



Notat til Utsira Kommune:

Svar på høringsinnspill



Innhold

1 Sosiale konsekvenser	4
2 Berørt mark i nærområdet	5
2.1 Veialternativer	5
2.2 Områdets tilstand og mulighet for friluftsliv	6
3 Risiko- og konsekvensutredninger	8
3.1 Sprekkdannelse i grunnen	8
3.2 Demningen på Laugarvatn	8
3.3 Naturtema	8
3.4 Massehåndtering	9
3.5 Kulturminner	9
3.6 Landskap	11
4 Sameksistens med fiskerier	11
5 Plan for håndtering av steinmasser	12
5.1 Behov for molo	12
5.2 Dimensjonering av kaianlegg og håndtering av overskuddsmasser	12
6 Planer for drift	13
6.1 Plan for slakt i Kvalvikvågen	13
6.2 Plan for innpumping av sjøvann og førleveranse	13
6.3 Kraftbehov og kraftkilder	13
6.4 Behov for ferskvann i driftsperioden	14
7 Plan for anleggsperioden	15
7.1 Plan for ferskvannsbehov	15
7.2 Plan for bosetting av arbeidere under anleggsperioden	16
7.3 Plan for eventuelle midlertidige riggområder	16
8 Opprydningsplan ved avbrutt prosjekt	18
9 Finansiering	19
10 Grunneieravtale med 31/1	20
11 Utfylling i sjø	20
11.1 Molo og kai	20
11.2 Hensyn til sjøvertsferdsel	20



Innledende kommentar

Notatet er laget av Norwegian Mountain Salmon (NMS) og er ment å belyse de temaer som tas opp i de ulike innspillene.

Vi håper dette er nyttig for kommunen og vi stiller selvsagt gjerne opp dersom det skulle være andre spørsmål eller annet kommunen ønsker belyst i forbindelse med behandling av planprogrammet. Dokumentets kapittel-inndeling er bygd opp etter de temaer som innspillene omhandler.

NMS er kjent med at følgende har gitt innspill til planprogrammet:

1. Fiskeridirektoratet
2. Kystverket
3. Statsforvalteren
4. Rune Kvalvik og Else Tori Sørgard
5. Toralf Austrheim og Irene Austrheim
6. Torstein Hansen og Vignleik Hansen på vegne av grunneiere av 31/1
7. Tanja og Njål Kvalvik
8. Rogaland fylkeskommune – Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen



1 Sosiale konsekvenser

Statsforvalteren stiller spørsmål ved hvorvidt Utsira er rigget for en befolkningsvekst en etablering av anlegget potensielt vil medføre. Sosial infrastruktur har blitt jobbet med fra NMS sin side over lang tid, samt drøftet i samråd med kommuneledelsen. Det har her kommet frem at Utsira har nødvendig kapasitet til den nevnte eventuelle befolkningsveksten. Inntrykket er også at Utsira som kommune ser en anleggsetablering som et positivt bidrag til å redusere fraflytting og på sikt øke tilflytting til kommunen.

I tillegg til at kommunen har kapasitet fra før av, vil en etablering også medføre en økning i skatteinntekter til kommunen, noe som kan bidra til økt handlingsrom i det kommunale budsjettet. Anslag på disse mulige skatteinntektene har tidligere blitt presentert.

Rogaland Fylkeskommune har også fremsatt innspill til dette temaet. Her skrives det at sysselsettingseffektene bør kvalitetssikres. NMS har ressurser i vårt team med utstrakt erfaring med og kompetanse på gjennomføring av store byggeprosjekter, herunder driving av tunnel, og tallene som er presentert er beregnet med bakgrunn i denne erfaringen samt sammenlikning med anlegg av liknende størrelse.

Fylkeskommunen skriver at et eventuelt tiltak vil kunne få positive virkninger for leverandørindustri og byggenæring. Dette er vi enige i.

Vi er imidlertid usikre på hva det konkret siktes til når det skrives at det vil være negativt for andre bransjer som «jordbruk/beitenæringa og reiseliv, eller andre kraftkrevende virksomheter.». Vår forståelse er at reisenæringen vil kunne oppnå positive ringvirkninger blant annet gjennom fornuftig gjenbruk av midlertidig bosettingsriggere til arbeidere (for eksempel som reiselivsboliger senere), samt NMS ønske om å etablere et kunnskapssenter for landbasert oppdrett ifm. med anlegget.

NMS mener at vi i samråd med kommunen har opparbeidet en solid forståelse av de sosiale og samfunnsmessige konsekvensene av en eventuell etablering av anlegget, og at det fremstår klart at disse konsekvensene av en etablering er svært positive totalt sett.



