

From: jan.ove.nesvik@lyse.net
Sent: torsdag 26. august 2021 16:45
To: Jarle Bø; Kristine Enger; Martin Arnøy Rygg; Ivar Walde; Reidun Sirevaag; Eivind Vistnes; Turid Nygård; Vibeke Berge Hansen; Bjørn Kahrs; Renate Kolnes; Eirik Dirdal; Svein Livar Haga; Tor Magne Larsen; Espen Nedrebø; Robert Raustein; Tone Gjerde; Øystein Thorsen; Walter Raustein; Therese Mari Nybø; Eirik Øverland Sande; Geir Chistian Kjeldaas; Tomas Mørch; Bodil Fjermedal Ludvigsen; Alexander Rügert-Raustein; Ask Brekke; Ingve Lerang; Ingvild Lundbakk Denut; maria.randeberg@gmail.com; Oddbjørn Leikvoll; Kirsti Andersen Gjerde; Bjarne Sigmund Froestad; Lene Randeberg Gundersen; Hallgeir Bø; Elisabeth Klette; Stein Elling Tofte; Janne Gro Kleivan; Svanhild Ulvestad Eikelid; Cecilie Gustavsen; Olav Nybø; Marianne Hyun Ah Hebnes; Øystein Stjern; sprettmais@gmail.com
Cc: 'Helene Jonassen'; 'Tore Sande Schmidt'; 'oystein eriksen'; 'Ole Bengt Hegreberg'; 'Jon Åsmund Espedal'; 'Henning Hamre'; Post Randaberg
Subject: Innspill til KPU møtet 02.09 fra Velforeningene på Grødem ang. første gangs behandling av detaljregulering av nærings- og havneområde på Harestad, gnr/bnr 49/391, 718 og 910; planid 2020002.
Attachments: Mangelfull konsekvensutredning - innspill til KPU 0209.pdf

TIL POLITIKERE I RANDABERG

I neste møte i Kommuneplanutvalget, 02.09.21 kl 11:00, er første sak på agendaen første gangs behandling av detaljregulering av nærings- og havneområde på Harestad, gnr/bnr 49/391, 718 og 910; planid 2020002.

5 velforeningene på Grødem har i over 1 år jobbet sammen for å forstå hvordan en slik utvidelse kunne bli vedtatt uten at berørte parter fikk anledning til å komme med innspill, før kommunestyret ble bedt om å vedta kommuneplanen. Utvidelsen av industrien (BN3 som den er benevnt i kommuneplanen) ble kun sendt på 10 dagers begrenset høring, hvor berørte parter som naboer og velforeninger ikke ble varslet. Statsforvalteren ble bedt om innspill, og sa blant annet følgende: « Ut fra informasjons- og medvirkningskravet overfor innbyggere og andre berørte, er det ikke heldig at kommunen vedtar store endringer helt i sluttfasen av kommuneplanrevisjonen. Dette legger begrensinger for den reelle medvirkningen en planprosess etter plan- og bygningsloven skal bygge på»

Nå ligger det en reguleringsplan for området klar til behandling, og vi har lest gjennom saksfremlegget og vedleggene. Vi ønsker å dele våre observasjoner med dere i forkant av at dere skal gjøre et vedtak 02.09 og vi stiller gjerne opp på møter eller telefon om dere har spørsmål eller ønsker å diskutere utover det vi deler nå. Vi har nok brukt et par tusen timer til sammen, og har samlet over 100 dokumenter i saken, så begynner å opparbeide oss en del kunnskap om innholdet.

Vi har lagt ved et dokument som beskriver våre viktigste observasjoner i saksdokumentasjonen, i sammendrag er det følgende:

