

From: Per Tore Larsen <per.tore.s.larsen@gmail.com>
Sent: tirsdag 1. mars 2022 16:29
To: Hjørdis Hausken
Subject: Merknader til reguleringsplan - Landstrøm Fosen (plan 5113 i Karmøy kommune)
Attachments: Sak_Skip i opplag Fosen.pdf

Follow Up Flag: Follow up
Flag Status: Flagged

Merknader til reguleringsplan - Landstrøm Fosen (plan 5113 i Karmøy kommune)

Det vises til varsel om oppstart av detaljregulering.

Vi vil påpeke at varsel om oppstart av detaljregulering ikke er sendt til undertegnede, noe som er i strid med søknadens krav til varsling, prosess og medvirkning.

Planforslaget innebærer betydelige inngrep i strandsonen for etablering av industriell infrastruktur på et område av inntil 13 mål størrelse i et LNF område, i et område som skal ha et spesielt vern, midt i et område av meget høy verdi både for mennesker og biologisk mangfold på land og i sjø.

At «**planforslaget er vurdert å ikke utløse krav om konsekvensutredning**» innebærer i praksis at en ignorerer alle andre hensyn.

Inngrepet omfatter et område på 13 mål, flere hundre meter med anleggsveier, snuplass, avfallshåndteringsplass, brygge, 2 trafostasjoner, strømkabler mv.

Dette sett i forhold til uttalt mål av Havnedirektøren om vesentlig forhøyet aktivitetsnivå av skipsopplag på Fosen.

At dette må konsekvens utredes burde vært en selvfølge spesielt når tiltakshaver er av karakter som Karmøy kommune og/eller Karmsund Havn.

De negative konsekvensene som følge av at området er avsatt til opplag i kommuneplanen er allerede omfattende **for fastboende, næringsdrivende, eiere av fritidseiendommer og andre brukere av området på land og i sjø.**

Fortøyningspullertene er plassert mellom brygger og naust i området og representerer en betydelig og reell risiko for alvorlig skade på mennesker og verdier ved brudd på fortøyningslinjer. Vi er kjent med at dette allerede har skjedd minst en gang med skader på båt og naust som resultat. **Bare flaks gjorde at ikke mennesker ble skadet eller liv gikk tapt.** (globalt er det tusenvis av linebrudd hendelser hvert år, flere hundre med fatal utgang). Dette skjedde på vår eiendom. Karmsund Havnevesen har i brev fra 19.08.2009 (se vedlegg) uttalt at denne pullerten er uegnet for bruk på grunn av sikkerhetsmessige aspekt.

Skip «på rek» som følge av brudd på liner eller dårlig ankerfeste, også dette har skjedd i Jektevika.

På begge sider av fjorden er et stort antall fritidsboliger og særlig i sommerhalvåret innebærer dette at et betydelig antall fritidsbåter ferdes i området. I tillegg er denne delen av fjorden hovedakse for fritidsbåter til og fra ryfylkebassenget. For alle disse båtene representerer skipsopplag potensielle farer, spesielt ved «strekk» i ankerlinjer. **Vi vet at ved minst et tilfelle har fritidsbåt kollidert med ankerkjetting.**

Megaskip plassert noen steinkast fra vinduet over natten mens en selv må forholde seg til de betydelige begrensningene som er en del av å ha sjønær eiendom i et LNF område.

Støy over tillatte grenseverdier, både permanent og sporadisk i forbindelse med vedlikehold på skipene

Utslipp til sjø, erfaringen er at søppel og oljerester hyppig observeres i strandlinjen

Lysforurensning, spesielt i den mørke årstid

I tillegg til konsekvensene for mennesker kommer den dokumenterte negative miljøpåvirkning for dyreliv, fugler og livet i sjøen.

Det omkringliggende landområdet er stort sett **LNF området**

Karmøy kommune peker selv på de unike kvalitetene område har i sin «**Kartlegging av kommuneplanens landbruks-, naturog friluftsområder: verdier og kvaliteter**».

Havørn har de senere år etablert seg fast på holmene i nærområdet.

Undersøkelser av havbunnen (ifbm Gismarvik havn) viser betydelig forhøyede verdier av tungmetaller som følge av tidligere opplagsvirksomhet blant annet som følge av «avskalling» fra bunnstoff og anoder samt utslipp av oljeholdige væsker fra skipene.