2 Berørt mark i nærområdet

NMS har mottatt flere tilbakemeldinger og spørsmål knyttet til hvordan nærområdet (på land) vil påvirkes av en etablering av anlegget. Som en del av kjernen i NMS sin visjon, er en bærekraftig produksjon med lavest mulig fotavtrykk sentralt. Dette er en av hovedårsakene til at produksjonsanlegget vil legges i fjellhaller. Samtidig er det ikke til å unngå at et stort byggeprosjekt påvirker området rundt. NMS verdsetter innspillene som bidrar til at denne påvirkningen kan minimeres.

2.1 Veialternativer

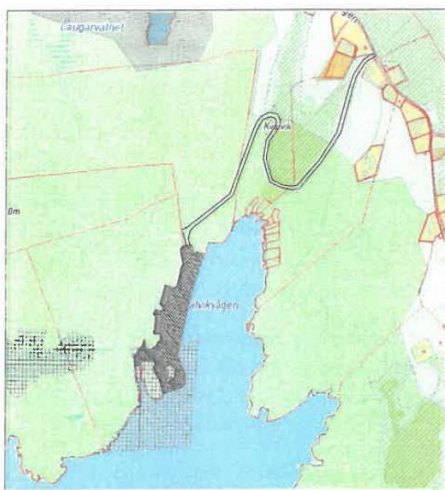
Slik det fremgår av det fremsatte planprogrammet ble NMS på oppfordring fra kommunen anbefalt å oppgi et andre veialternativ, dette knyttet til mulig berøring av kulturminner.

I planprogrammet fremgår det imidlertid klart at NMS foretrekker alternativ 1. Et godt argument for dette er at veialternativ 1 vil kunne tilføre nytte til eiendommene og dermed ha større total nytteverdi enn kun å være vei til anlegget. Veialternativet vil blant annet gi adgang til naustene i strandkanten i tillegg til at det er ansett som mer praktisk fra NMS sin side. Videre vil Veialternativ 1 i mindre grad berøre dyrket mark, og dermed mindre belastende fotavtrykk.

Etter høringsprosessen har dette synet blitt ytterligere styrket da to av de berørte grunneierne har omtalt veialternativ 2 som uaktuell. Veialternativ 2 vil gå gjennom sauhuset, mellom et uthus og en løe under oppbygging. Videre vil denne veien «mer eller mindre rasere dyrket mark på 31/2».

NMS mener at dette synet bør tillegges vekt, og Veialternativ 2 bør derfor ikke være en del av den videre planprosessen.

De to alternativene er illustrert under:



KARTSKISSE 4 VEIALTERNATIV 1



KARTSKISSE 5 VEIALTERNATIV 2



Av foreslåtte veialternativer gjenstår dermed Veialternativ 1.

Alternativ 0, (forbedret fremkommelighet på eksisterende sti - nytt alternativ):

Imidlertid ønsker NMS at det utredes mulighet for å ikke anlegge vei til anlegget. Dette fordi den ordinære driften av anlegget ikke vil være avhengig av veiforbindelse ettersom driften baserer seg transport via sjø.

Et alternativ hvor det ikke bygges vei kan basere seg på at den eksisterende «Vikingløypa» benyttes. Men at løypa legges om etter traseen til Veialternativ 1 i forbindelse med der stien i dag berører dyrket mark. Stien gruslegges i en bredde som muliggjør ferdsel med motorisert firehjuling med henger. Personell ansatt i det kommende anlegget tenkes da enten å gå eller sykle frem til anlegget. Dette veialternativet gjøre Vikingløypa mer anvendelig og tilgjengelig som tursti.

Firehjuling med henger kan tenkes brukt unntaksvis for eventuelle vedlikehold og service hendelser, hvor ferdsel over land er mest hensiktsmessig. Videre kan det tenkes benyttet ved evakuering av syke til egnet plass for opphenting av legehelikopter.

Følgende problemstillinger må belyses for å vurdere hvorvidt Alternativ 0 kan gjøres gjeldende:

- Vil alternativ 0 være tilstrekkelig for brann og redningsberedskap?
På Utsira i dag skjer evakuering av syke/ skadede personer via båt eller legehelikopter. Sykebil på ferge benyttes slik NMS forstår ikke så ofte. I den sammenheng kan det tenkes at det vil være mulig for et legehelikopter å lande på et nærliggende jordet, eller på det tiltenkte kaianlegget. Evakuering med båt vil la seg gjøre fra kaianlegget.
- Kan det oppstå feilmoduser i anlegget som ikke lar seg løse via sjøveien, og hvor transport med firehjuling ikke er tilstrekkelig?

Veialternativ 0 vil naturligvis gi minst belastning på dyrket mark og natur.

2.2 Områdets tilstand og mulighet for friluftsliv

Fra grunneiere i nærheten av planlagt anleggsområde har det blitt ytret krav til at NMS reparerer eventuelle skader på drenering/grøfter i marka i tillegg til eventuelle skader på grunder og gjerder. NMS vil strekke seg langt for å unngå nødvendig belastning på nevnte områder og installasjoner, og er innstilt på å gjennomføre tilfredsstillende tiltak dersom skade likevel skulle forekomme.

