

Bolga Velforening
Postboks 108
6520 Frei

Frei 19.08.2010

Kristiansund kommune
Bygningssjefen
Pb.178
6501
Kristiansund.

Klage til planprogram på Husøya i Kristiansund Kommune.

Bolga Velforening har nå vurdert det tilsendte planprogrammet for konsekvensutredning. Bolga Velforening har følgende klage til reguleringsplanen:

Med utgangspunkt i adresseliste, kan vi ikke se at bla. Miljøverndepartementet er tatt med. Vi vil i den anledning gjøre oppmerksom på forskrift for konsekvensutredninger, § 6 tredje ledd og § 7 første ledd.

§6 tredje ledd:

«Dersom berørte myndigheter på grunnlag av forslag til plan- eller utredningsprogram vurderer at planen eller tiltaket kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette fremgå av uttalelsen til forslaget til plan- eller utredningsprogram.»

§7 første ledd:

«Dersom berørte myndigheter har vurdert at planen eller tiltaket kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, jf. § 6 tredje ledd, skal ansvarlig myndighet forelegge programmet for Miljøverndepartementet før fastsetting. Miljøverndepartementet skal innen to uker gi beskjed om det vil bli gitt merknader til programmet.»

Velforeningen vil også bemerke at Fugløya naturreservat nå er regulert av egen forskrift: Forskrift om verneplan for hekkende sjøfugl. Vern av Fugløya naturreservat, Kristiansund kommune, Møre og Romsdal

Av planens forside kommer det fram at planen sist er revidert 22.06.2010 dette er nesten fire uker etter at Fugløya ble vedtatt vernet. At Fugløya har status som Naturreservat kommer ikke fram i dokumentet. Det kommer heller ikke fram av dokumentet at Fugløya ble båndlagt for verning i 2003 som del av Verneplan for hekkende sjøfugl i Møre og Romsdal. Dette betyr at Fugløya i følge Fylkesmannen har vært å anse som vernet siden 2003.

Pkt 3.1

Velforeningen vil presisere at brev fra Miljøverndepartementet av 31.03.92 fremdeles står ved lag og setter klare retningslinjer for driften og hvordan området skal fremstå etter at arbeidene er avsluttet.

Med utgangspunkt i konsesjon gitt 23.08.1996, skal ny drift vurderes av Fylkesmannen før ny drift kan startes ref. pkt. 7.9

Mekviks pukkverksdrift har nå ligget i bero i mer enn to år.

Forurensningsforskriften §30 regulerer drift av pukkverk.

Som følge av endrede forutsetninger krever velforeningen grundig vurdering av Mekviks drift i forhold til hele forurensningsforskriften og med spesiell vekt på § 30.2, da Fugløya nå er fredet og har status som naturreservat.

Videre må det også spesielt tas hensyn til naboer som er innenfor 500 meters sonen for etableringen.

Pkt 3.2

Denne utbyggingen må sees i sammenheng med flere andre prosjekter i Møre og Romsdal. Velforeningen vil bemerke at en av Norges største konteinerhavner er under planlegging på Høgset, Dette er et prosjekt som vil få en sammenhengende kai av en lengde på mer enn 1000m og vil bli lokalisert mindre en 35 km fra Kristiansund sentrum, i nær tilknytning til Krifast og E39. Havneprosjektet på Høgseth vil også kunne ses i sammenheng med en videre utvikling av infrastrukturen i Møre og Romsdal.

Alternativet som utredes i denne planen er derfor et prosjekt som kun ivaretar Kristiansunds særinteresser.

Pkt 6 med alle underpkt.

Planarbeidet har ikke tatt nødvendig hensyn til Fugløya. Denne ble beskrevet som vurdert vernet i fra Miljøverndepartementet av 31.3.92. Øya ble videre båndlagt for verning i 2003 som del av Verneplan for hekkende sjøfugl i Møre og Romsdal. Dette betyr at Fugløya var å anse som vernet siden 2003. Dette har ikke planlegger tatt nødvendig hensyn til og ønsker å gjennomføre planen under dekke av at planarbeidet var igangsatt før vern var vedtatt, på tross av retningslinjer gitt fra Fylkesmannen.

Verneplan for hekkende sjøfugl ble vedtatt 28.05.2010 dette betyr at Fugløya har status som naturreservat. Velforeningen krever derfor at alle begrensninger som er beskrevet i vernevedtaket etterleves og alle satte grenser overholdes.

Naturmangfoldloven ble vedtatt med virkning fra 1. juli 2009 og dennes retningslinjer og føre var prinsipper etc. må veie tungt i denne saken. Dette gjelder alle sider vedrørende Grønnplakat og tilstøtende områder for utbyggingen.