1. Mangelfull konsekvensutredning av fremtidig støy forurensing

Støyrapporten som Randaberg Havneler har bestilt viser at det ikke blir endringer i støybildet etter utvidelsen. Men, leser man nøyer, så vil man se at det er gjort antagelser og justeringer i måten støysonekart er kalkulert. For eksempel: en antagelse om at det i fremtiden kun vil være aktivitet ved en kai om gangen, enten på den gamle eller den nye. Det antydes en økning på 1-3 dB (3dB økning vil medføre en dobling av lydeffekten) ved aktivitet på begge kaier samtidig, men ingen støysonekart er

utarbeidet for en slik situasjon, noe man selvsagt burde gjøre men som ganske sikkert vil vise boliger i rød og gul sone. Man har og gjort urealistiske antagelser om båtenes plassering og støyskjerming. Man har ikke hensyntatt regulerte nye boliger i nærhet til industriområdet. Man har utelatt antagelser om hvor fartøyene skal fortøyas. Man har ikke presentert summen av støybildet, og viser i stedet separate støykilder, noe som gir feil representasjon av sumstøy. Man har utelatt støy fra metallgjenvinning, pukk depot, sandbåsing, etc. Man har tatt med dagens støymålinger i kunnskapsgrunnlaget, men som vi forklarer i vedlegget er dagens system svært mangelfullt. Disse observasjonene av saksfremlegget gjør at vi mener konsekvensutredningen av fremtidig støy er svært mangelfull. Det knyttes dermed stor usikkerhet til hvor store støyplagene kan bli for nærmiljøet, og uten en ny konsekvensanalyse bør man hensynta føre-var-prinsippet og stanse denne reguleringsplanen nå. Alternativt, be forslagsstiller om å gjøre en ny, mer korrekt konsekvensanalyse av støy, hvor vi i vedlegget lister våre anbefalinger til hva de da bør inkludere.

2. Mangelfull utredning av formålet med utvidelsen

Konsekvensanalysen mangler en utredning som forklarer hvorfor Randaberg Industries ikke vurderer Mekjarvik sør (Rogfast utfyllingen) som en løsning, men heller foreslår en forlengelse av området mot bebyggelse med de konsekvenser dette vil få for nærmiljøet.

3. Mangler utredning av konsekvenser av forurenset havbunn

Kartlegging av sjøbunnen avdekket en svært forurenset havbunn, men konsekvensutredningen er mangelfull, det utredes ikke hvordan industrien forholder seg til dagens utslipp til sjø, samt hvilke ytterligere tiltak som legges til grunn for å redusere utslipp ved en utvidelse av anlegget. Ved en utvidelse er det derfor naturlig å anta en økende forurensing, og det er derfor svært mangelfullt at dette ikke utredes.

Vi har gjort enda flere observasjoner fra saksfremlegget, men disse 3 mener vi er de mest sentrale for politikere å sette seg inn i før møtet i KPU. Vår total vurdering er at saksfremleggelsen slik den fremstår er svært mangelfull. Viktig informasjon er utelatt eller ikke utredet, og upresise antagelser er brukt for å utarbeide støysonekart. Dette bekrefter, etter vår mening, at det ikke er forenelig å utvide et industriområde så nær Randabergs største bolig område, og reguleringsplanen slik den fremstår nå bør derfor skrinlegges i KPU møtet 02.09

Med Hilsen,
Velforeningene på Grødem

1. Mangelfull konsekvensutredning av fremtidig støy forurensing

Ref vedlegg 1: konsekvensutredning, kapittel 7, Støy, utført av Randaberg Havnelager med Norconsult som rådgiver

Ref vedlegg 5: støy rapport utført for Randaberg Havnelager av Brekke & Strand

I støy rapport fra Brekke & Strand kan man lese at «Ved etablering av ny eller endring av eksisterende støyende virksomhet legger T-1442:2016 følgende til grunn (i kap 3.2.2):

Utgangspunktet både ved planlegging av ny virksomhet og endring av eksisterende virksomhet, er at planen ikke skal føre til at eksisterende bebyggelse med støyfølsom bruksformål blir liggende innenfor det som er definert som gul eller rød sone i retningslinjen.»

Videre i rapporten er det utarbeidet flere støysonkart som viser at boliger ligger like utenfor gul sone, med unntak av en bolig hvor grenseverdiene faktisk overstiges ved mobilisering av service fartøy (natt), samt flere boliger i Harestadvika som ligger like under grenseverdiene. Første inntrykket er at bebyggelsen ligger helt på grensen til gul sone slik disse beregningene er utført.