Det har også blitt bemerket fra grunneiere i området at det må tilrettelegges for uhindret adgang til Vestremarka (Vikingløypa), samt fri tilgang til sjøen i Kvalvikvågen for alle.



Som tidligere nevnt er lavt fotavtrykk sentralt, og NMS ønsker ikke å være til hinder for friluftaktiviteter som bading og turgåing i området. Det vil være frigang til sjøen og kaianlegget når det ikke pågår båttrafikk til anlegget. Den estimerte trafikken til anlegget er 2-4 ganger i måneden knyttet til henting av fisk og leveranser av blant annet fôr. NMS oppfatter sannsynligheten som svært liten for at badeforhold i Vågen skal bli negativt påvirket av anleggelsene av molo og kai, men vil foreta utredninger på dette punktet dersom det blir sett som nødvendig.

Det har også blitt ytret behov for å gjøre målinger i Kvalvikvågen for å kvalitetssikre at strømforhold ved dårlig vær ikke påvirkes negativt av kai og molo planlagt bygget. NMS anser det ikke sannsynlig at strømfoldene vil bli dårligere i Kvalvikvågen ved bygging av kai og mole – men snarer at strøm og bølgeforholdene i vågen blir roligere som følge av hvordan anlegget skjermer for vær og vind. Imidlertid vil det være viktig at anlegget utarbeides på en måte som gir god effekt.



3 Risiko- og konsekvensutredninger

NMS har mottatt innspill relatert til konsekvensutredninger (KU) inklusive risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS). I tråd med Pbl §4-2 og §4-3 vil de konsekvensutredningene, målingene, undersøkelsene og risiko-analysene som prosjektet krever, bli gjennomført av kvalifiserte eksterne aktører for å sikre en forsvarlig prosjektgjennomføring. Det jobbes fortløpende med å kartlegge hvilke eksterne kapasiteter NMS skal bruke til dette arbeidet.

3.1 Sprekkdannelse i grunnen

Et av disse innspillene omhandler bekymring for eventuelle sprekkdannelse i forbindelse med sprengning og driving av tunnel. Særlig er det viktig å undersøke hvordan en kan utføre nevnte arbeider uten at det medfører dannelsen av slike sprekker da disse kan være vanskelig å spore, og i ytterste konsekvens medføre risiko for grunnvannet ved endret hydrogeologi. NMS er enige i dette innspillet, og at det er viktig å belyse dette nærmere i det videre planarbeidet.

3.2 Demningen på Laugarvatn

Det har blitt etterspurt en konsekvensutredning og risikoanalyse av hvordan driving av tunnel påvirker demningskonstruksjonen. I tillegg er det etterspurt en reserveløsning for vanntilførsel dersom skade skulle forekomme på demningen. NMS vil sikre å ha tilgang på rett kompetanse og ekspertise på disse områdene, og konsekvensutredninger vil bli gjennomført der ansett som nødvendige. NMS har forståelse for behovet for pålitelig tilgang på vann. Det går ikke å forskuttere, på det nåværende tidspunkt, om hvorvidt en reserveløsning på vanntilførsel er nødvendig eller ikke.

3.3 Naturtema

Statsforvalteren og Fiskeridirektoratet har understreket behovet for en ekstern konsekvensutredning som tar for seg hvordan en anleggsetablering vil påvirke natur og miljø. Dette gjelder både under anleggsfasen og under drift. Tareskog, skjellsand og gyteplasser for sild, sei og lyr finnes i området. Disse er spesielt følsomme for ekstern påvirkning.

Ivaretagelse av natur og miljø, herunder det biologiske mangfoldet i og rundt Kvalvikvågen som nevnt over, er sentralt for NMS. For å sikre at dette gjøres vil det engasjeres ressurser med rett kompetanse til å gjennomføre konsekvensutredninger og risikoanalyser.

Det presiseres fra Fiskeridirektoratet at sprengningsarbeider i sjø ideelt sett legges til høst/vinter når det er lavest aktivitet i sjøen.

Det er ikke planlagt storstilte sprengningsarbeider i sjø, imidlertid skal det lages undersjøiske tunneler for vann inn og ut av anlegget, disse vil ha en overdekning på minimum 10 meter. Hvordan eventuelle rystelser fra dette arbeidet påvirker sjølivet



over tunnelene skal utredes. Ved enden av tunnelene vil det gjøres en salve som åpner tunnelen for vann inn og for vann ut av anlegget. Denne salven er klart nok sprengningsarbeid i sjø.

NMS er i gang med innledende arbeid for å se på logistikken nødvendig for å legge de deler av anleggsarbeidet som foregår nær, i og under sjø til perioder med lavest aktivitet i sjøen. NMS ønsker å legge planene for salver i sjø i samråd med Fiskeridirektoratet for å sikre at dette gjøre forsvarlig etter overnevnte innspill, vi antar at også Statsforvalteren vil ha innspill på planlegging av disse salvene og må være involvert i en slik dialog.