Avsnitt Grønnplakat, siste avsnitt:

Velforeningen vil bemerke at området nord og nordøst på Husøya ville ha hatt store landskaps-, natur- og friluftsverdier om området ble revegetert i tråd med plan beskrevet i brev fra Miljøverndepartementet av 31.3.92. En revegetering vil også ivareta de estetiske og landskapsmessige konsekvensen med tanke på det store landskapsmessige inngrepet utbyggingen vil gi som vil bli svært synlig fra sjøen og Kristiansund.

Planen beskriver kun en utvikling som ivaretar en industriutvikling av området og ikke situasjonen som ville blitt ved terrassering og revegetering.

Pkt 7

Kapitlet beskriver ikke tilsvarende prosjekter i Kristiansunds nærområder.

Velforeningen vil derfor henvise til klagens pkt 3.2 og vurdere behovet for denne havnavneutbyggingen etter en utbygging av havneanlegget som er planlagt på Høgset. Utbyggingen på Høgset vil også ha en mye bedre miljømessing profil da denne ikke er klemmt inn i et område med betydelige og tungtveiende regionale verneinteresser. Velforeningen krever derfor en vurdering av nødvendigheten av denne utbyggingen satt i en sammenheng med andre store havneutbygginger i Kristiansunds nabokommuner og ellers nære omegn.

Pkt 8

I brev av 26.02 2010 fra ordfører i Kristiansund Kommune til flere departement, beskriver ordføreren rapporten fra rådgivende biologer på følgende måte:

Konklusjonen fra Rådgivende Biologer AS, som på vegne av Cowi AS har gjennomført studien, tilsier at det er et arts mangfold (ulike fugler) på denne aktuelle lokaliteten (Fugeløya) som er av regional betydning, men som ikke er spesiell for området.

Andre som steller med sjøfugl kan f.eks. tilføye at det ikke er noe annet sted i området som har en viktigere funksjon for sjøfuglene enn nettopp Fugeløya. Det er ikke nødvendig å ha de samme kvalitetene som f.eks. fuglefjellet på Runde for å være viktig for sjøfuglbestanden.

Velforeningen synes det er påtagelig at et rådgivningsfirma hardt går inn og taler utbyggers sak på tross av at området Fugeløya i flere tiår har vært kartlagt med tanke på vern. Disse kartleggingene er gjort i regi av Fylkesmannen og Norsk ornitologisk forening. Velforeningen trekker derfor i tvil om det i hovedsak er fag som ligger til grunn for rapporten.

Flere av virkningene og konsekvensene for naturmiljøet.

Av 10 opplistete punkter har 6 av 10 punkter negativ konsekvens.

Av disse 6 har 2 middels negativ konsekvens og 4 stor negativ konsekvens.

Med et utgangspunkt i Naturmangfoldslovens føre-var prinsipp kan ikke velforeningen stille seg positiv til denne utbyggingen, og krever med dette at denne planlagte utbyggingen ikke iverksettes.

Det er heller ikke vurdert aksjonstid om man må iverksette tiltak for å hindre skader på natur og verneområder. Fugeløya ligger så nær opp til området, at ethvert utslipp vil være fatalt, da olje eller annen forurensning vil nå naturreservatet nesten umiddelbart, og man vil ikke ha tid til å få lagt ut nødvendige lenser.

Det er derfor nødvendig at et anlegg som beskrevet i denne planen vil måtte få en relativt stor buffersoner opp mot et naturreservat.

8.2

Velforeningen vil bemerke at Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet alt i 1989 bemerket den negative virkningen naturinngrep på Husøya ville gi. Se vedlegg.

Hvordan landskapsbildet skulle ha vært ivaretatt er klart beskrevet i brev fra Miljøverndepartementet av 31.3.92. Her beskrives også tiltak for å begrense de estetiske konsekvensen av steinbruddet, og det er et krav at disse tiltakene videreføres. Området nord og nordøst på Husøya fremstår i dag som det gjør som en konsekvens av at kommune og utbygger har valgt å overse tidligere retningslinjer og båndlegginger for vern. Et eksempel på dette er Kolo Veidekke AS sin etablering av asfaltverk på området. Asfaltverket ble etablert i

2005 dvs. nesten to år etter at Fugløya ble båndlagt for vern. Denne etableringen er i strid med forurensningsforskriften § 24 og asfaltverket holder ikke minsteavstanden på 300 m fra nærmeste bebyggelse eller naturområde. Det har ikke blitt gitt dispensasjon eller annen tillatelse for å etablere dette asfaltverket så nær båndlagt naturreservat.

Velforeningen opplever at det snarere er regelen enn unntaket at aktører bryter begrensninger gitt for området.

8.3

Kommunens og utbyggernes framferd i området har vært slik at beboerne i området nå føler at de er utsatt for et forsøk på å bli fortrenget.

