ. Et eller flere alternativ på land bør prioriteres i utredningsarbeidet. Det er lettere å få kontroll med de negative virkningene for naturen av massedeponi på land enn i sjøen.

Stein er en viktig ressurs. Eksempel på et alternativ kan være transport av stein opp til eksisterende steinbrudd og knuseverk i Årødalen for å spare naturen der for flere utvidelser. Dersom steinbruddene i Årødalen ikke er aktuelle for utvidelser, hvilke areal blir da alternativet for å dekke samfunnet sitt framtidige behov for stein i ulike varianter? Vi finner ikke svar på det i kommuneplanens arealdel. Det kan også undersøkes om det er virksomheter som har behov for store mengder stein til sine prosjekt som et annet alternativ til dumping i sjøen.

Som kommentar til vår uttalelse til reguleringsplanen for E 39 Bolsønes om klima, ble det opplyst at det blant annet kan bli lagt til rette for bruk av nullutslippsmaskiner. Vi regner med at dette også kan være aktuelt ved transport av stein ut fra Kringstadtunellen og til deponiene.

Tidligere i år hadde Miljødirektoratet et webinar om bruk av overskuddsmasser som en verdifull ressurs.

<https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/arrangementer/2023/februar-2023/klimavennlig-massehandtering-i-kommunene/>

Et eksempel fra webinarer er fra Bærum kommune som jobber sammen med andre aktører for å etablere et markedsbasert system for overskuddsmasser som skal være klart i 2024. Målet med ressursbanken er å arbeide for mest mulig ombruk, gjenvinning og nyttig gjøring av overskuddsmasser som blant annet stein.

Naturmangfold

Det er positivt at marint naturmangfold sammen med landskap blir egne utredningstema. Behovet for tidsstudier for å følge utviklingen i fjorden bør vurderes.

Vår erfaring med konsulentfirmaet som var ansvarlig for naturundersøkelser for Julbøen – Molde er så dårlig at vi ønsker at det blir inngått kontrakt med et firma med faglig tillit. Vår mening om firmaet for naturdelen for Julbøen – Molde har vi utdypet i blant annet vår klage til Statsforvalteren i Møre og Romsdal.

Etter hvert som arbeidet med konsekvensutredningen kommer i gang, regner vi med at §§ 8–12 i naturmangfoldloven får en sentral plass i utredningene. Vi vil allerede nå fokusere på utfordringene med den samlede belastningen av fjorden ved nye utfyllinger. Det gjelder tema som både forurensning og biologi. Vi vil at kravet i § 10 i naturmangfoldloven, om den samlede belastningen som økosystemet er eller vil bli utsatt for, blir prioritert i konsekvensutredningen.

Det kan ikke være tvil om at det marine livsmiljøet i den bynære delen av Moldefjorden er utsatt for en vesentlig negativ påvirkning. Sentrale faktorer er utslipp av næringsstoff fra renseanlegget på Nøisomhed, uidentifiserte utslipp fra

den gamle avfallsplassen (Rottedynga), negativ påvirkning av livet i sjøen ved Moldegård etter Kystverket sin deponering av masser fra Hjertøysundet og sist påvirkningen som vil komme på grunn av den godkjente utfyllingen på ca 87 000 m³ stein, inkludert molo og plastring, i Grandfjæra øst.

Etter marinbiologisk kunnskap, vil utfylling i sjø med uvasket sprengstein, blant annet føre til risiko for blakking av sjøvann på grunn av finpartikler og nedslamming lokalt i et sjøområde. Blakking av sjøvann og nedslamming kan være en trussel mot fisk og annet liv i sjøen. Videre kan nydannet bore- og sprengstøv inneholde skarpe, flisige eller nåleformede partikler. Disse kan sette seg i gjellene på fisk og skade disse, forårsake kvelning og gi sårdannelse i biologisk vev. De kan også være skadelig for andre vannlevende organismer, spesielt stedbundne.

