



Orkdal kommune
postmottak@orkdal.kommune.no

Høringsuttale til utbygging av Orkanger hamn på Grønøra vest og Grønøra aust

Vi viser til plandokument om Orkanger hamn, med to alternativ for Grønøra vest og eit alternativ for Grønøra aust, og ønskjer å koma med innspel til desse planforslaga. Merknader til andre delar av kommuneplanen kjem i eige brev.

Generelt

Det er viktig å ha ei god hamn for å kunne overføre mest mogleg gods frå veg til bane, og det er også viktig at denne hamna kan bli knytt til jernbanenettet no eller i framtida for å kunne utvikle nye transportformer med minimal bruk av vegtransport. Det er også viktig at ei slik hamn blir lagt slik at det gir så små inngrep i naturmiljø og bumiljø som mogleg. Vi vil gjerne samarbeide med Trondheim havn og andre for å få realisert ei hamn som oppfyller dei krava ein må stille til ei framtidretta og miljømessig god hamn for regionen.

Ei utbygging av Orkanger hamn oppfyller ikkje desse krava. Ei utbygging av Orkanger hamn vil ha store negative konsekvensar for naturmiljøet og bumiljøet, og vil heller aldri kunne bli knytt til jernbanenettet i framtida. Orkanger hamn bør ikkje bli utvida ytterlegare.

Vi vil peike på at det finst gode alternativ til etablering av ei regional hamn/ konteinerhamn med vesentleg mindre miljøkonsekvensar enn ei utbygging ved Orkanger hamn. Vi kan ikkje sjå at Trondheim havn har gjennomført ei truverdig og reell vurdering av alternativ, og vil spesielt framheve Trolla/ Ila, men også Thamshavn/ Storsand eller Børsberga.

Trondheim havns utbyggingsplanar på Grønøra vest vil få store negative konsekvensar for naturmiljøet i/ ved Råbygdfjæra, og er også sterkt risikofylt når det gjeld konsekvensar for det nasjonale laksevassdraget Orkla, medrekna Skjenaldelva.

Orkla ligg for tida med brukket rygg når det gjeld laksefisket. Vi ser det som underleg dersom Orkdal kommune i denne situasjonen skal gå inn for tiltak som kan forverre situasjonen ytterlegare. Situasjonen krev positive tiltak for å sikre Orklas framtid som lakseelv og som næringsgrunnlag i Orkdal, Meldal og Rennebu. Planane om å etablere ei regionhamn rundt utløpet av Orkla er i staden eit tiltak som kan få alvorlege og negative konsekvensar.

Det er også grunn til å minne om den store risikoen som ein vil løpe ved å gjennomføre mudring av sediment som er tungt belasta med tungmetall. Nasjonalt sett har det vore enorme utslepp av tungmetall til Orkdalsfjorden i perioden 1905 – 1987. Det er minst 20.000 tonn kopar og store mengder sink og andre tungmetall som ligg lagra i botnsedimenta i Orkdalsfjorden og tilgrensande fjordarmer.

Vi vil også peike på at også utvidinga av hamna på Grønøra aust også grip rett inn i viktige registrerte naturverdiar, og bør ikkje bli gjennomført.

Manglande konsekvensutgreiingar må føre til avvising av planforslaga slik dei ligg føre

Vi hevdar at det er så store manglar når det gjeld konsekvensutgreiingane for utbygging av regional konteinerhamn at heile plansaka må bli avvist inntil desse utgreiingane er gjennomførte. Utgreiingane er ikkje tilstrekkelege til å oppfylle krava, verken i plan og bygningslova eller i naturmangfaldlova.

1. Det er ikkje gjennomført konsekvensutgreiing for den negative påverknaden som ei utbygging og aktivitet ved utløpet kan ha for laksebestanden og anna liv i den nasjonale lakseelva Orkla. Vi nemner både

risikoen for forureining, utslepp og skremslar både under utbygging og drift. Uhell og ulykker kan alltid skje, og kven veit til dømes kva type botnstoff som er brukt på dei ulike skipa som kjem, og kva som i realiteten blir slept ut? Vi vil også vise til dei spesielle vernevilkåra rundt «Nasjonale lakse- vassdrag»: «Større inngrep i munningsområdet til nasjonale lakseelver tillates ikke».