3.4 Massehåndtering

Statsforvalteren og fylkeskommunen har spilt inn at håndteringen av overskuddsmassene ifm. tunneldriving må utredes. NMS jobber med konkretisering av en plan for håndtering av steinmassene som en del av konsekvensutredningen, herunder forslag til hvordan en kan bruke massene lokalt på Utsira til blant annet bygging av molo (mer om dette i kapittel 5). Dersom det skulle vise seg nødvendig med ROS-analyser for håndtering av steinmassene, vil denne bli gjennomført av eksterne eksperter.

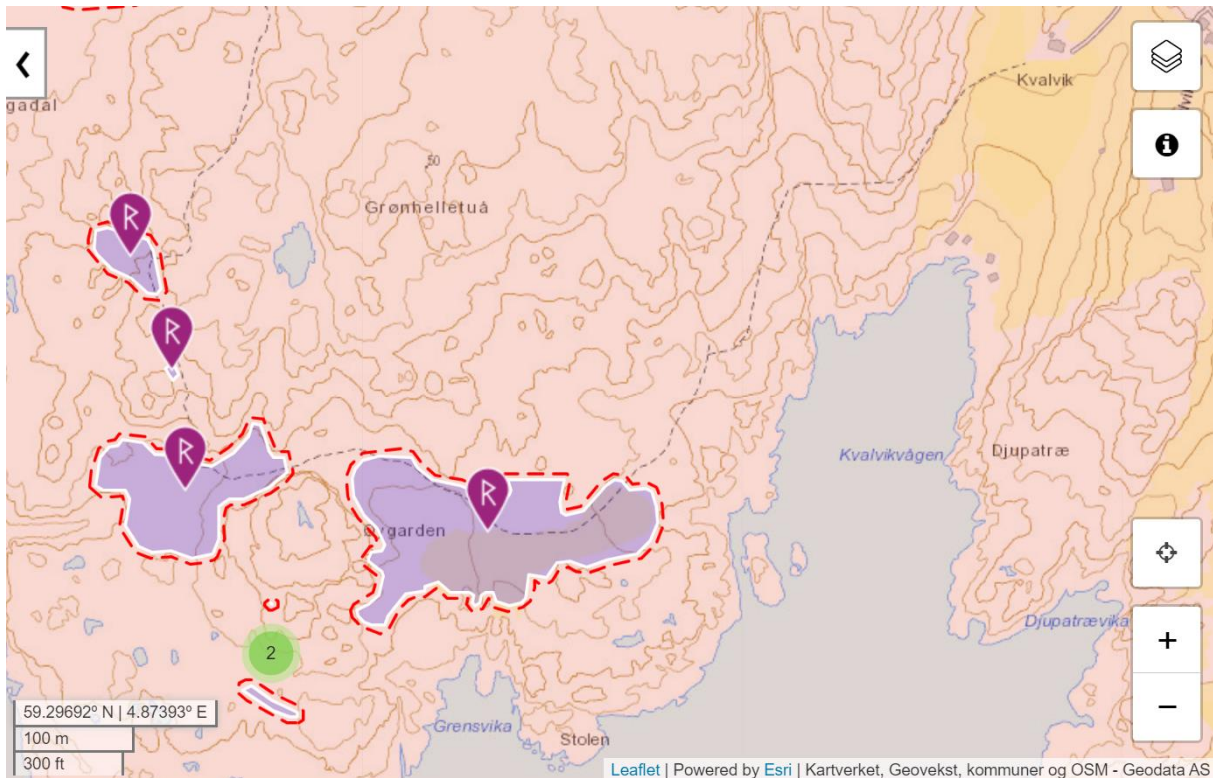
3.5 Kulturminner

Fra Fylkeskommunen ved Plan-, Miljø- og samfunnsavdelingen har det kommet flere innspill knyttet til hvordan prosjektet vil påvirke ulike kulturminner. NMS har gjort seg kjent med hvor eksisterende kulturminner på Utsira ligger i forhold til det planlagte anlegget og mener å ikke komme i konflikt slik utførelsen er planlagt. Imidlertid er ytterligere kartlegging samt eventuelle utredning nok nødvendig for å være sikkert på at anlegget ikke kommer i konflikt med kulturminner. Herunder se på de metoder som skal benyttes i utførelsen i anlegget, slik at det kan identifiseres tiltak og løsninger som eliminerer eller minimerer mulig påvirkning.

Disse eventuelle tiltakene vil følge av de utredninger som fastsettes i planprogrammet. Under følger en mer detaljert redegjørelse for de ulike kategoriene av kulturminner.

