



Saksbehandlar: Ingrid Johannessen

Kommunedirektør: Yngve Folven Bergesen

Saksnr.	Utval	Møtedato
004/25	Formannskapet	04.02.2025

Første gangs behandling av Detaljregulering for industri- og hamneområdet på Dommersnes

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Forslag til "Detaljregulering for industri- og hamneområdet på Dommersnes" i Vikebygd, plan ID 1160-2023-08, blir lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10. Plankart 1 er datert 22.01.25, plankart 2 og føresegner er datert 23.01.2025.

Formannskapet 04.02.2025:

Behandling:

Tillegg til reguleringsføresegner frå AP, lagt fram av Øyvind Valen (AP)

1. Tillegg til punkt 2.9.2 og 2.9.1 som omhandlar plan som skal leverast inn før anleggsstart: «*Denne planen skal vedtakast i politisk utval i kommunen (pt. DUK). Planen skal òg visa tiltaka for å hindra støvspreiing*»
2. Tillegg 2.10 Bruk av masser. Etter «*...samfunnstenleg utnytting. Mellom anna skal delar av overskytande massar etter utfylling i sjø i fase 2 og/eller fase 3 stillast gratis til rådvelde for bruk på utbetring av fylkesvegen og opparbeiding av resterande sykkel og gangsti i Vikebygd sentrum*»
3. Tillegg 3.3.1. (Her er det opna for all industriell som er knytt til sjø. Heile konsekvensutgreiinga viser til fundament bygging og sammensetting av bygg, samt lagring. Opphogging av skip, plattformer eller andre objekt er noko heilt anna, og kunne trenge ny behandling.) Nytt tillegg: *Decom av større objekt er ikkje tillate. Dette vil krevja endring av reguleringsplan og ny konsekvensvurdering.*

Forslag til punkt 4 frå Anna Steinsland (VIL)

4. Før andregangshandsaming skal det føreligge ei konsekvensutgreiing knytta til støvspreiing.

Votering:

Kommunedirektøren sitt forslag til vedtak: einstemmig vedtatt med 9 stemmer, forslaget gjekk vidare.

Tilleggspunkt 1, lagt fram av Øyvind Valen (AP): einstemmig vedtatt med 9 stemmer, forslaget gjekk vidare.

Tilleggspunkt 2, lagt fram av Øyvind Valen (AP): 2 stemmer i mot, Vierdal (SP) og Austrheim (SP), 7 stemmer for, forslaget gjekk vidare.

Tilleggspunkt 3, lagt fram av Øyvind Valen (AP): einstemmig vedtatt med 9 stemmer, forslaget gjekk vidare.

Tilleggspunkt 4, lagt fram av Anna Steinsland (VIL): einstemmig vedtatt med 9 stemmer, forslaget gjekk vidare.

FS - 004/25 Vedtak:

Forslag til "Detaljregulering for industri- og hamneområdet på Dommersnes" i Vikebygd, plan ID 1160-2023-08, blir lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova § 12-10. Plankart 1 er datert 22.01.25, plankart 2 og føresegner er datert 23.01.2025.

1. Tillegg til punkt 2.9.2 og 2.9.1 som omhandlar plan som skal leverast inn før anleggsstart: *«Denne planen skal vedtakast i politisk utval i kommunen (pt. DUK). Planen skal òg visa tiltaka for å hindra støvspreiing»*

2. Tillegg 2.10 Bruk av masser. Etter «...samfunnstenleg utnytting. Mellom anna skal delar av overskytande massar etter utfylling i sjø i fase 2 og/eller fase 3 stillast gratis til rådvelde for bruk på utbetring av fylkesvegen og opparbeiding av resterande sykkel og gangsti i Vikebygd sentrum»

3. Tillegg 3.3.1. (Her er det opna for all industriell som er knytt til sjø. Heile konsekvensutgreiinga viser til fundament bygging og sammensetting av bygg, samt lagring. Opphogging av skip, plattformer eller andre objekt er noko heilt anna, og kunne trenge ny behandling.) Nytt tillegg: *Decom av større objekt er ikkje tillate. Dette vil krevja endring av reguleringsplan og ny konsekvensvurdering.*