Men, leser man rapporten nøye, så vil man oppdage at det er gjort en del antagelser i utarbeidelsen av disse støysonkartene. Hvis noen av disse antagelsene skulle vise seg å være uriktige, ufullstendige, eller skjevfordelt kan en endring i antagelser være utslagsgivende for at boliger i stedet skal vises innenfor rød eller gul sone. Noen eksempler på dette er:

1. Støykart er utarbeidet for 1) dagens situasjon med aktivitet kun på dagens kai og 2) fremtidig situasjon med aktiviteten kun på ny kai. Støysonkart har ikke blitt utarbeidet for aktivitet på begge kaier samtidig, men det er i stedet gjort en antagelse: «Dersom det foregår mobilisering samtidig på både dagens kai og framtidig kai, samt sementbåt ligger til kai, kan støynivået ved mest utsatte boliger stige 1 – 3 dB.» En økning på 3dB betyr en dobling av støy, og det er derfor svært mangelfullt å ikke utrede et slikt støysonkart i en konsekvensutredning.
2. Forklaringen i rapporten på denne manglende konsekvensutredningen er «At det er tre båter til kai samtidig vil være så sjeldent at det kan betraktes som et unntakstilfelle. Vi har derfor ikke presentert støysonkart for denne situasjonen.» Det har blitt observert flere ganger at to båter ligger til kai samtidig ved dagens anlegg så at 3 båter vil være sjeldent etter en utvidelse av kaianlegget mener vi er en svært forenklet måte å unngå en utredelse av konsekvensene. Det er samtidig rimelig å anta at Randaberg Industries ser dette som en mulighet til å øke omsetningen ved hjelp av økt aktivitet for å oppnå avkastning på investeringen i ny kai. Det er derfor svært mangelfullt å anta at 3 båter til kai blir et unntaks tilfelle.
3. Støymålinger (maksimalnivå natt) ved mobilisering av service fartøy ble utført når et fartøy lå til kai med baugen mot bebyggelsen: «Aktivitet på dekk var da skjermet av båtens styrhus. Selve aktiviteten på kai var skjermet av bygningsmassen til Randaberg Industries. Uten skjerming av dekk viser erfaringsdata at man kan risikere overskridelser av krav til maksimalnivå både ved dagens og framtidig kaifront.» Basert på nabo observasjoner ligger fartøyene som oftest til kai med akterdekket vendt mot bebyggelsen. At erfaringsdata tilsier at dette medfører mer støy kan bekreftes av naboer til industriområdet, som har levert klager til både industri, kommune, og politi på grunn av støynivå ved mobilisering. Dette informerte velforeningene om i innspill til planprogrammet. At fartøy legges med baug mot bebyggelse ble spilt inn av velforeninger ved forrige reguleringsplan (2010), både for å redusere støy, men også lys forurensing. Rådmannens vurdering den gang var «Båtene legges

”rett veg” når dette er mulig i forhold til arbeidet som skal utføres». Det er rimelig å anta at Randaberg Industries følger rådmannens vurdering, og at grunnen til at fartøy som regel legges ‘feil veg’ er fordi det er nødvendig i forhold til arbeidet som utføres. Derfor kan man med rimelig sikkerhet anta at en slik skjerming fra båtens styrhus heller ikke vil skje i fremtiden. Da vil man fortsette å overskride krav til maksimalnivå, både ved dagens kai, ved ny kai, og ikke minst ved mobilisering på begge kaier samtidig. I tillegg vil aktivitet som er skjermet av bygningsmasser i dag, for eksempel truck kjøring, også utføres ved ny kai, som vil øke støynivået enda mer. Dette nevnes i støy rapporten: «Ved flytting til ny kaifront kan man risikere å få mindre skjerming, noe avhengig av skjermingseffekten båt som mobiliseres eventuelt har. Uten skjerming kan aktivitetene på ny kai bli mer hørbare. Maksimalnivåene vil også kunne komme over krav. Det er derfor viktig at man sørger for støysvak godshåndtering på natt. Organisering av hvordan båt ligger til kai, samt plassering av eventuelle lager kan gi skjermingseffekter som reduserer maksimalnivå til omgivelsene.». Det er derimot mangelfullt å basere utarbeidelsen av støysonkart på et scenario som er usannsynlig, som for eksempel å gjøre antagelser om at båter legges ‘rett veg’, at det kun er aktivitet på en kai, og at støyskjermings tiltak gjennomføres.