Automatisk fredete kulturminner

NMS ser ikke at anlegget slik det er utformet vil kunne medføre konsekvenser for automatisk fredete kulturminner da majoriteten av anlegget vil være plassert langt under bakkenivå, og eneste synlige del av anlegget vil være påhugg tunnel, inngang til anlegget, kai og en eventuell vei. Under vises de automatisk freda områdene i relevant nærhet, og slik vi forstår vil prosjektet **ikke** berøre disse:



Nyere tids kulturminner

Videre har Rogaland fylkeskommune påpekt at Utsira er rik på nyere tids kulturminner, og at det er viktig at en etablering ikke medfører unødvendige konsekvenser for disse. SEFRAK-registrerte kulturminner deles inn i klasse A, B og C, der A er de kulturminnene som er ansett viktigst å bevare.

Så vidt NMS forstår er det ingen kulturminner fra verneklasse A innenfor det relevante området.

Av kulturminner fra verneklasse B har NMS registrert følgende:

- Potetkjeller på Gnr. 31/1
- Potetkjeller på Gnr. 31/2
- Sjøhus Gnr. 31/30
- Sjøhus 31/11

I verneklasse C er det registrert følgende relevante kulturminner:

- Måkehus
- Murer etter det Gamle handelshuset til Dahm i Kvalvikvågen Gnr. 31/1
- Sautaekje i Kvalvikvågen



Til sist er det ikke i kulturminneplanen registrert undersjøiske kulturminner på Utsira. Fylkeskommunen opplyser likevel om at ettersom tiltak også vil berøre områder i sjø, er saken oversendt til Stavanger maritime museum. Stavanger maritime museum vurderer at det vil være behov for marinarkeologisk registrering i området.

3.6 Landskap

Fylkeskommunen uttaler at landskapstema bør inngå i konsekvensutredningen. Utsira er definert som Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA) samt utvalgt kulturlandskap i landbruket (UKL). Derfor må utbygninger være designet og dimensjonert slik at de ikke påvirker den visuelle opplevelsen av området i vesentlig negativ retning. Vi viser igjen til NMS ønske om et lavest mulig fotavtrykk, og at kun en minimal del av anlegget, i tillegg til kaianlegget og molo vil ligge synlig. NMS er i dialog med eksperter innenfor bygging og dimensjonering av utfyllinger i sjø slik som kai og molo, og er innstilt på å lage utforminger som i størst mulig grad ivaretar de visuelle opplevelsene i området. Det arbeides med å utbedre realismen i tegninger for de synlige inngrepene.

4 Sameksistens med fiskerier

Det har tidligere blitt drøftet både i møter med kommunen og fremlagt i Forslag til planprosess at den planlagte kai-installasjonen vil befinne seg delvis innenfor eksisterende låssettingsplass. Fiskeridirektoratet har også i sitt innspill presisert behovet for tett dialog og bærekraftig sameksistens mellom eksisterende fiskerier og NMS.

NMS er enige i at en utforming av anlegget også må hensynte eksisterende fiskeriinteresser, og har opprettet dialog for å drøfte hvordan en skal få til dette med de relevante aktørene. Det er allerede fastsatt møter mellom NMS, Fiskarlaget Vest og Fiskeridirektoratet for å drøfte hvordan en etablering av anlegget i størst mulig grad skal kunne ivareta eksisterende fiskeriinteresser. I tillegg ønsker NMS å gå i dialog med representanter for de lokale fiskerne på Utsira for å best forstå deres behov og finne fornuftige løsninger for sameksistens.



5 Plan for håndtering av steinmasser

5.1 Behov for molo

Grunneierne (31/1) uttrykker bekymring for at skisserte mololøsning ikke vil være tilstrekkelig til å ha tilfredsstillende sikkerhet for fartøy fortøyd ved kaien. Samt at NMS har endret konseptet i en retning som gir mindre beskyttelse fra slik molo.

Vi er helt enige i at det vil være behov for molo for å få tilfredsstillende sikkerhet for fartøy til kai. NMS er i dialog med eksterne aktører som har kompetanse på kaianlegg og molobygging for å utrede hva som vil være et optimalt kaianlegg med tilhørende molo, som ivaretar våre behov og som gir minst mulig inngrep i landskapet.

5.2 Dimensjonering av kaianlegg og håndtering av overskuddsmasser.

Dimensjoneringen av kaianlegget henger sammen med at dette må kunne motta båter på inntil 100 meters lengde og som stikker inntil 7 meter dypt. Vi planlegger for et kaianlegg som er ca. 200 meter langt og 25 meter bredt. Kaifront må ligge så langt fra eksisterende strandlinje at vi oppnår nødvendig dybde. Dette vil gi oss et kaianlegg på totalt 5000 kvm., som vil være tilstrekkelig til å benyttes som midlertidig bufferdeponi for massene som tas ut for viderelasting på båt. Dette med et værvindu på 14 dager.