Utbyggingen vil ha stor konsekvens da området Bolgleira vil måtte påregne en betydelig støybelastning som en følge av aktivitetene ved det planlagte anlegget.

Opplevelsen av Kruttholmen i friluft- og rekreasjonssammenheng vil forringes betydelig i og med at avstand til etableringen er i underkant av 30 m

8.4

Planen vurderer ikke helheten med tanke på kulturmiljø og kulturminner.

Velforeningen vil bemerke at ved utvidelsen av Kristiansund lufthavn vil over 20 automatiskfredede steinalderboplasser gå tapt. I tillegg vil man måtte påregne at steinalderboplassene nord og nordøst på Husøya også vil måtte vike.

Det er med dette utgangspunktet naturlig at samtlige automatisk vernede kulturminner i kommunen må vurderes i en felles fremtidsrettet plan som ivaretar disse.

8.9

Forutsetning for en havneinstallasjon er som for installasjoner ellers i samfunnet. Med utgangspunkt i DSB-retningslinjer skal installasjoner i samfunnet generelt være robuste og skal kunne benyttes i nær sagt alle rådende situasjoner.

Med utgangspunkt i planprogrammet finnes ingen FMEA-analyse for prosjektet som belyser risiko for fartøy utrustet med enkeltskrog og enkelt fremdriftsmaskineri, samt roro/ konteinerfartøyer med lengde opp til rundt 200m.

Velforeningen vil bemerke:

- Man vil i hovedsak måtte påregne nordvestlig og sydvestlig vind på området. Dette vil medføre at fartøy blir presset opp mot kaia. Dette vil også forsterke risikoen for fartøysammenstøt med kai. Ved en blackoutsituasjon vil fartøy i drift i hovedsak gi to scenarier: drift mot/ grunnstøting i naturreservatet Fugløya eller drift mot/ grunnstøting inne på Bolgleira.

- Det er regnet som høy risiko når skip ankommer og forlater kai. Det foreligger forskrift som blant annet beskriver et fartøys anløpsvinkel mot kai. Denne vinkelen er normalt mellom 5 og 15 grader. Videre foreligger klare anbefalinger om hvordan man skal anlegge ei kai. Så vidt vi kan se, berører Los myndighet problemet uten å gi dette tilstrekkelig dybde.

Roro/ konteinerfartøyer med enkeltskrog og ett fremdriftsmaskineri vil med dette utgangspunktet ikke greie forskriftens krav, og en skipsfører som legger til ved dette kaianlegget vil måtte begå forskriftsbrudd.

- Det er ikke satt opp scenario ved blackout om bord. Ved den planlagte kaia vil man måtte påregne grunnstøting etter at et fartøy med blackout har vært i drift i mindre enn 4 minutter.

- Området vil med utgangspunkt i sin naturlige form, og med dertil hørende gruntområder gi særdeles vanskelige redningsoperasjoner.

Ut i fra sjøkart er bunnforholdene i hovedsak sandbunn, og dette vil ikke gi særlig ankerfeste. Dette vil begrense eller nærmest utelukke bruk av skipets egne nødinnretninger, og man må i utstrakt grad ha tilgjengelig eskortefartøy/ slepebåt ved anløp til dette kaianlegget.

- Kaiområdet ligger presset inne mellom to verneområder: Naturreservatet Fugløya, og område av regional interesse Bolgleira. Ved en blackoutsituasjon vil et skip grunnstøte i et av disse områdene i løpet av mindre enn 4 minutter. Et uhell under manøvrering ved den planlagte kaien vil i hovedsak gi en grunnstøting i ett av disse områdene. Et tilhørende utslipp som følge av ulykken vil gi fatale følger for begge områdene.

- Bruk av lenser i et ulykkessenario vil kun avbøte for skade utenfor naturreservat og verneområde da man må påregne utslipp fra det øyeblikket fartøyet treffer Fugløya eller Bolgleira. Avstanden til verneområdene er så liten at det vil ikke være tid til å legge ut lenser for å begrense skade eller lede vekk utslipp fra disse områdene.

Det er ikke bare påslag av oljesøl på land som vil være en problemstilling for sjøfugl. Et innringet oljesøl i nærområdet vil også kunne få konsekvenser. Sjøfugl vil ofte legge seg på vannet der det er stillest, og det er nettopp egenskapen til et oljesøl. Stor virksomhet med skipstrafikk i seg selv øker dette som faremoment.

-Om Sintef sine vurderinger er gode nok, stiller Velforeningen seg tvilende til. Det sto tidligere et krutthus på det som i dag er steinbruddstomta. Dette anlegget hadde ei steinkai som ofte fikk skader som følge av vær- og bølgeforhold på stedet.