2. Det er ikkje gjennomført konsekvensutgreiing for kva som vil skje dersom ein set i gang mudring i sediment som kan innehalda store mengder tungmetall, sedimentert gjennom 80 års enorme utslepp frå Løkken gruver, både via Orkla, men også direkte gjennom røyrleidninga frå Løkken gruver. Risikoen er nemnd i Norconsults utgreiing om det marine livet, som ber om at ei utgreiing må bli gjennomført som ein del av beslutningsgrunnlaget. Risikoen gjeld både mudring innafør ramma av gjeldande kommuneplan og den utvida planen til Trondheim havn. *Vi spør også om det dei massane som vil bli teke opp kjem til å bli klassifiserte og handsama som spesialavfall.*
3. Utgreiinga frå Trondheim havn om alternative plasseringar av hamna kan ikkje kallast ei reell utgreiing. Her dreier det seg om påstandar basert på kva ein trur og meiner, alt konsentrert i 2 – 3 liner pr alternativ. Her må det bli lagt fram vesentleg meir for at dette skal vera bidrag til eit reelt beslutningsgrunnlag.
4. Det er ikkje lagt fram truverdige analysar av behovet for ytterlegare utviding av hamneområdet. Er ein i dag er i stand til å ta unna heile konteinertrafikken i regionen på det arealet som allereie er tilgjengeleg? Utsegner frå operatørar kan tyde på dette. Dreier den planlagde utvidinga i første rekke seg om andre aktivitetar enn handtering av konteinarar? Analyse frå Transportøkonomisk institutt tyder i tillegg på at utviklinga i skipstrafikken vil vera beskjeden i åra framover, med 1,1% pr år.

Framlegg til endringar i dei framlagde planforslaga:

1. *Gjeldande kommuneplan for Grønøra vest bør bli endra, slik at det ikkje blir ytterlegare utfylling på Grønøra vest ut over det som allereie er gjennomført. Det bør heller ikkje bli gjennomført mudring utan ei grundig vurdering av konsekvensane.*
Vår grunngeving er at det er viktige registrerte naturverdiar i dette området, og at utfylling innafør ramma av gjeldande kommuneplan vil gje stor skade, og at det også vil virke negativt inn på Råbygdsfjæra verneområde. Gjeldande kommuneplan føreset også mudring i eit manøverområde for skip, og vi ser det som risikofylt å rote opp i gamle sediment med stort innhald av tungmetall (kopar, sink etc).
2. *Dersom vi ikkje får gjennomslag for forslaget over, ber vi om at det ikkje blir utfylling/ aktivitet på Grønøra vest ut over det som ligg i gjeldande kommuneplan. Ein bør spesielt ikkje tillate mudring.* Planane til Trondheim havn vil gje så omfattande inngrep i naturverdiane i/rundt Råbygdfjæra at det kan kallast ei rasering. Den omfattande mudringa er ein vesentleg del av dette, og er i tillegg sterkt risikofylt med tanke på dei enorme mengdene med tungmetall som ligg lagra i sedimenta. Det er også eit ope spørsmål om massane vil bli klassifiserte som spesialavfall. I tillegg vil vi nemne friluftslivet og dei store kulturhistoriske verdiane i Råbygda som vil bli kraftig ramma gjennom ei utbygging.
3. *Utbygginga av hamneområdet på Grønøra aust bør ikkje bli gjennomført.* Det er registrert viktige naturverdiar også på denne sida av Orkla. Våtmarksområdet her, på Råbygdsfjæra, Gaulosen og andre område i/ rundt Trondheimsfjorden er viktige brikker i eit våtmarkssystem som er av stor regional og nasjonal verdi.
4. *Hamnevegen bør bli stengt*
Dersom hamnevegen blir halde ope for trafikk, også om det berre blir for personbilar, så vil Hamnevegen bli den reelle E39 med stor trafikk og behov for utviding og nye inngrep. Stor aktivitet i dette området vil også vera negativt for fuglelivet i området.
5. *Orkdal kommune bør avvise utbygging av regional konteinerhamn på Orkanger hamn, og vise til at det finst alternative plasseringar, både i Orkdal/ Skaun, men også i Trondheim (Trolla), med vesentleg mindre miljøkonsekvensar, og krevja ei skikkeleg utgreiing av dette.*
Vi vil ikkje minst minne om at det aldri vil vera mogleg å knyte Orkanger hamn til jernbane ved seinare høve. Det er verken plass til dette eller teknisk aktuelt å gjennomføre. Av miljømessige/ klimamessige årsaker bør ei hamn ha direkte tilknytning til jernbane for å kunne utvikle alternative transportmønstre i framtida.

Nærare gjennomgang av innspela

1. Råbygdsfjæra har stor verdi som ein del av Trondheimsfjordens våtmarkssystem.

Trondheimsfjorden er eit regionalt, nasjonalt og internasjonalt viktig våtmarkssystem med grunne fjord- og strandområde, elver og grunne ferskvatn. Lokalt og regionalt bruker fuglar ulike delar av våtmarkssystemet til pardanning, næringssøk og hekking. Nasjonalt og internasjonalt er dette våtmarkssystemet viktig for trekkfugl vår og haust, og området er i denne samanhengen sentralt for å oppfylle Noregs ansvar i høve til Bernkonvensjonen. Om lag 90% av det opprinnelege Trondheimsfjordens våtmarkssystem er i dag bygget ned gjennom ein bit for bit forvaltning, noko som er alvorleg for den totale funksjonen, både lokalt, nasjonalt og ikkje minst internasjonalt. Det er viktig å stanse ytterlegare nedbygging.