4. Før andregangshandsaming skal det føreligge ei konsekvensutgreiing knytta til støvspreiing.

Saksutgreiing

Samandrag

For å kunne etablere ny industri på Dommersnes, sør for Vikebygd sentrum, er det behov for ein ny og oppdatert reguleringsplan, då den gjeldande er frå 1980. Formålet er å legge til rette for eit større industri- og hamneområde. Primært er utviklinga knytt til offshore vind og etablering av havvind i Nordsjøen. Utbygginga er skissert i tre fasar, der fase 1 og 2 berører areal vest for dagens fylkesveg. Fase 3 ligg aust for fylkesvegen og for å legge til rette for planlagt tiltak, vil det vere behov for å legge om fylkesvegen i ny trase aust for industriområdet. Til saman vil hamneareal, nærings- og industriareal utgjere om lag 500 daa.

Tiltaket består av opparbeiding av industriareal til konstruksjon, lagring av delar og montering/samanstilling av offshore vindturbinar. Sluttproduktet er offshore vindkraftanlegg som er klargjort for transport til lokalitet på sokkelen der det blir gitt konsesjon. Opparbeiding av området kan omfatte sprenging til flatt areal på kote 3-4 moh. Opparbeiding skal også omfatte fylling i sjø tilsvarende eit areal på 37 daa og ei tilrettelegging med samla kailengde på 500-600 meter.

Planprogram for konsekvensutgreiinga blei behandla i formannskapet 12.03.2024. Tiltaket er konsekvensutgreidd for følgjande tema:naturmangfald/naturmiljø i sjø og på land, regionale og lokale verknader, folkehelse, friluftsliv, klimagassberekningar, vassmiljø og forureining grunn/sediment i sjø,

overvatn, støy, undervassstøy, naturressursar med massehandteringsplan, trafikk, areal og transport – trafikkmengder, trafikktryggleik og vegstøy, hamneforhold, tryggleik og framkommelegheit og landskap.

For tema marint naturmangfald, folkehelse, friluftsliv og støy får ein noko negativ eller middels negativ konsekvens. For tema naturmangfald på land, landskap og klimagassutslepp får ein stor eller svært stor negativ konsekvens. For tema lokalsamfunn, kulturminne og kulturmiljø, vassmiljø og forureining, overvatn, naturressursar, trafikk på sjø og land får ein ubetydeleg eller positiv konsekvens.

Bakgrunn for saka

Dommersnes industriområde er kjent frå fleire større industriprosjekt. Området er regulert gjennom «Reguleringsplan for Dommersnes industriområde». I denne planen er det ca. 530 daa som er sett av til industriformål. Gjeldande reguleringsplan for Dommersnes blei vedtatt 30.10.1980. Berre eit mindre areal innanfor regulert område er bygd ut. Mykje av regelverket er endra sidan planen blei vedtatt og den aktiviteten som nå er ønskt på området, blei ikkje vurdert. Den gong var det heller ikkje mogleg å regulere sjøareala etter plan- og bygningslova. Til saman er dette bakgrunnen for at det er starta ein ny planprosess.

Saks- og faktaopplysningar

Saka gjeld

Første gangs behandling av «Detaljregulering for industri- og hamneområdet på Dommersnes», plan ID 1160-2023-08.

Formål

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for eit større nærings- og hamneområde til sjø gjennom utnytting og ombruk av eksisterande industriområde. Primært er utviklinga knytt til offshore vind og etableringa av havvind i Nordsjøen. Planen omfattar også areal på sjøbotn (vertikalnivå 4) og på sjøen. Som følgje av behovet for industriareal (fase 3), blir det også lagt til rette for flytting av fylkesvegen i ein heilt ny trase aust for industriområdet.