I tillegg til kaianlegget må det etableres molo/bølgebrytere. Et forslag som er kommet opp i denne forbindelse er å etablere undersjøiske moloer av storstein. Det er et forslag vi mener både gir god beskyttelse, samtidig som det har positiv virkning i form av et nytt habitat for hummer. En slik løsning kan også være aktuell vest av Åkerfall.

Utsira Kommune ønsker at NMS utreder mulighet for bruk av overskuddsmasser til ny molo i Sørevågen. Forslaget fra kommunen innebærer utfylling fra eksisterende molo, rundt Klovningneset og deretter utover til Tresskjeret og Litle Tresskjeret. Som et alternativ kan vi også vurdere en løsning ut til Store Vindball og Vindballflua.

NMS vil også etablere kontakt med Mowi og Solvind, for å undersøke eventuelle behov for steinmasser i Austremarkje.

Eventuelle overskuddsmasser utover dette planlegges å skipes ut fortløpende med båt eller lekter. Vi er i dialog med en rekke aktører for bruk av disse massene. Her vurderer vi alt fra bruk på store prosjekter lokalt, til leveranser i Tyskland, Nederland og Belgia.



6 Planer for drift

6.1 Plan for slakt i Kvalvikvågen

NMS har blitt tilrådd fra eksterne aktører å vurdere slakting av fisk på anlegget. Dette da de er bekymret for logistikk rundt føring av store mengder slakteklar fisk ut av anlegget (kapasitet på båter/dårlig vær etc.). Etter at vi har kartlagt dette nærmere med slakterier og rederier vi er i dialog med, har vi blitt forsikret om at dette ikke er en aktuell problemstilling. Tvert imot, vil det bli en større utfordring å få fraktet slaktet fisk ut fra anlegget. Vi ser det dermed som lite sannsynlig at vi vil etablere slakting lokalt.

6.2 Plan for innpumping av sjøvann og fôrleveranse

Bunnen av tankene skal være på -12m under HAT, og vannstanden i disse tankene skal være på +0,5m over HAT. Effektive elektriske pumper i kombinasjon med lav løftehøyde gjør anlegget svært lite energikrevende. Det er beregnet at det vil benyttes omtrent 3MW ved full produksjon.

Lager for oppbevaring av fôr vil bli dimensjonert slik at det kan lagres 2 ukers normalt konsum av fôr uten ytterligere leveranser. Dette åpner for at båter med fôrleveranser kan avvente levering frem til vindretningen og styrken muliggjør ferdsel. Lagringen av fôr vil være både i lagerbygningen på kai, samt ved ubenyttede deler av tunellanlegget dersom en ønsker ytterligere lagringsplass. De tiltenkte fôringssystemene opererer ved hjelp av lufttrykk i rør, noe som gjør det enkelt å frakte fôret lengre distanser, som for NMS sitt tilfelle vil være fra kai og inn i fjellhallene.

6.3 Kraftbehov og kraftkilder

Som allerede drøftet internt i NMS og sammen med kommunen er tilgang på kraft en av utfordringene som må løses for å muliggjøre en etablering av anlegget på Utsira. Her har flere ulike muligheter blitt drøftet, og det er ikke tatt en endelig beslutning på hvilken løsning prosjektet vil følge.

Kapasiteten på Utsira i dag vil bare kunne dekke om lag halvparten av den kraften anlegget er beregnet å trenge. NMS har tett dialog med Haugaland kraft for å finne løsninger på denne utfordringen. Det foregår også som kjent flere store utbyggingsprosjekter i området for produksjon av kraft fra havvind. Flere av disse vil ha forankringspunkt på Utsira, noe som vil gi store mengder energi til øyen. Fortløpende undersøkes muligheten for å kunne benytte kraft som potensielt vil kunne tilgjengeliggjøres ved realisering av disse prosjektene.

Som et alternativ har det også blitt drøftet med kommunen muligheten for at NMS blir med å investere i anleggelse av en ny kraftkabel til Utsira. Mulighetene rundt dette har blitt diskutert med Haugaland kraft. Dette alternativet vil medføre større investeringskostnader.



Videre har det fra en grunneier blitt uttrykt bekymring knyttet til bruk av dieselaggregater under anleggsperioden. I stedet har det blitt anmodet fra grunneiere å benytte elektrisk drift. Under anleggsperioden vil det være nødvendig å bruke dieselaggregater for tilstrekkelig tilførsel av kraft før mer permanente løsninger blir etablert. Med tanke på støy fra aggregater, er NMS i arbeid med å se på mulige støydempende tiltak. NMS har ikke tatt noen beslutning med hensyn til bruk av elektrisk drift i denne perioden, og vil anvende de løsninger som muliggjør prosjektgjennomføringen på en forsvarlig måte.