Eksempel på hvordan fartøy vanligvis er fortøyd, dvs. ‘feil veg’

4. I Harestadvika er det regulert inn ca 10 nye boliger som del av godkjent reguleringsplan, og flere av disse i nærhet av industriområdet. I støyrapporten (vedlegg 1a) vises et støysonkart for dagens aktivitet ved mobilisering av service fartøy (natt), hvor disse nye boligene vil bli liggende i gul sone. Det ser ut til at konsekvensutredningen ikke hensyntar disse nye boligene: «Beregningene viser at med mobilisering på dagens kaifront har en bolig støynivå på 49 dB.....» Med andre ord, det er allerede en eksisterende bolig som ligger i gul sone, men i fremtiden vil dette tallet øke når nye boliger oppføres. Da disse boligene ble regulert var det innsigelser fra Randaberg Industries pga støy problematikken, men kommunen avslo fordi området er avsatt til boligformål i kommuneplanen. Støyrapporten er mangelfull også på dette området ved å ikke hensynta disse fremtidige boligene i konsekvensutredningen.



5. Det er en gjennomgående sammenligning i konsekvensutredningen mellom aktivitet på dagens kai og aktivitet på fremtidig kai. Det er kun i en liten grad utredet aktivitet ved hele anlegget samtidig. Det er for eksempel laget støysonekart for mobilisering på natt ved dagens anlegg (vedlegg 1a) og mobilisering på natt ved ny kai (vedlegg 1b), men det har ikke blitt laget støysonekart for mobilisering natt ved begge kaiene samtidig. Det er laget støysonekart for 'normal drift' på dagtid ved dagens kai (2a) og 'normal drift' på ny kai (2b), men det er ikke laget støysonekart for 'normal drift' på begge samtidig. Det er heller ikke laget støysonekart for 'normal drift' på dagtid samtidig som det foregår mobilisering av fartøy, noe som skjer regelmessig ved industriområdet i dag. Det er heller ikke hensyntatt høytrykksspyling samtidig som mobilisering eller 'normal drift', det er i stedet laget egne støysonekart for denne aktiviteten (vedlegg 3a og 3b) hvor støy fra høytrykksspyling vises uten støy fra mobilisering, eller slik aktivitet på gammel og ny kai samtidig.
6. Høytrykksspyling er den aktiviteten som genererer høyest lydeffektnivå (120 dB), og hvor støyrapporten bekrefter at «for boligene langs småbåthavna vil støynivået øke merkbart dersom høytrykksspylingen på ny kai plasseres like ugunstig som i beregningene». Da burde man i det minste utredet støy fra høytrykksspyling samtidig som det foregår mobilisering da høytrykksspyling gjerne skjer i sammenheng med at fartøyer ligger til kai.
7. Lasting av fraktbåter ved Norscrap sitt anlegg er utelatt fra konsekvensanalysen: «Lasting på kai forekommer sjeldent og er omfattet av unntaksbestemmelser. Aktiviteten er derfor ikke med i denne beregningssituasjonen. Endring i kaifront vil uansett ikke medføre at lasting flyttes mye, og støynivået vil heller ikke endres vesentlig.». I velforeningene sitt innspill til planarbeidet redegjorde vi for hvordan støy og annen forurensing oppfattes i nabolaget. Vi beskrev der blant annet: «Lasting/lossing av skrapmetall, stein, pukk, og sement» som en kilde til støy. Det er ikke riktig at lasting av skrapmetall forekommer sjeldent. Lasting oppfattes faktisk som en regelmessig aktivitet ved industriområdet. Basert på observasjoner, så skjer dette ca hver 2-3 uker. Selve laste operasjonen foregår over ca 8-12 timer. I denne perioden flyttes skrapmetall mellom anlegget på kai til båt, ved at metallet gripes med en gravemaskin og slippes ned i lasterommet på båten. Denne operasjonen medfører impulsstøy som høres svært godt. T-1442 er referert i rapporten: «For industri, havner og terminaler med impulslyd skal de strengere grenseverdiene legges til grunn når denne type lyd opptrer med i gjennomsnitt mer enn 10 hendelser per time.». Uten å kunne verifisere tallet, vil vi anta at en slik impulsstøy skjer 30-40 ganger per time under en slik lasteoperasjon. Det er derfor svært mangelfullt å ikke hensynta lasteoperasjoner ved Norscrap som en del av konsekvensanalysen, det bør i det minste utredes. Hvis man hadde

gjort det, og konkludert med strengere grenseverdier, ville støysonkartene sett annerledes ut.