Oppdragsgjevar og konsulent

Dommersnes AS (Windafjord Port AS) er eit nystifta selskap som skal stå for utviklinga av området. Det er eit privat/offentleg selskap med kommunen som ein av partane. Norconsult AS har utarbeidd planforslaget med tilhøyrande konsekvensutgreiingar.

Planprosess og medverknad

Det blei halde oppstartsmøte med kommunen 06.10.2023. I etterkant av dette blei det varsla oppstart av planarbeid og sendt ut forslag til planprogram med konsekvensutgreiing for detaljreguleringa. Frist for å komme med merknader var 18.12.2023. Samstundes med varslinga blei det sendt ut ei nattbasert spørjeundersøking. Svara frå denne blei brukt i vidare arbeid med planprogrammet. Det kom inn merknader både til oppstart av planarbeidet og til planprogrammet. I alt kom det inn 44 merknader, 27 av desse er frå privatpersonar, 3 frå lokale verksemdar, 3 frå grendeutval og interesseorganisasjonar og 11 frå andre myndigheiter. Når varsel om oppstart av planarbeid og høyring av utkast til planprogram skjer samstundes, er det vanleg at dei som uttalar seg i liten grad skil mellom desse. Argumenta er ofte relevante både for oppstart av planarbeid og planprogram. Så var også tilfelle i denne saka, derfor blei alle merknader oppsummert og kommentert av forslagsstillar og vurdert i formannskapet si behandlinga av planprogrammet 12.03.2024, sak nr. 015/24 (vedlegg 10.1).

Med bakgrunn i fastsett planprogram, studiar i tidleg fase og førebelse konklusjonar i utgreiingsprogram, blei planarbeidet løfta opp i Regionalt Planforum 29.05.2024. På møtet blei nokre vesentlege punkt som har betydning for det vidare planarbeidet, drøfta. Det blei på møtet også

konkludert med at omlegging av fylkesvegen måtte detaljregulerast i same prosess. For å kunne vurdere fleire vegtrasear enn det som ligg i gjeldande reguleringsplan og varsla plangrense, blei det sendt ut utvida varsel om planarbeid i juni 2024. Frist for å komme med merknader til utvida plangrense blei sett til 19.08.2024. Merknadene frå utvida varsling er samanfatta og kommentert av konsulent og innarbeidd i planforslaget som ligg føre.

I perioden for varsling av oppstart og høyring av planprogram blei det arrangert to kontordagar. Det var berre tre stykk som møtte. Planprogrammet blei presentert i formannskapet og i eit eige dialogmøte med Vikebygd Grendeutval. Dei gav uttrykk for behovet for eit ope informasjonsmøte. Det blei arrangert i etterkant og opp mot 150 personar møtte fram.