Velforeningen vil også bemerke at skip har blitt påført til dels store skrogskader ved Vestbases havneanlegg. Dette på tross av at dette anlegget ligger adskillig bedre skjermet for naturkreftene.

Her kan nevnes supplyskipet Northern Wave som ved kai 5 ble påført til dels store skrogskader som følge av vind. Skadene som oppstod var av et slik omfang at skipet fikk seilingsforbud, og et verkstedsopphold på rundt to uker for å få utbedret skadene.

Bulkfartøyet Freifjord gikk på grunn tett opp til Fugløya i 2008 og store deler av skipsbunnen måtte skiftes etter grunnstøtingen. Her var det ikke vær som var utløsende årsak, men at skipsføreren ble blendet av sol.

Skipsførere velforeningen har vært i kontakt med er svært skeptiske til anleggets valgte plassering. Fiskere og folk som har nær tilknytning til området er også av samme oppfatning.

Med utgangspunkt i denne klages pkt 8.9 krever velforeningen en full gjennomgang av alle overnevnte forhold, der alle rådene risikoer belyses og fattes i en grundig FMEA-analyse. Dette kravet settes med hjemmel i miljøinformasjonsloven.

8.10

Med utgangspunkt i den anleggsstøy, veistøy og driftsstøy man må påregne som følge av etableringen av dette anlegget, vil dette bli en stor belastning for de berørte beboerne i området.

Velforeningen vil presisere at beboerne i området har valgt å bo i Bolga som en følge av fredlige omgivelser i tilknytning til nære tur- og friluftsområder.

De omtalte løsningene for å begrense støybelastningene vil ha stor trivselsreducerende effekt for beboerne. Å bli innbygget i støyvoller og støyskjermer er ikke forenelig med utgangspunktet for beboernes valg av boligomgivelser. Dette vil også være et brudd på Århuskonvensjonen. Denne skal ivareta at allmennhetens rett til miljøinformasjon, deltakelse i beslutningsprosesser om aktiviteter som påvirker miljøet, adgang til å klage, og domstolsprøving av miljøsaker sikres. Disse rettighetene skal bidra til at mennesker skal kunne leve i et miljø som er forenelig med vedkommendes helse og velbefinnende. Med denne utbyggingen vil ikke beboerne i Bolga ha et miljø som er forenelig med vedkommendes helse og velbefinnende.

Som beboere i Bolga har vi etter hvert fått lang erfaring med hvor vanskelig det er å få tatt opp brudd på konsesjoner og retningslinjer. Regelmessig opplever beboerne i Bolga brudd på kjøretidsbegrensninger, støybegrensninger, ulike utslipp og andre overtredelser av norske lover og forskrifter. Felles for sakene er at det pr i dag ikke finnes organer og kontrollapparater som kan behandle disse sakene. Konsekvensen blir da at det lønner seg for industriaktørene å bryte gitte konsesjoner og annet lovverk.

For å avbøte dette må følgende gjøres:

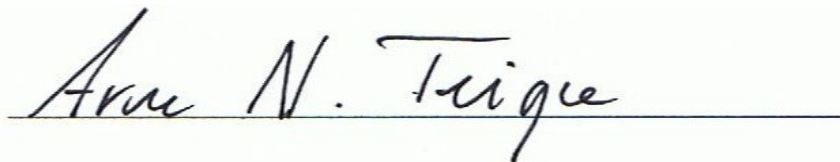
1. Fylkesmannen beskriver at det er stort misforhold mellom adkomstsvei og arealbruk på Husøya. Før noen utbygging iverksettes må ny vei utredes.
2. Det må lages redegjørelse over alle gjeldene vilkår, begrensninger, retningslinjer, forskrifter og konsesjoner som gjelder for området.
3. Klar tidsplan for rekkefølge avbøtende tiltak skal etableres.
4. Klar plan for avbøtende tiltak må etableres, og rekkefølgebestemmelser for tiltak/utbygging lages.
5. Det må avklares hvem som er ansvarlige for å møte disse vilkår, begrensninger, retningslinjer, lover, forskrifter og konsesjoner.
6. Det må avklares hvem som er kontrollmyndighet for konsesjoner, vilkår, begrensninger, retningslinjer, lover og forskrifter, med en klar plan over hvor ofte tilsyn skal gjøres.
7. Det må tydelig avklares hvem som er klagemyndighet hvis vi som beboere opplever at vilkårene ikke blir møtt.

Dette er elementer kommunen burde ha med i alle sine reguleringsplaner.

Det må ikke være mulig å starte utbyggingen og videre drifte anleggene uten at avbøtende tiltak er iverksatt og gjennomført.

Bolga Velforening krever disse punktene avklart og begrunnet med hjemmel i miljøinformasjonsloven

Med hilsen



Leder Bolga Velforening

Vedlegg