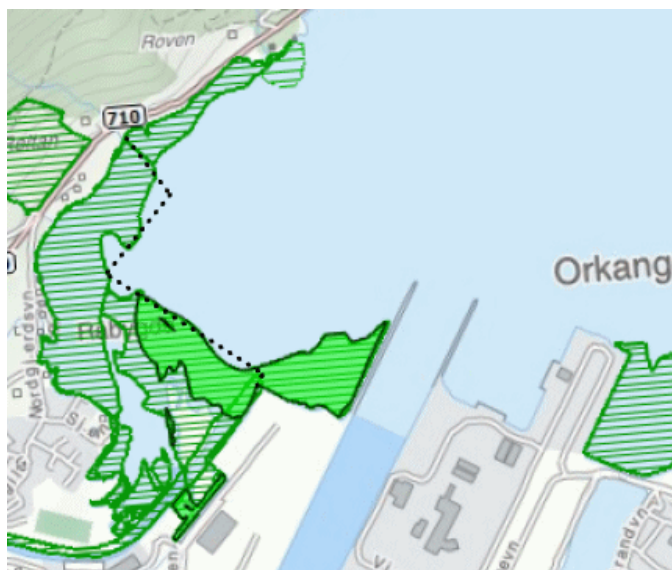
Vi vil vise til rapporten om fugl, som viser at det er registrert 39 fugleartar på raudlista, frå sårbar til utryddings-truga. Dette er eit sterkt signal om kor viktig området er.

Vi vil også vise til den ferske registreringa av naturtypar langs Orkdalsfjorden (2010) som mellom anna side-stiller verdien av Råbygdsfjæra med Gaulosen verneområde:

”Dette er den største og mest intakte resten av det store elveoskomplekset innerst i Orkdalsfjorden. Denne gjenværende delen har stor betydning for fuglelivet, kanskje mest som rasteplass for vassfugl, og er av høg regional verdi, på linje med våtmarksområda i Gaulosen.”¹

Utfylling på Grønøra vest vil gi negative konsekvensar for viktige marine naturtypar, og det er viktig å merke seg at dette gjeld både utfylling innafor gjeldande kommuneplan og utfyllinga som Trondheim havn ønskjer.

«Både tiltaksområdet og influensområdet omfatter viktige marine naturtyper. Nord-vest i Influensområdet finnes en liten ålegraseng, mens områder langs fjæra inn mot Skjenaldelvas utløp består av viktige bløtbunnstyper. Det er registrert oter i området, og lokale kilder oppgir at det også finnes ål i bekkedrag og vann tilknyttet Orkla og Skjenaldelva. Begge artene finnes på den norske rødlista, og krever derfor ekstra hensyn. En utbygging av landareal til havneformål ved Grønøra vest vil ha konsekvenser for marint biologisk mangfold fordi det gjøres direkte inngrep i enkelte habitat. Tiltaket kan også få negative konsekvenser for omliggende naturverdier, som ålegrasengen i utkanten av influensområdet.»²



Naturbase ID BN00052746 dekkar eit område som går langt inn i eit område regulert til industri i gjeldande kommuneplan:

«Stort bløtbunnsområde med ande- og vadefugl. Området kan ha flere små bløtbunnsforekomster som er en del av en større gruppe».

Verdivurdering: A

¹ ”Viktige naturtyper langs Orkdalsfjordens vestsida Orkdal kommune”, Dag-Inge Øien og Egil Ingvar Aune, NTNU, Botanisk notat 2010-1

² Konsekvenser for marint naturmiljø. Norconsult 25.03.2014



Figur 2. Naturbase BA00057895: Viktig område for fugl som er større enn verneområdet

Naturbase BA00057895 omtalar eit område som er ein god del større enn utstrekninga av det kommunale verneområdet (grensa for verneområdet er vist stipla):

«Grunt fjærområde. Elveos-strandeng er hovedstrandtype, mens grus/steinstrand er understrandtype. Gjølmesørene er det viktigste raste- og overvintringsområdet for vann- og våtmarksfugl i kommunen. Store mengder fugl har tilhold i området.»³

2. Råbygdjæras vernestatus

Råbygdjæra er verna gjennom kommunalt planvedtak. I samband med at det vart diskutert å endre status for området, sendte Naturvernforbundet, Norsk Ornitologisk forening, klubben ved Orkdal vgs og Aksjon vern Gjølmesørene 20.12.2009 eit brev til Miljøverndepartementet der dei bad om at det vart sett i gang ein prosess for statleg vern av området.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag vurderte området til å ha tilstrekkelege kvalitetar til vern som naturreservat etter naturmangfaldlova:

«Fylkesmannen vil konkludere med at området har tilstrekkelige kvalitetar til å kunne vernes som naturreservat etter naturmangfoldloven...»⁴

Direktoratet for Naturforvaltning var samd med Fylkesmannen i dei faglege vurderingane:

«DN er enig i de faglige vurderingene i FM's brev til MD. DN og FM konstaterer at det aktuelle området er regulert av kommunen som naturvernområde. Selv om kommunens planer i prinsippet kontinuerlig kan diskuteres og revideres, har kommunen til nå bekreftet planformålet naturvern.»⁵

Miljøverndepartementet svarte Naturvernforbundet 01.04.2012 og viste til at det er kommunalt vern av området, og opna for ein framtidig verneprosess i området:

«Det vises blant annet til at det aktuelle området er regulert av kommunen til naturvernområde.

Miljøverndepartementet skal foreta en helhetlig gjennomgang av behovet for eventuelt framtidig vern i Norge, blant annet med utgangspunkt den evalueringen Norsk institutt for naturforskning (NINA) har foretatt av eksisterende vern i Norge. Inntil departementet har gjennomført en slik helhetlig gjennomgang og vurdering, vil det ikke være aktuelt å starte en verneplan prosess etter naturmangfoldloven i det aktuelle området.»⁶

Vi oppfatar denne prosessen slik at det kommunale vernevedtaket blir oppfatta som trygt inntil ein eventuelt startar ein verneprosess etter naturmangfaldlova. Ut i frå dette bør ein kunne gå ut i frå at inngrep i og ved verneområdet blir regulert av naturmangfaldlova på same vis som i eit verneområde etablert i høve til naturmangfaldlova.

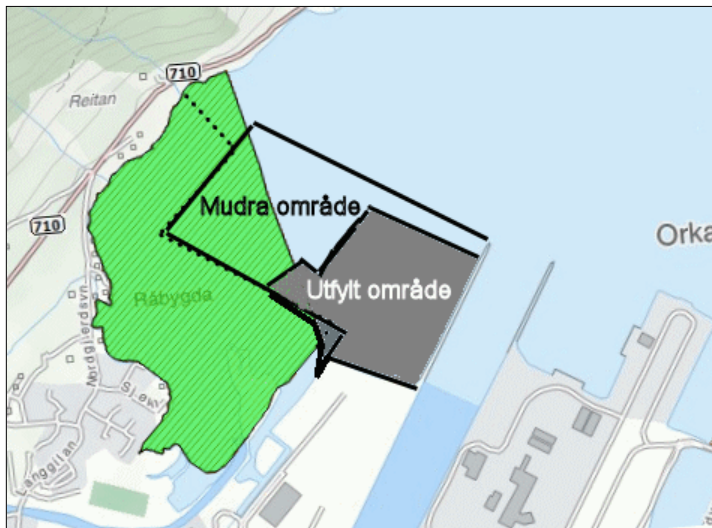
³ Miljødirektoratet, Naturbase, ID BA00057895, Gjølmesørene (henta 11.03.2014)

⁴ Brev frå Fylkesmannen i Sør-Trøndelag til Miljøverndepartementet 01.03.2010.

⁵ Epost frå Direktoratet for Naturforvaltning 01.10.2010 til Miljøverndepartementet.

⁶ Epost frå Miljøverndepartementet 01.04.2012 til Naturvernforbundet i Orklaregionen

3. Planane til Trondheim havn vil føre til vesentleg svekking av verneverdiane i Råbygd fjæra



Figur 3 Inngrepet illustrert i Naturbase ID BA00057895

Inngrepet går inn i område vurdert som viktig i Naturbase ID BA00057895

Både utfyllt område og i større grad mudra område går tungt inn i viktig naturområde:

«Grunt fjærområde. Elveos-strandeng er hovedstrandtype, mens grus/steinstrand er understrandtype. Gjølmesørene er det viktigste raste- og overvintringsområdet for vann- og våtmarksfugl i kommunen. Store mengder fugl har tilhold i området.»

Naturbase ID BA00057895.

Miljødirektoratet

Vesentleg med buffersone

Det er vesentleg med ein god buffersone rundt eit verneområde for å ta vare på verneverdiane i området. Ikkje minst er dette viktig når vern av fuglebiotop utgjer ein vesentleg del av verneformålet. Utfyllinga som Trondheim havn har planlagt, gir ingen buffersone, i det den følgjer nøyaktig grensa for verneområdet. Utfyllinga kan med dette få stor negativ påverknad for fleire fugleartar. Det vil heller ikkje vera buffersone mot manøverområde for båtar (vist som mudra område). I dette området vil det vera stor aktivitet.