Med etableringen av «Norges største regulerte næring og industriområde» på Gismarvik, tilhørende havneetablering og etablert gråvann/kloakk utslippsledning er industrialiseringen av ytre del av Førresfjorden/Gismarvik så omfattende at ytterligere belastning må unngås.

Jektevika er et av de siste skjærgårdsområdene på «lesiden» av Karmøy kommune som ikke er permanent industrialisert.

Tiden for å bruke et av de mest verdifulle og vakre områdene i Karmøy kommune til parkeringsplass for skip og plattformer må være over nå.

I hvert fall må som et minimumskrav konsekvensene av dette utredet skikkelig!

Fosen Bygdelag har fra før sendt bekymringsmelding til Karmøy kommune med bekymring over veistandard og kollektivtrafikk på Fosen (arkivsak 21/11582).

Tilsvaret fra Karmøy kommune sier blant annet at kommunen er kjent med det dårlige veistandarden på Fosen, men at *kommunen har imidlertid et stort etterslep på vegnettet. Det er derfor ikke avsatt eller gitt prioritet større utbedringer av disse vegene pr i dag»?!*

De betydelige inngrepene som nå er planlagt, med store maskiner i anleggsperioden, samt Karmsund Havns uttalelse om at Fosen skal være en satsningshavn for opplag med mange store skip liggende til enhver tid så må det være et minimumskrav at det også utredes hvilke konsekvenser dette får for veien som allerede er underdimensjonert og har et «enormt etterslep på vedlikehold».

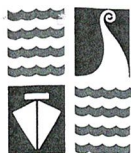
For å kunne ta kompetente beslutninger, inklusiv en objektiv vurdering av fordeler og ulemper, må også følgende vurderes:

- Kartlegging av biologisk mangfold på land og i sjø med tilhørende vurdering av konsekvenser ved opplag og etablering av landstrømsanlegg (Ålegress er som eksempel allerede identifisert)
- Konsekvenser for landbruk ved at beiteområder/næringsgrunnlag industrialiseres
- Kartlegging av forurensning på sjøbunn som følge av opplagsaktiviteter
- Konsekvenser for allmenhetens bruk av strandsonen (området ansees å ha høy verdi med blant annet mye brukt badestrand i umiddelbar nærhet til området)
- Kartlegging av konsekvenser for det anadrome vassdraget som renner ut i Kvernavika
- Konsekvenser for grunneiere i området
- Kartlegging og konsekvenser som et resultat av økt trafikk – både i anleggsperioden og i fremtiden.

Hilsen

Per Tore & Gunn Elin Larsen

Eiere av Fosnavegen 406 / GNR 109 / BNR 54



EUROJURIS HAUGESUND

Adv. Helge J. Talmo

Postboks 548 – Sentrum

5501 HAUGESUND

Saksnr. 1122

Deres ref.: HJT/SSE

Vår ref.: (Bes oppgitt ved svar)

O.E. Mæland

Dato:

19.08.2009

Ref.: Skip i opplag på Fosen.

Vi viser til brev av 28.07.2009, og beklager innledningsvis at svar ikke foreligger før nå pga. bl.a. avvikling av ferie.

Med hensyn til de saker/punkter som berøres/tas opp kan disse besvares som følger:

AA) Opplagsplass/rettigheter/kommuneplan.

Kvernavika på Fosenøy er en regulert opplagsplass med opplagsaktivitet siden 1974/75.

Opplagsaktiviteten har skjedd i perioder, anslagsvis i tidsperiodene 1974 – 80, deretter 1981-86, deretter perioden 2000-01, for nå igjen å bli aktivisert som opplagsplass fra juli 2009.

Opplagsrettighetene er stadfestet i bl.a Karmøy kommunes Kommuneplan fra november 1991, vedtatt av Karmøy kommunestyre pr. 11.02.1992. Kommuneplanen er siden revidert minst 3 ganger (hovedrevisjoner i 1999, 2003 og 2007), og har i dag gyldighet fram til 2019, gjennom vedtak fattet i Karmøy kommunestyre 19.06.2007.

Rettigheter som er nedfelt og stadfestet gjennom en kommuneplan, eksempelvis områder for havnevirksomhet, opplagsvirksomhet, områder bestemt for blandet industrielle formål, m.v. - vil være styrende for store deler av et havnevesens økonomiske virksomhet !