Den mangelfulle vektleggingen av livet i sjøen ved nye vegprosjekt har vi fått erfaring med ved byggingen av E39 Lønset – Hjelset. Store deler av Fannefjorden blir periodevis blakket på grunn av avrenning av finmasser til vassdragene ved grave- og byggearbeidet. Et problem som lett kunne ha vært løst ved etablering av sedimenteringsbasseng. Jfr. vårt brev av 19.4.22 om den saken til kommunen som forurensningsmyndighet og som Statens vegvesen fikk kopi av.

Vi vil at kravet i § 24 i forskriften om innleggelse av eventuelle nye naturdata i databaser blir fulgt opp.

Forurensning

Vi forutsetter at kartlegging av sedimentforurensning i sjøbunnen blir et av temaene i konsekvensutredningen. Selv om miljøgiftene som virvles opp ved utfylling etter hvert tynnes ut, blir ikke alle borte. Noen er raskt nedbrytbare, mens andre hoper seg opp i næringskjedene uavhengig av uttynningsgraden.

Vi regner med at et sentralt tema blir om det kan fylles direkte på sjøbunnen eller om en del masser må transporteres bort eller om det eventuelt legges en duk over forurenset grunn. I tilfelle mudringstiltak, må det utredes hvor massene blir deponerte og tiltak for å hindre spredning av miljøgifter under mudringsarbeidet.

Da Hjertøysundet ble utvidet, ble det sprengt bort 40 000 m³ stein. Etter sluttrapporten fra Kystverket, førte det til at 220 kg ledningsplast kom ut i sjøen, men som ble samlet opp.

Vi finner ikke informasjon i planprogrammet om mengden sprengt stein som det er aktuelt å tippe i Grandfjæra vest, men etter informasjon i Romsdals Budstikke kan det bli fylt ut 700 000 m³ tunellmasse innenfor planområdet. Med Hjertøysundet som beregningsgrunnlag, kan det bli tippet 3 850 kg ledningsplast ut i sjøen sammen med steinen fra tunellen.

Det er viktig med utredninger som kommer fram til metoder som begrenser forurensning utenfor utfyllingsområdet. For å få til en effektiv beskyttelse mot spredning av forurensede partikler, og på den måten beskytte biologiske verdier

mot negativ påvirkning av utfyllingen, regner vi med at en kombinasjon av sjeté og siltgardin er den beste tekniske løsningen. På den måten kan utfyllingen med tunellstein skje innenfor et lukket sjøområde.

Klima

Når det skal utarbeides et klimabudsjett, bør det inneholde mer enn direkte utslipp av klimagasser. Det bør være en konklusjon der det blir vurdert om tiltaket samlet sett er positivt eller negativt lokalt, regionalt, nasjonalt og globalt med tanke på vedtatte miljømål for reduserte klimagassutslipp. Statistikk viser at både landet og kommunen så langt har store utfordringer med å bidra med sin del for å nå målene i Parisavtalen innen 2030. Jfr. også FNs klimapanel sin 6 hovedrapport som ble presentert i mars.

Vi ønsker at forslaget til klima- og energiplanen for kommunen blir lagt til grunn for det meldte prosjektet. Jfr. kapitel 2.2 med globale, nasjonale, regionale og lokale føringer. For å nå klimamålet kreves utslipp innen alle utslippssektorer, og det kreves lokal reduksjon tilsvarende ca 7 400 tonn CO₂ ekvivalenter hvert år fram mot 2030. Slike fakta bør altså legges til grunn for planprogrammet og konsekvensutredningen.

Annet

Vi regner med at Miljødirektoratet sin håndbok M-1941 om konsekvensutredninger om klima og miljø blir brukt i planarbeidet. Jfr. ellers forslaget til en revisjon av håndboka som for tiden er på høring.

Vi ønsker at dette brevet blir lagt ved saken når den blir sendt til politisk behandling.

Vennlig hilsen

Naturvernforbundet Molde
v/Knut Løken, sekretær
Lillevikvegen 4A
6412 Molde

Kopi:

Molde kommune postmottak@molde.kommune.no

Statsforvalteren i Møre og Romsdal sfmrpost@statsforvalteren.no

Møre og Romsdal fylkeskommune post@mrfylke.no

E-postadresse: molde@naturvernforbundet.no Naturvernforbundet Molde er på Facebook
www.naturvernforbundet.no/mr