Mudringa representerer eit stort inngrep

Som ein vesentleg del av den planlagde hamna skal det bli mudra eit stort manøverområde for skip. Dette området følgjer grensa for verneområdet vestover, ganske langt mot stranda, og må bli mudra for å bli tilstrekkeleg djupt. Denne mudringa vil endre straumtilhøva inn i det grunne verneområdet og gje erosjon. Dette kan både føre til endra biologisk produksjon i verneområdet og endre/ fjerne område som i dag er over vassflata ved fjære sjø og karakterisert som viktig. Alt biologisk liv i det 145 daa mudra området vil forsvinne.

Ein må også vurdere mudringa og utfyllinga opp mot vassforskrifta/ EUs vassrammedirektiv. Vassforskrifta stiller konkrete krav, både om økologisk kvalitet og vurdering av miljømessig betre alternativ ved nye tiltak.

Med dei endringane i dei "naturgitte forhold" som mudring og utfylling vil få for verneområdet, er det openbart også i strid med verneforskrifta for verneområdet:

*"Naturvernområdet skal bevares i sin naturlige tilstand med tilhørende plante- og dyreliv, særlig av hensyn til et rikt fugleliv. I området tillates ikke tiltak som kan endre de naturgitte forhold."*⁷

Mudringa representerer ein stor risiko for forureining

Gjennom den moderne driftsperioden til Løkken gruver, frå 1905 til 1987, har det blitt sluppet ut ekstreme mengder tungmetall i Orkdalsfjorden, både via Orkla, men også direkte gjennom røyrleidning frå Løkken gruver til Orkdalsfjorden. Basert på tal frå Miljøstatus Noreg⁸ kan ein rekne seg fram til at det i Orkdalsfjorden er slept ut minst 20.000 tonn kopar og store mengder sink og andre tungmetall, indirekte via Orkla og direkte gjennom røyrleidning i perioden 1952-84. Utsleppet har vore mellom 300 og 450 tonn kopar i året. Granskingar av forureininga har vist store forureiningar både i resipientundersøkinga i 1974⁹, som viste ekstreme verdiar av

⁷ Utdrag av bestemmelser for Råbygd fjæra naturvernområde, Orkdal kommunestyre 19.01.1993.

⁸ Miljøstatus Norge, <http://www.miljostatus.no/lokken-gruber>, publisert av Miljødirektoratet 03.03.2014

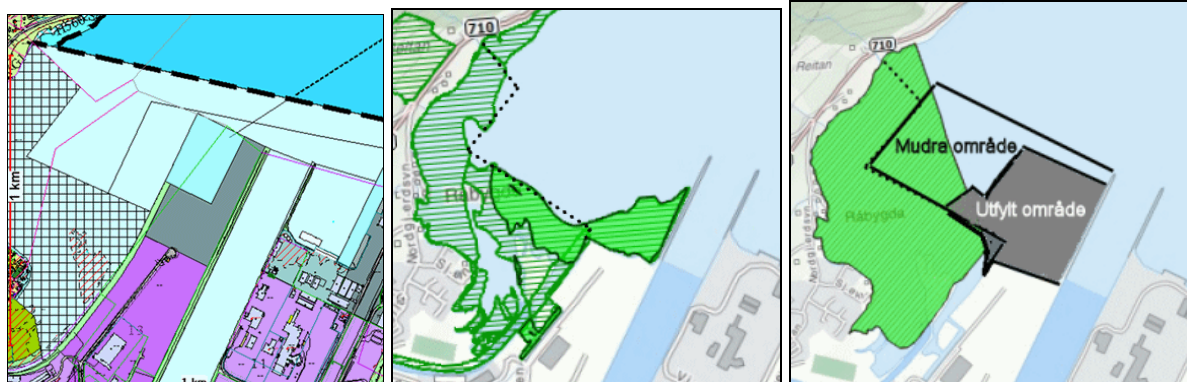
⁹ Videnskabsmuseets zoologiske serie 1974-9, Resipientundersøkelsen av Trondheimsfjorden.

kopar, sink og bly i blåskjell og krabbe og i NIVAs rapport frå 1983¹⁰ som konkluderte med at botnsedimenta i Orkdalsfjorden var forureina med kopar, sink og kadmium. Desse forureina sedimenta er i dag tildekkja med naturleg slam, men ved mudring vil dei sterkt forureina sedimenta bli avdekkja og virvla opp. Dette representerer ein vesentleg forureiningsrisiko som ikkje er vurdert. Vi vil kalle dette ei miljøbombe. «Norconsult oppfordrer til en grundig kartlegging av forurensningstilstanden i sjøbunnen før mudring og utgraving av havnebassenget fortsettes. Dette er viktig kunnskap å få på plass som en del av et beslutningsgrunnlag.»¹¹ I tillegg til risikoen for forureining ved å grave i sedimenta, vil vi stille spørsmål ved om desse massane vil måtte bli klassifiserte og handsama som spesialavfall. I planforslaget føreset ein at desse massane utan vidare kan bli brukte til å byggja nytt landareal.