8. I tabellen over støykilder er det ikke tatt med lossing av stein og grus fra frakteskute til stein og grus depotet som er anlagt på ny utfylling ved industriområdet. Når dette skjer oppleves det som en svært plagsom støykilde, særlig impulsstøyen når stein slippes ned i lastebil på kaien, og når lastebil tømmer stein på kaien. Denne aktiviteten har skjedd mer enn en gang på nattestid. Summen av støybildet er derfor ufullstendig, og burde blitt hensyntatt i støysonkartene både på dagtid og nattestid.
9. I tabellen over støykilder er det ikke tatt med sandblåsing, noe som oppleves som en svært plagsom støy og forurensings kilde, og som kan pågå over lenger perioder. Støyen kan oppleves som høyfrekvent. Summen av støybildet er derfor ufullstendig og burde blitt hensyntatt i støysonkartene.
10. Kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredningen viser til: «gjennomgang av Randberg Industries egne målinger som grunnlag for beregningene». Velforeningene har studert Randberg Industries målinger tilbake i tid og finner disse svært mangelfulle. Målingene utføres av Randberg Industries, som selv velger tidspunkt. Målingene utføres kun 1 gang hver annen uke. De fleste målinger har blitt gjort på tidspunkt uten aktivitet på industriområdet. Målingene blir gjort på ett valgt tidspunkt på dagen, for eksempel kl 11:00, mens et bedre alternativ ville vært kontinuerlig måling, slik at man for eksempel ved mobilisering kunne målt et mer korrekt støynivå over tid. Støyrapportene blir rapportert halvårlig til HNK utvalget i kommunen, men ut ifra informasjon vi har tilgjengelig har få eller ingen tiltak blitt iverksatt, selv om noen slike halvårlige rapporter til HNK har vist at støygrenser har blitt overskredet. Det er ingen kvalitetssikring eller annen form for uavhengig vurdering av måten disse støymålingene blir utført. Vi mener derfor at kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredningen er betydelig svekket når man baserer seg på en slik mangelfull støymåling og tiltaks prosess.
11. Det er gjort sammenligninger mellom aktivitet på dagens kai og aktiviteter på ny kai. Det er derimot uklart hvor aktiviteten på ny kai vil bli utført. Skal fartøy legges til kai kun på vest siden av den nye kaien, eller skal det også tillates å legge til kai på sør og/eller østsiden. I støysonkartet for ny kai kan det virke som man har antatt at fartøyene skal fortøyves på sørsiden, nærmest bebyggelsen. Men, det er i et område utenfor BN3 i kommuneplanen, så det kan ikke stemme. Det er veldig uklart hva antagelsene er, det står ikke beskrevet noen plass. Vår forståelse er at BN3 i kommuneplanen er klart definert, og at industri utover dette ikke skal tillates i en reguleringsplan, slik som for eksempel fartøy til kai utenfor BN3 området. Dette burde vært skrevet på en klar måte i konsekvensutredningen. Hvis det er uklart for lesere av konsekvensanalysen er det rimelig å anta det også er uklart for de som har skrevet støyrapporten og laget støysonkartene, og uklart om konsekvensanalysen har hensyntatt godt nok fremtidig aktivitet ved den nye kaien. Det vil utgjøre betydelige forskjeller i støy og annen forurensing om båter fortøyves vest, sør, eller øst på den nye kaien, og derfor er det svært mangelfullt at dette ikke er beskrevet i konsekvensanalysen.
12. Kunnskapsgrunnlaget refererer til Multiconsult AS rapport 218359-RIA-RAP-001 datert 21.mars 2017. Denne er ikke gjort tilgjengelig som en del av saksfremleggelsen og derfor ikke mulig å lese hvordan man vurderer støy fra Norscrap området ved Randberg Industries.