I denne sammenheng ber vi motparten betrakte påhvilende reguleringsstatus omkring sine egne eiendommer og anlegg, og tidspunktet når denne status ble oppnådd i kommuneplanssammenheng. At det faktisk foreligger godkjenning omkring anlagte flytebrygger, bryggeanlegg i strandsonen iht. Plan- og Bygninglov/Havne- og Farvannslov og videre tillatelser til å anlegge fortøyningsbøyer i sjø i samsvar med Havne- og farvannsloven, jfr. HFL § 16, 4.ledd. Vi tror dette er momenter som må vektlegges adskillig, hvis saken ønskes videre belyst fra motpartens hold !

I forhold til våre 13 stk. landpullerter i Jektevika/Kvernavika på Fosenøy, er disse regulert gjennom en kontrakt med grunneier datert 24.01.1975 – videre tinglyst ved Karmsund sorenskriverembede den 22.04.1976.

BB) Grenselinjer i sjø. Innsyn/utsyn fra eiendom.

Moment omkring grenselinjer i sjø tilbakevises, da grenselinje her ikke har relevans for angjeldende eiendommer pga. faktisk distanse i sjø ifra landfall/sjølinje fram til påberopt obstruksjon. Rettighetene opphører ved marbakkens begynnelse, og vil ha en meget begrenset virkning utenfor 2 meters vanddyp i dette tilfellet. Vi viser til generell rettspraksis og forståelse på nettopp dette området, hensyntatt strandlinjens geografiske beskaffenhet..

Moment omkring utsyn/innsyn, har ingen betydning i forhold til den aktivitet som skipsopplaget på stedet medfører. Det er naturlig at nettopp opplagsskip vil måtte medføre dette som en logisk konsekvens av sin faktiske natur, og vi ser ikke hensikten med å anføre dette som et eget moment i saken.

Tiltakets miljøpåvirkninger for øvrig, mht. aktiviteter m.v., forutsettes å være innenfor de etablerte normer. Drift av aggregater, vedlikeholdsarbeid m.v., i samsvar med etablerte rammebetingelser, og hører til vanlig drift av fartøy, også i opplag..

Vi kan for øvrig vise til tidligere opplegg av tonnasje i tilnærmet parallelle posisjoner, jfr. M/T "AMICA" 311.400 TDW – total lengde 351,5 mtr – bredde 55,4 mtr.

Vi kan også om nødvendig støtte oss til tidligere billedmateriale omkring fartøyenes posisjoner, jfr. sjøområde utenfor pullert nr. 1,2,3 og 4.

Det er derfor feil som det blir hevdet fra motparten, at så store fartøyer ikke har ligget så langt sør på opplagsområdet tidligere – da dette beviselig har skjedd i tidligere perioder.

CC) Bruk av pullert nr. 1. vs. Gnr. 109 – bnr. 54.

Som en konsekvens av visningen i perioder på wire fra pullert nr. 1 fram til opplagsbåt, vil havnevesenet ikke benytte denne pullerten videre under denne opplagsperioden. Vi er enige om at fortøyningswire ikke skal gå over/eller tangere eiendomsgrensene gnr. 109 – bnr.54 eller evt. eiendommer som ligger sør for denne. Vi deler motpartens syn på det sikkerhetsmessige aspekt som fortøyningswiren vil utgjøre, og beklager at at wiren i utgangspunktet ble satt opp på denne pullerten fra starten av!

DD) Varsel omkring opplag ovenfor Gnr. 109 – bnr. 51.

Det er beklagelig at eier av gnr. 109 – bnr. 51 ikke fikk varsel omkring opplaget i juni 2009, på linje med en del andre naboer. Eier av gnr. 109 – bnr. 51 var imidlertid i kontakt med havnedirektøren den 8. desember 2008, etter et presseoppslag omkring mulighetene av opplag på Fosen, og fikk allerede da beskjed om at mulighetene for opplag i 2009 måtte ansees for å være tilstede. Eier sendte også tilbud på leie av fritidshus til havnevesenet, dersom dette kunne ha interesse overfor evt. rederier som siden kom til å legge opp tonnasje.

Moment omkring Novasol og varsling, blir dermed å tilbakevise.

EE) Krav om erstatning med bakgrunn i tapte leieinntekter vs. Novasol og Dansommer.