Gjeldande kommuneplan for Grønøra vest må bli redusert

Gjeldande kommuneplan godkjenner stor utfylling i tillegg til det som allereie er utført, og vil gå kraftig inn i område som er vurdert til å ha viktig naturverdi, og som heng nøye saman med naturverdiane i Råbygdsfjæra. De er difor viktig å stanse ytterlegare utfylling på Grønøra vest og revidere kommuneplanen i høve til dette.

Planane til Trondheim havn vil presse industriområdet ytterlegare inn over viktige naturverdiar og vil fjerne alt som er av buffersone rundt verneområdet og gje stor og uboteleg skade.



Verneområdet: skravert

Viktig naturtypeverdi i område planlagt utfyllt i gjeldande kommuneplan

Inngrep i område viktig for fugl gjennom planane til Trondheim havn

Konklusjon om tap av verneverdiar

Utbyggingsplanen til Trondheim havn vil svekke verneverdiane vesentleg, både i og utafor verneområdet og kan i praksis risikere å øydeleggja Råbygdsfjæras funksjon som ein integrert del av Trondheimsfjordens viktige våtmarkssystem. Dette vil vera eit ytterlegare bidrag til den ”bit for bit” nedbygginga av våtmarkssystemet i/ rundt Trondheimsfjorden som har ført til nedbygging av 90% av det opphavlege arealet. Men, også gjeldande kommuneplan vil bidra til slik nedbygging av det viktige våtmarkssystemet.

Det er nettopp denne typen nedbygging som Riksrevisjonen var sterkt kritisk til i rapporten om arealforvaltning, dok 3:11 (2006 – 2007):

”Dagens nedbygging har konsekvenser for viktige verdier som friluftsliv, kulturminner og kulturmiljøer, produktive jordressurser og det biologiske mangfoldet.”¹²

¹⁰ NIVA rapport 21.09.1983

¹¹ Konsekvenser for marint naturmiljø. Norconsult 25.03.2014

¹² Riksrevisjonens undersøkelse av bærekraftig arealplanlegging og arealdisponering i Norge. Dok 3:11 (2006 – 2007)

4. Risikofylt og sannsynlegvis ulovleg med storhamn rundt utløpet av nasjonal lakseelv

Orklavassdraget er eit nasjonalt laksevassdrag, der ein skal ta spesielle omsyn. Vi ser det som risikofylt å etablere ei stor regionhamn rundt utløpet av ei nasjonal lakseelv. Det vil alltid kunne skje uhell, med utslepp og anna forureining, og i tillegg kan ein spørja om utlekking av tungmetall og anna forureining frå botnstoff, maling etc når det ligg båtar til hamn. Det er også planlagd vaskehall for bilar og konteinrar, og utslepp vil kunne skje. Vi vil her vise til regelverket rundt nasjonale lakseelver: «*Større inngrep i munningsområdet til nasjonale laksevassdrag tillates ikke*».¹³

Vi ser dette som eit stort inngrep og ein risikofylt aktivitet å ha tett ved utløpet av den nasjonale lakseelva Orkla, som i dag har kraftig redusert oppgang av laks og tiltak for å betre tilstanden. I denne situasjonen bør Orkdal kommune ta positive tiltak for elva, både av omsyn til naturverdiane, men også av omsyn til turistnæringa i Orkdal, Meldal og Rennebu. Etableringa av ei regional hamn rundt utløpet av Orkla kan representere eit ytterlegare negativt bidrag til utviklinga i Orkla.

5. Arealbruk

Ein vesentleg del av Orkdal kommunes industriareal vil med dette bli brukt til lagring og handtering av konteinrar, og til erstatning leiter kommunen etter anna areal, og risikoen er stor for at dette vil medføre ytterlegare nedbygging av dyrkamark og naturområde.

Det er også slik at dersom det i framtida viser seg at Trondheim havns område på Grønøra vest blir for lite, så kan ein ikkje utvide området på anna vis enn ved å bygge seg enno lengre inn i verneområdet. Vi kan få ein situasjon der "bordet fangar" og det kan bli vanskeleg å seia nei til ytterlegare inngrep i framtida.

6. Kulturhistoriske og friluftsmessige verdiar går tapt

"I et noe videre perspektiv er Småørans samanheng med Råbygd fjæra som den siste noenlunde uberørte resten av Orkladeltaet viktig. Småøran har tradisjonelt vært knyttet til fjæra og fjorden. Naustene i fjæra forteller om fisket som har foregått, strandengene har vært viktig beiteland. Den eldste bebyggelsen ligger i nær kontakt med fjæra og er et godt bilde på denne tilknytningen. Samtidig er bebyggelsen visuelt sett viktig sett fra sjøen. Ved vern av Råbygd fjæra vil det derfor være naturlig å trekke med bebyggelsen og kulturlandskapet som grenser opp mot fjæra, dette vil sikre et mere mangesidig og helhetlig miljø for flere.