For å oppsummere, så mener vi konsekvensutredningen av fremtidig støy er svært mangelfull. Det knyttes dermed stor usikkerhet til hvor store støyplagene kan bli for nærmiljøet, og uten en ny konsekvensanalyse bør man hensynta føre-var-prinsippet og stanse denne reguleringsplanen nå. Hvis

ikke, så mener vi at en ny utredning er helt nødvendig før en eventuell høringsrunde, en utredning av støy som i det minste tar hensyn til følgende:

- Mobilisering samtidig ved dagens kai og ny kai, slik at man bedre kan forstå hva en antatt økning i støy på 1-3 dB egentlig betyr for en allerede støybelastet bebyggelse. Beregningen må anta at 3 båter ligger til kai samtidig.
- Foreta ny støymåling ved mobilisering av service båt når denne ligger med akter dekk mot bebyggelsen. Da vil man få et mer riktig støysonkart, og ikke et som er basert på en antagelse at båter legges 'rett veg' slik at støy skjermes av styrhus.
- Inkludere alle boliger i støysonkartet, også de som er regulert, men ikke bygget enda.
- Utrede flerkildestøy slik at man kan se et reelt bilde av støyplagene nærområdet kan bli utsatt for. I stedet for å beregne støykilder delvis eller helt separat fra hverandre, at man beregner summen av støy fra alle kilder. I en slik utredning må aktivitet samtidig på hele anlegget legges til grunn.
- Utrede støy fra Norscrap og grustak som en del av konsekvensanalysen, og ikke utelate lasting av skrapmetall som et unntak, da dette er en regelmessig aktivitet. Man må særlig vurdere impulsstøy og konsekvensene av eventuelle strengere grenseverdier.
- Foreta en ny gjennomgang av støykilder ved industriområdet, og inkludere i det minste støy fra sandblåsing og lasting/lossing ved Norscrap og grustaket. Da vil man kunne utrede et mer fullstendig støy bilde.
- Beskrive i konsekvensanalysen hvordan støymålingene blir utført av Randaberg Industries i dag, og vise vurderingen som ble gjort da det ble bestemt å inkludere disse målingene som kunnskapsgrunnlag i konsekvensanalysen.
- Implementere et måleprogram med kontinuerlig måling og rapportering av støy, summen av støy ved anlegget, slik at man kan få mer reelle data å forholde seg til i konsekvens utredningen, i stedet for å basere det på matematiske beregninger. «*Støy er ikke matematikk. Støy er helse. Vi skal ikke regne oss fram til tall. Vi skal sikre god bokvalitet*» (Miljødirektoratet)
- Beskrive klart hva som er antagelsen når det gjelder hvor fartøy skal fortøyes ved den nye kaien. Er antagelsen at dette tillates kun på vest siden av den nye kaien, eller skal det også tillates å legge til kai på sør og/eller østsiden? Er det gjort antagelser at fartøy ligger med baugen eller akter dekket mot bebyggelsen? Redegjøre for hvordan slike antagelser sammenfaller med BN3 i kommuneplanen. Oppdatere støysonkartet i tråd med dette.
- Sammenstilling av konsekvenser (kap 7.6) i konsekvensanalysen viser endring fra dagens situasjon, men dagens situasjon er ikke tilfredsstillende med boliger i gul sone (mobilisering natt) i et område med støykonflikter over lang tid, noe som ble detaljert forklart i velforeningene sine innspill til planprogrammet. Det blir derfor en uriktig sammenstilling som må oppdateres når ny konsekvens utredning av støy har blitt gjennomført.

2. Mangelfull utredning av formålet med utvidelsen

I saksfremlegget er det gitt følgende begrunnelser til formålet med utvidelsen av industrien:

- En forlengelse av kaien vil skape et tryggere havneområde for videre drift for virksomhetene i området.
- Virksomhetene vil også ved en utvidelse av kaianlegget oppnå en større fleksibilitet m.h.t operasjoner i tilknytning til lasting og lossing samt montasjearbeider på skip enn dagens situasjon tillater.
- Utfyllingen er tenkt som en forlengelse av utfyllingen i plan 2010006 – Områderegulering for Mekjarvik Sør, havne- og industriområde.