Under driftsfasen vil det være nødvendig å ha nødaggregater tilgjengelig til bruk i tilfelle stans eller svikt i det regulære kraftopplegget. Dette er kritisk for å kunne sikre drift og dermed forsvarlige forhold for laksen. Det er under vurdering hvordan et slikt nødaggregat skal utformes og plasseres i eller ved anlegget.

6.4 Behov for ferskvann i driftsperioden

Statsforvalteren kommer med følgende innspill til høringen gjeldende ferskvannsbehov i driftsfasen:

«Det vil også være behov for ferskvann i driftsperioden. Vi finner ikke en tydelig plan for hvordan dette er tenkt løst.»

Ettersom anlegget ikke tar sikte på å produsere smolt vil vannbehovet i driftsfasen handle om vann til toalett, bad og dusjfasiliteter. Det er noe bebyggelse i nærheten av anlegget og NMS legger til grunn at anlegget kan koble seg på vann og kloakkanlegg på samme måte som bebyggelse rundt. Det må imidlertid føres vann og kloakkledning frem til anlegget fra kommunalt tilkoblingspunkt.



7 Plan for anleggsperioden

7.1 Plan for ferskvannsbehov

Statsforvalteren har kommet med høringsinnspill knyttet til ferskvannsbehov ved tunneldriving.

I Planprogrammet fremsatt av NMS fremstilles det tre alternativer for vann til tunneldriving, for ordens skyld – vann ved driving av tunneler brukes til kjøling av borr.

De tre oppgitte alternativene er:

- Vann fra Laugarvatnet
- Vann fra Måkeskitmyra
- Vann brakt inn med båt fra land

I tillegg fremgår det av planprogrammet at gjenbruk av vann er mulig – men kostnadskrevenende. Særlig er gjenbruk aktuelt ved driving av de store produksjonshallene og adkomsttunnelene da bunn på disse vil være fra kvote 0 til kvote – 12. Dette vil gi oppsamling av vann brukt til kjøling ved tunneldriving.

I sitt høringsinnspill kommer Statsforvalteren med følgende innspill:

«Eventuelt vannuttak krever tillatelse fra Norges vassdrags -og energidirektorat. Statsforvalteren ser det ikke som mulig å hente vann fra Måkeskitmyra. Dette grunnet naturverdiene i området, at det ikke eksisterer adkomst og at det derfor krever vegbygging og store terreng inngrep, og at vi ser det som urealistisk å få til en frakt av vann mellom Måkeskitmyra og plan området uten at det kommer i stor konflikt med øvrig transport og bruk av veien på Utsira.»

I det fremsatte planprogrammet fremgår det at kommunen ved Miljø- og jordbrukssjef kom frem med alternativet Måkeskitmyra. Videre fremgår det at veiforbindelse mangler.

NMS sin holdning er at dersom bruk av vann fra Måkeskitmyra krever varige naturinngrep i form av midlertidig vei så er det et unødvendig stort inngrep som bør føre til at Måkeskitmyra faller som alternativ. Dersom vann imidlertid lar seg pumpe fra Måkeskitmyra til eksisterende vei, vil inngrepet være vesentlig mindre. I det videre planprogrammet bør det vurderes om vann kan hentes fra Måkeskitmyra, uten at det krever veibygging og inngrep i terrenget. Statsforvalteren kommenterer også at transport av vann over vei kommer i konflikt med øvrige transport og bruk av veien på Utsira – NMS er imidlertid ikke sikker på hva Statsforvalteren sikter til her.



Merk at bruk av vann fra Måkeskitmyra kommer i motstrid med Veialternativ 0 (ingen vei – kun sti). Dvs. at dersom Veialternativ 0 velges – så bortfaller vann fra Måkeskitmyra som alternativ.

Videre gir Statsforvalteren følgende innspill:

«Vi ser det også som lite realistisk å benytte vann fra Laugarvatnet, da dette er drikkevannskilde. Dette er også problematisert i oversendelsen.»

I Planprogrammet fremkommer det at kommunen stilte seg skeptisk til bruk av vann fra Laugarvatnet i lys av forsyningsrisikoen for ferskvann. Det antas at denne risikoen er varierende gjennom året. NMS mener at dersom noe vann kan pumpes direkte fra Laugarvatnet uten å komme i konflikt med forsyningsrisikoen, så er det et godt alternativ sett i forhold bruk av brønnbåt eller henting av vann fra Måkeskitmyra, og bør fortsatt utredes som et mulig alternativ.

Et mulig fjerde alternativ er å hente vann fra Klovningdammen Sør-Vest for Sørevågen. Dersom det skal hentes vann fra Klovningdammen vil det være nødvendig å finne hensynsfulle løsninger med minimal påvirkning, da dammen er et vernet kulturminne, og også en viktig dam for dyreliv.

I det videre planarbeidet bør det uansett legges til grunn at stor grad av vann nødvendig for driving av tunneler hentes inn med båt, samt at det i stor grad gjenbrukes vann.