Fra et rent antikvarisk synspunkt er Småøran et særpreget og verdifullt husmanns- og arbeidermiljø. Tradisjonel har bygningsvernet vært opptatt av miljøer knyttet til de øvre sosiale lag, bonden og byborgeren. Småøran representerer dermed en type miljø som lenge har vært et forsømt felt innenfor antikvarisk arbeid."¹⁴

"den gamle bebyggelsen, kulturlandskapet og fjærområdet med sitt fugle- og planteliv vil være et verdifullt område i undervisnings- og rekreasjonssammenheng for hele kommunen."

Med eit inngrep der Råbygd fjæra meir eller mindre blir "bygget inn", så vil ein vesentleg del av desse kulturhistoriske verdiane gå tapt. Naturmiljøet spelar ei viktig rolle i denne samanhengen.

Råbygd fjæra har i alle år vore eit ynda mål for folk frå fjern og nær som er glade i å følgje med på fuglelivet, og Orkdal Ornitologiske forening, Naturvernforbundet i Orklaregionen og Råbygda velforening samarbeider om eit utkikkspunkt/ tårn for fugl på Råbygda. Avklaringane med Orkdal kommune har kome så langt at bygginga sannsynlegvis kan bli gjennomført i 2014. Den planlagde utbygginga vil i vesentleg grad redusere verdien av friluftslivet i tilknytning til fuglelivet i Råbygd fjæra. Strandområdet på Råbygda er generelt sett eit ynda område for friluftsliv, både for lokalbefolkninga og anna folk i Orkdal.

¹³ St.Prop 32 (2006-2007) Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder

¹⁴ Småøran, en registrering og vurdering av bebyggelse og kulturlandskap. Øyvind Tufto. Oppdrag frå Orkdal kommune og i samarbeid med fylkeskulturvernkontoret. 1991

7. Er planen tilstrekkeleg gjennomtenkt?

Vi ser det som mest alvorleg og lite gjennomtenkt å arbeide for ei utbygging som fører til så store tap av naturverdiar, men undrar oss også over forslag til avbøtande tiltak. Det er foreslått friområde utfylt med badeplass, fiskeplassar og vegetasjon mot/ inn i verneområdet på vestsida av hamneområdet, utan å diskutere om det er rett



Figur 4: Trondheim havns avbøtande tiltak inn i/ mot verneområdet

å leggja til rette for stor aktivitet inntil eit verneområde med fuglehabitat som vesentleg verneformål.¹⁵

For oss ser det også ut til at ein har gløymd den store skilnaden på flo og fjære, noko som kan vera til hinder, både for bruk av ”friområdet” og for vegetasjonen.

8. Plikt til reell vurdering av miljømessig betre alternativ

Naturmangfaldlovas § 12 stiller eit generelt krav om å velje miljømessig beste alternativ. Det er tilsvarende krav i vassforskriftas § 12 om nye tiltak. For å kunne gjennomføre ei vurdering etter krava i naturmangfaldlova og vassforskrifta, må ein ha ei reell vurdering av alternativ.

Vi kan ikkje sjå at Trondheim havn har gjennomført ein slik gjennomgang av alternative løysingar.

Trolla/ Ila

Dette er sannsynlegvis det beste alternativet reint transportmessig, og fordi ein enkelt kan få fram jernbane.

Thamshavn/ Storsand

Vi vil også trekke fram grenseområdet mellom Orkdal og Skaun (Storsand), nord for Thamshavn. Trondheim havn avviser alternativet ved å vise til at det vart sila ut tidleg i Jernbaneverkets utgreiing, utan å nemne kvifor, at det vart vurdert for kostbart å føre fram jernbane. Etablering av hamn i dette området vil kunne ha vesentleg mindre negative miljøkonsekvensar. Det er ikkje registrert verneverdiar i Naturbase for dette området, og det kan gje god tilknytning rett opp på E39 og dermed redusere transporten gjennom Orkanger. Naturvernforbundet har peika på dette som eit mogleg miljømessig betre alternativ allereie i 2009, og i 2013 lanserte Statsskog og samarbeidspartnarar eigne planar om stort industriareal og stor hamn i dette området.

Det er med andre ord både private og offentlege næringsinteresser som ser Storsand som eit økonomisk og teknisk interessant område for å etablere ei stor hamn med stort næringsareal. Det er sannsynleg at ei slik plassering vil kunne gje ei miljømessig vesentleg betre løysing, og vi vil hevde at Trondheim havn har plikt til ei reell vurdering av dette alternativet, og at det ut i frå ei slik vurdering også kan oppstå plikt til å velje dette alternativet framfor ei etablering på Grønøra vest. Dette følgjer av både naturmangfaldlova og vassforskrifta.