I 2015 ble det vedtatt en områdeplan for Mekjarvik sør (2010006 - Områderegulering for Mekjarvik sør havne- og industriområde). Denne utfyllingen vil grense til Randaberg Industries sitt industriområde. Det har med andre ord blitt lagt til rette for industri på et stort område like nord for Randaberg Industries, som vil tilfredsstille formålene både når det gjelder en trygg havn, videre drift og større fleksibilitet. Konsekvensanalysen mangler en utredning som forklarer hvorfor Randaberg Industries ikke vurderer dette som en løsning, men heller foreslår en forlengelse av området mot bebyggelse med de konsekvenser dette vil få for nærmiljøet.

3. Mangler utredning av konsekvenser av forruserenset havbunn

Det er foretatt kartlegging av sjøbunn, med blant annet disse observasjonene:

«Generelt så sjøbunnen ikke naturlig ut. Det ble observert mye avfall i hele området og svært lite algevekst. Sjøbunnen så nedslammet ut og dette spesielt i de grunnere områdene.»

«Tettheten av (levende) skjell er vurdert å være lav, under 0,01 individer per m². Det ble observert bare enkelte levende skjell langs transektene som er vurdert å være totalt om lag 1 000 m lang.»

Slike observasjoner er urovekkende. Industriområdet ligger åpent mot byfjorden med god vann gjennomstrømming og likevel er havbunnen så forurenset. Det er ikke redegjort for hvilket system Randaberg Industries har for å hindre forurensing til sjø. Hvis industri området blir utvidet slik som foreslått, er det naturlig at forurensingen vil øke, ikke reduseres. I tillegg, så vil en utfylling i sjø redusere vanngjennomstrømming og man kan anta en økning av forurensingsgrad. At industri området utvides lenger ut i sjøen betyr at forurensingen vil utvides enda lenger ut i sjø retning sør og øst. Havet brukes av mange innbyggere i Randaberg og et friskt hav er viktig for nærmiljøet og naturmangfoldet. Konsekvensutredningen er mangelfull på dette området, det bør utredes både hvordan industrien forholder seg til dagens utslipp til sjø, samt hvilke ytterligere tiltak som legges til grunn for å redusere utslipp ved en utvidelse av anlegget.

4. Utfylling innenfor planområdet uten tillatelse

Randaberg Havnelager har fylt ut et område på nesten 3 mål innenfor planområdet, noe som er mer masse enn tillatelsen. I tillegg er det oppført konstruksjoner og man har tatt i bruk området uten brukstillatelse, og i praksis allerede utvidet industriområdet med nesten 3 mål uten at naboer har blitt varslet eller blitt invitert til medvirkning slik søker har plikt til, og kommunen har plikt til å legge til rette for. Aktiviteten pågår til tider om natten og medfører mye støy. Randaberg Kommune har ikke fulgt opp sine plikter som nedfelt i Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og

bygningsloven), femte del, kapittel 32, for denne tillatelsen gitt i 2013, og dette sendte Velforeningene en klage på til kommunen 19.01.21. Klagen er offentlig tilgjengelig og utreder i detalj saksgangen, og hvordan Randaberg Havnelager ikke har forholdt seg til tillatelsen som ble gitt.

Kommunen har ikke fulgt opp dette til en konklusjon enda, selv om Velforeningene allerede i september 2020 sendte kommunen spørsmål om dette, snart 1 år siden. Det lages nå et brev som vil bli sendt til Statsforvalteren for en vurdering av kommunens håndtering av denne saken.

Denne steinfyllingen er ikke nevnt i saksfremleggelsen, noe vi mener er en utelatelse av viktig informasjon. Vi mener at politikere som er bedt om å gjøre et vedtak i en så viktig sak bør være informert om hva som har skjedd og hvordan noe slikt kan skje. Dette bør fremlegges i saksdokumentene og utredes av kommunen på en slik måte at både politikere og andre berørte parter forstår saken og konsekvensene dette kan ha for det videre arbeidet med reguleringsplanen.