7.2 Plan for bosetting av arbeidere under anleggsperioden

Det har over tid vært dialog mellom NMS og kommunen angående innkvartering av personell under anleggsfasen. Her har det særlig vært drøftet hvordan en kan en kan innkvartere arbeiderne slik at boenhetene også kan ha en bruksverdi etter anleggsarbeidet opphører. For eksempel har det vært foreslått å bygge brakker på en slik måte at de senere kan brukes til bolig for turisme. Dette er en tanke NMS støtter, og vi fortsetter arbeidet med å se på løsninger med bruksnytte utover byggefasen.

7.3 Plan for eventuelle midlertidige riggområder

I innspillet fra Statsforvalteren fremgår det at eventuelle behov for områder til midlertidige riggområder må vises i planen. Det tas til etterretning.

Tenkt anleggskonsept baserer seg på at det i Kvalvikvågen kun skal være rigger knyttet til selve utførelsen, og ikke brakker for funksjonærer og byggherrens organisasjon.

Tilrigging skjer fra sjøen, - arbeidet med kaianlegget starter først. Kaianlegget ferdigstilles og benyttes både til lagring av stein og område for midlertidig rigg



(utstyrscontainerne, hensetning av maskiner etc.). Etter hvert som tunnelene drives, vil det bli økende plass inne i tunneler og haller til utstyrsrigger. Samtidig vil det da også være mer praktisk at nødvendig utstyr og maskiner står nærmere der arbeidet foregår.

Imidlertid vil vi jobbe mer med anleggskonseptet og merke av i planen eventuelle behov for midlertidige riggområder.



8 Opprydningsplan ved avbrutt prosjekt

I høringsperioden har det kommet innspill fra grunneiere om hva som kan skje dersom prosjektet avbrytes. Som nevnt er finansiering av prosjektet og strategi for dette fremlagt tidligere, og byggefasen vil ikke begynne før løsninger for finansiering er på plass. NMS har likevel utarbeidet noen forslag til tiltak dersom prosjektet mot formodning skulle stanse underveis.

Kaien vil være det første som bygges, og den kan ved avbrutt prosjekt benyttes til andre formål for næringsvirksomhet eller behov som befolkningen på Utsira måtte ønske. Fjellhallene med tanker kan benyttes til alternative formål som blant annet ferskvannsmagasin for øyen. Dersom det ikke er behov for å benytte fjellhallene til slike eller andre formål, kan åpningene enkelt støpes igjen og dekket til slik at de blander naturlig inn i naturen. Tilførselsvei kan benyttes til andre formål til fordel for grunneiere og befolkningen.

Anlegget har generelt et lavt fotavtrykk, og steinmasser vil transporteres bort fortløpende.



9 Finansiering

Det adresseres i et høringsinnspill at det i Forslag til planprogram ikke er nevnt hvordan et slikt anlegg skal finansieres, om det er realiserbart og hvilke konkurransefortrinn et slikt anlegg vil ha.

NMS har vurdert at disse, veldig viktige temaene, ikke er en naturlig del av temaene som omhandles i et Forslag til planprogram. Men prosjektets finansieringsplan, realiserbarheten og konkurransefortrinnene til et slikt anlegg har vært presentert overordnet i ulike sammenhenger hos Utsira Kommune og i folkemøte på Utsira.



10 Grunneieravtale med 31/1

En grunneier adresserer at denne og tiltakshaver ikke har inngått avtale knyttet til deres grunn.

Tiltakshaver har inngått grunneieravtaler med eiere av grunn som er absolutt nødvendig for å realisere prosjektet.

Tiltakshaver er i dialog med ovennevnte og andre grunneiere som besitter eiendom som kan optimalisere design av anlegget ytterligere, og vil ønske om å inngå avtaler om slik grunn, hvis det blir vurdert som et verdibidrag til prosjektet.

11 Utfylling i sjø

11.1 Molo og kai

NMS samarbeider tett med eksterne aktører med ekspertise innenfor bygging av kai og molo for å sørge for at de tåler den belastningen den vil bli utsatt for. For å oppnå dette skal det sørges for at Kystverket sine standarder for molobygging overholdes. Samtidig skal det tas stilling til hvordan en slik kai- og molobygging skal gjøres for å ikke skape uønskede strøm- og bølgeforhold i Kvalvikvågen.

11.2 Hensyn til sjøvertsferdsel

Kystverket påpeker at det ved planlegging i sjø må tas hensyn til sjøvertsferdsel, og at området der kaien skal ligge er eksponert mot drag og bølgeslag. Som nevnt i punkt 5.1 er det ønskelig å etablere en molo/bølgebryter for å beskytte kaianlegget. Denne vil plasseres og dimensjoneres slik at den beskytter sjøtransport inn og ut av Kvalvikvågen på en tilfredsstillende måte.

Kystverket nevner også at det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet, og at de vil be om at planforslaget oversendes for uttale når dette foreligger.