Som eit tilleggsgargument for klima og miljø kan vi føye til at det i framtida vil kunne vera mogleg å føre fram jernbane til Thamshavn/ Storsand for å få ein transportterminal for både båt, bane og veg, og dermed kunne få meir gods over på bane og båt, mens det ikkje er mogleg å få til ein slik fullstendig terminal på Grønøra vest.

¹⁵ <http://trondheimhavn.no/regionhavn-orkanger.aspx>

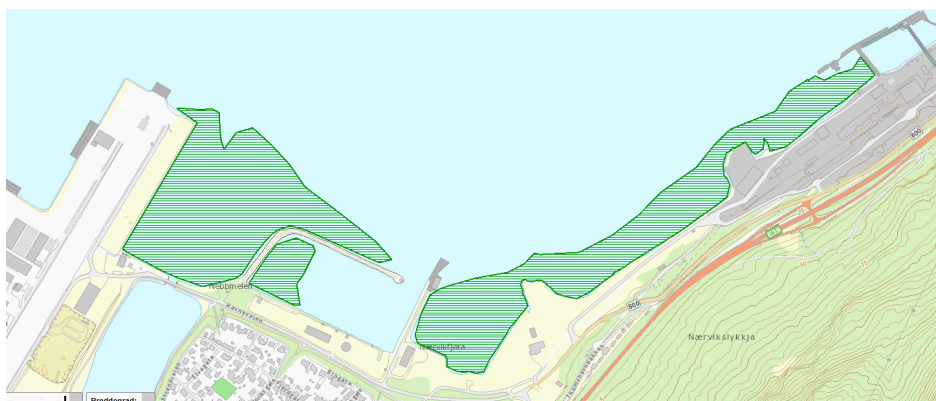


Figur 5: Statsskog og samarbeidspartnarar sin plan for hamn og industriområde ved Thamshavn/ Storsand. 2013

Børsberga

Saman med Ila/Trolla og Thamshavn/Storsand fekk dette alternativet høgste miljøskår i Jernbaneverkets store utgreiing om logistikknutepunkt, og bør bli vurdert som alternativ til Orkanger hamn.

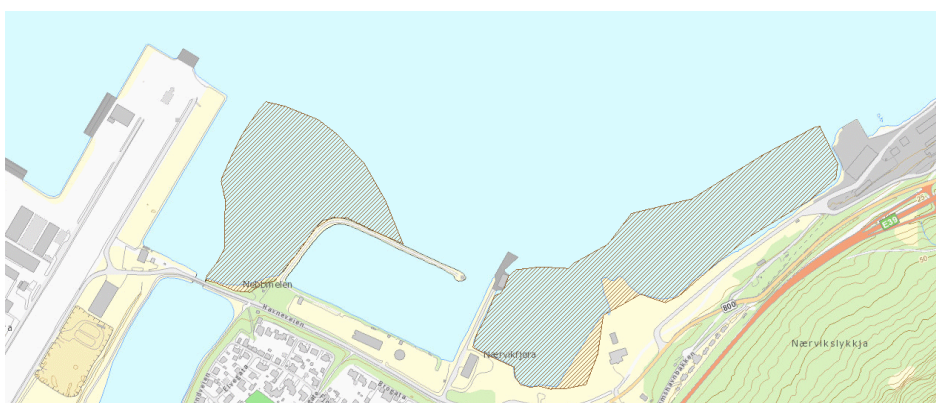
9. Grønøra aust



Figur 6: Naturtypar ved Grønøra aust

Området rett aust for hamna er klassifisert som «Viktig» naturtype, og er vurdert til klasse A.

http://faktaark.naturbase.no/naturtype?id=B_N00052747&srid=32633



Figur 7: Artar (fugl) ved Grønøra aust. Kjelde: Naturbase

«Området ligger i tilnytning til sjøen og består i hovudsak av et grunnvannsområde. Området er en del av de viktige grunnvannsområdene innerst i fjorden (Nærvikfjæra og Gjølmesørene). Meget viktig rasteplass og for våtmarksfugl. Spesielt for vadere.»

Konklusjonen for den planlagde utviding ved Grønøra aust, er at dette også grip inn i viktige naturverdiar. Dersom det blir utfylling og aktivitet på austsida, så vil fuglelivet bli pressa ytterlegare vekk frå området. Dette området bør ikkje bli fylt ut. Det er grunn til å tru at mange av fugleartane som er registrerte ved Råbygdsfjæra også bruker området ved Grønøra aust, inkluderte dei 39 artane på raudlista. Det er tilsvarende grunn til å rekne med at mange av dei andre naturverdiane som Norconsult har slått fast for Grønøra vest også er gyldig for utviding av Grønøra aust.

Helsing Naturvernforbundet i Orklaregionen

Mads Løkeland

95 05 67 26

mads.loekeland@gmail.com

Knut Bonvik

41 66 61 88

kn-bonv@online.no