Virksomheten med utleie av fritidsboliger er anlagt, vel vitende om at sjøområde i nærheten av deres eiendommer er regulert til opplagsvirksomhet - og i perioder kan/vil bli brukt til denne type virksomhet. Dermed ligger risiko knyttet til egen næringsdrift alene på boligeiers hånd. Vi er ikke kjent med at eiendommer er regulert til utleie/næringsvirksomhet, bortsett fra den virksomhet som drives litt lenger sør i regi av Fjordstuene AS ved Viggo Bjørk.

For øvrig viser vi til den kontakt som var muntlig/skriftlig mellom partene den 8.12.2008 omkring mulighetene av skipsopplag på Fosen.

FF) LNG/C "GIMI" – fartøyets plassering på opplagsplass. Bakgrunn for posisjon.

Angiende fartøy er lagt opp etter en samlet vurdering fra havnemyndighet, rederi, classeselskap og forsikringsselskap. Tegninger og planmateriale er videre lagt fram for loser (Kystverket) og taubåt/fortøyningselskap for høring. Dette bestemmes i et koordineringsmøte i forkant av selve opplaget av skipet.

Pullertplassering på land, pullertkapasitet, bunnkurvatur (oppover/nedover bakke), holdebunnstruktur (sand/leire, ikke fjell) samt vindprognoser (SØ er fremherskende vindretning i høst/vinterhalvåret) – er bestemmende for bl.a. ankerplassering og medfølgende vinkel (heading) skipet vil ha vs. landstruktur/sjølinsje.

En vil også måtte ta i betraktning ett fremtidig fartøy nr. 2 og evt. nr. 3 – som kan tenkes lagt nord om LNG/C "GIMI" – og som dermed vil påvirke det første fartøyets "midlertidige" plassering/liggevinkel, - samt dets plassering av anker.

Situasjonen er pr. i dag av vi venter LNG/C "KHANNUR" – søsterskip av "GIMI" – i opplag fra ca. 22.08.2009. Skipet vil bli opplagt langs BB side av "GIMI", dvs. på nordsiden.

Begge disse fartøyene i samlet opplag antas å gi en mer østlig heading.(omtrentlig 095 grd) Erfaringsmessig ligger også 2 fartøyer mer stabilt i ro, og man unngår jaging nord/sør ved vinder fra disse retningene.

Vi har valgt å legge skipene i en avstand fra land, bestemt av tidligere erfaringer – samt tekniske begrensninger mht. fortøyningsutstyr (les: lengde/dimensjon av wire i lys av trommelkapasitet på wincher.)

Vår vurdering er at dette vi gi en tilsvarende opplagssituasjon som tidligere gjennomført på de nevnte posisjoner, jfr. kart/billed/informasjonsmateriale som havnevesenet bersitter fra de tidligere opplagsperiodene. Vi forutsetter klassens (DNV) endelige godkjenning av fortøyningsplan.

Vi deler heller ikke motpartens betraktninger om at LNG/C "GIMI", og øvrige fartøyer som legges opp nordenfor på den regulerte opplagsplassen – nå er i konflikt med prinsippet i Strandretten om tilflott til eiendommene gnr. 109 – bnr. 54 , videre bnr. 2 og 49 .

Til en viss grad kan vi si at dette var tilfellet ved bruk av pullert nr. 1 over de første dager, men siden denne nå er faset ut og situasjonen således endret – har vi fått et forhold som ivaretar de omtalte momenter omkring tilflott og sikkerhet for disse eiendommene..

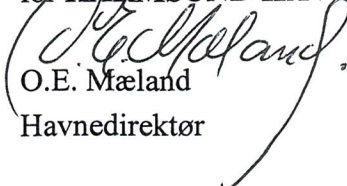
GG) Krav om erstatning for skade på utleiebåt/motor.

Havnevesenet er ikke uvillig til å se på saken, og vi foreslår en takstmann for å vurdere selve omfanget på skader som er omtalt. Vi henstiller til motparten å ikke stille ublu krav mht. erstatninger som måtte være aktuelle, og minner samtidig på at korrespondanse i saken er åpen for en rekke overbygninger som f.eks havnestyre/havneråd/eierkommuner, m.v.

Tid og sted for inspeksjon/gjennomgang kan avtales nærmere med undertegnede.

Med vennlig hilsen

for **KARMSUND HAVNEVESEN IKS**


O.E. Mæland
Havnedirektør

Kopi: Havnestyret