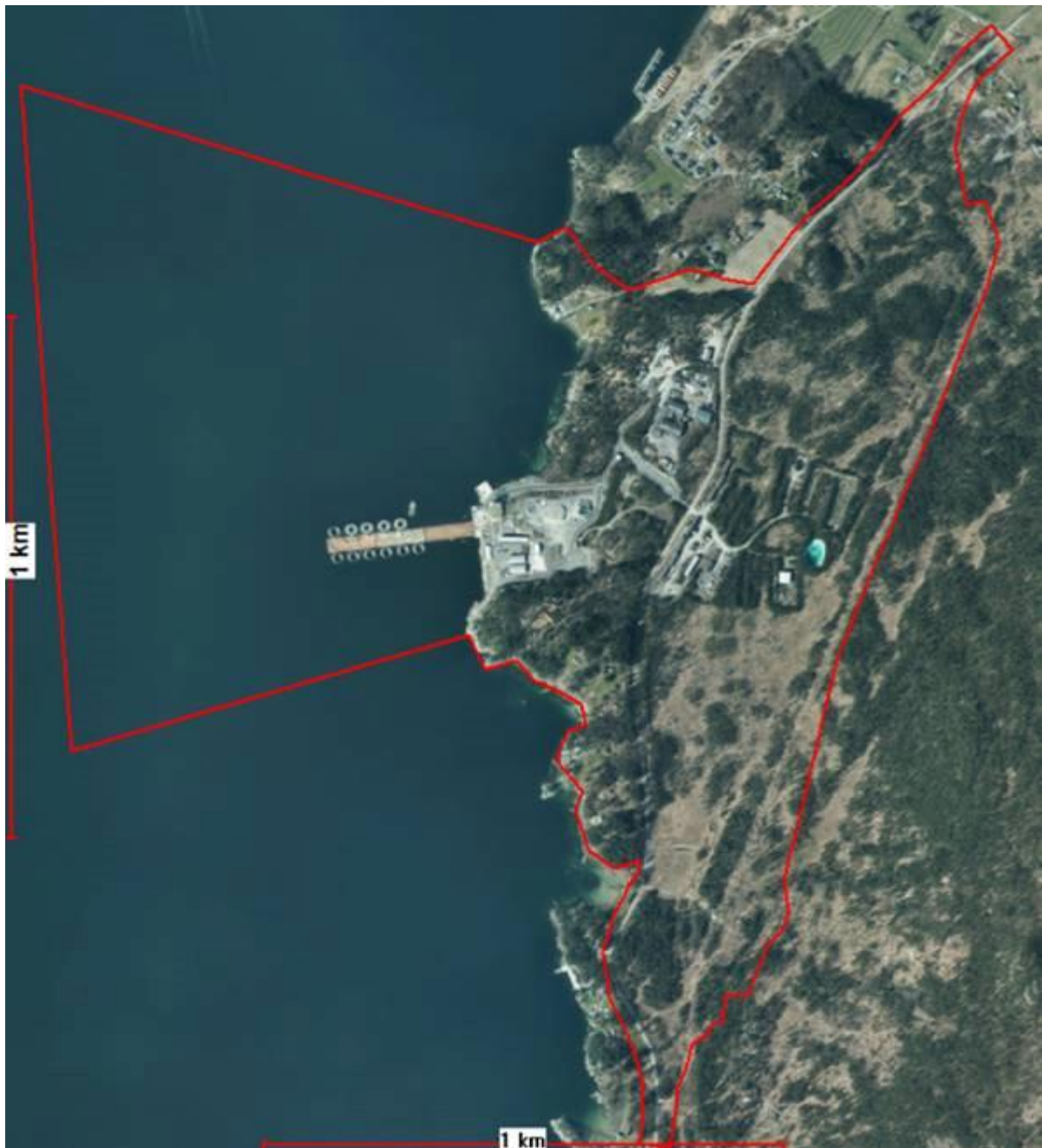
I perioden etter fastsetting av planprogrammet har det blitt gjennomført to møte i regi av forslagsstillar. Det er vidare planlagt nytt ope informasjonsmøte i høyringsperioden for planforslaget med etterfølgande kontorettermiddag der personar i Windafjord Port, Norconsult og kommunen vil svare på spørsmål om planforslaget. Det vil også bli sendt ut ei ny spørjeundersøking, liknande den som blei sendt ut ved utarbeiding av planprogrammet.

Plantype

Planforslaget blir lagt fram som ei privat detaljregulering.

Planområde – plassering og avgrensing

Planområdet ligg på Dommersnes, ca. 2 km sør for sentrum av Vikebygd.



Planområdet omfattar dagens industriområde som er regulert i gjeldande reguleringsplan. Planområdet er utvida mot vest for å sikre tilstrekkeleg sjøareal til «riggområde». Planområdet er i tillegg utvida i aust og i sør og nordleg retning for å dekke arealbehov for ny fylkesveg forbi industriområdet. Totalt utgjør planområdet rundt 2000 daa.

Andre planar med særskilt betydning for detaljreguleringa

Overordna planar

Regionalplan for grøn industri

Formålet med denne planen er å legge til rette for verdiskaping og arbeidsplassar innan grøn industri som skal bidra til eit naturnøytralt lågutsleppssamfunn. Eit viktig grep i planen er å avgrense arealbruken for nye næringar mellom anna ved gjenbruk av allereie brukte areal og ved at det blir peika ut prioriterte areal for denne typen verksemd. Planen peikar mellom anna ut nokre regionalt prioriterte sjønære industriareal som skal prioriterast for utbygging, der Dommersnes er eit av desse. Djupna i Ålfjorden, den skjerma plasseringa, korte avstandar til andre føretak i næringsklynga og ut i Nordsjøen er spesielle kvalitetar og fordelar som gjer at Dommersnes er eit prioritert areal.

Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger

Den andre viktige regionalplanen er Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger. Formålet med denne planen er å sikre ei berekraftig forvaltning av sjøareal og strandsone i Sunnhordlandsregionen og ytre Hardanger. Planen skal sikre gode rammevilkår for havbruksnæringa, som ei stor og viktig næring i regionen, samt maritim sektor med trygge farleier, hamneområde og sjøretta næringsareal. Regionalt viktige næringsområde er i planen identifiserte basert på kriterium som god tilkomst frå sjøsida, tilknytting til hovudfarleier, romslege kaiområde og næringsområde med stor betyding for regionen. I denne planen er riggområde i sjø utanfor Dommersnes peikt ut som regionalt viktig og Dommersnes er peikt ut som regionalt viktig industrikai.

Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030

Fylkestinget vedtok «Handlingsprogram for Samferdsel 2023-2030» med mellom anna følgande punkt 3):

«Av den økte rammen disponeres 15 millioner kroner årlig i 2023 og 2024 til Samferdselsavdelingen, og midlene benyttes til å starte planlegging/regulering/oppstart av vei- og g/s-veiprosjekt som er rekkefølgekrav for utvikling av nye næringsområder for areal- og kraftkrevende industri i Bjerkreim, Time, Suldal og Vindafjord. Det legges til grunn lokal medfinansiering, tredjepartsfinansiering osv. i gjennomføring av prosjektene, og det kan inngås avtaler om dette.»

Det er ikkje inngått avtale mellom kommunen og fylkeskommunen som oppfølging av vedtaket ovanfor, men det er inngått avtale mellom Vindafjord Port og kommunen som sikrar at omlegging av fylkesvegen blir ein del av planprosessen. Undervegs i planprosessen har kommunen hatt dialog med Rogaland fylkeskommune.

Kommuneplanen 2024-2036, samfunnsdel og arealdel

Under satsingsområdet «Berekraftig kommune» har kommunen sett seg mål nr. 12 «*Berekraftig næringsutvikling*» og ein viktig arealstrategi knytt til dette målet er arealstrategi nr. 11: «*Strategisk viktige næringsareal skal utviklast på Dommersnes og Nerheim*».

I forslag til revidert arealdel er arealformåla vidareført i samsvar med arealstrategien.

Reguleringsplanar

Innsendt planforslag skal erstatte eldre reguleringsplan for industriområdet på Dommersnes, vedtatt 1980. Men det er fleire eldre reguleringsplanar som ligg i nærleiken av planområdet og som kan bli påverka av planforslaget. Dette gjeld: Reguleringsplan for Leirhammar/Dommersnes (hyttefelt) (2011), Reguleringsplan for Skjeljavika hyttefelt (2017) og reguleringsplan for Hytteområde Dommersnes, Kolstø (2009).

Dagens situasjon

Eksisterande tiltak

Det utbygde industriområdet på Dommersnes inkluderer eksisterande industrikaier og industritomter på begge sider av fylkesvegen som går midt i det regulerte industriområdet. Regulert område utgjer om lag 530 daa. Vindafjord kommune eig ca. 200 daa av arealet. På vestsida av fylkesvegen ligg m.a. Gangstø Transport AS og Ølen Trevare (trappefabrikk), medan det på austsida av vegen for det meste er brakkeriggar knytt til industrien. Det er 5 næringsbygg oppe ved fylkesvegen og elles anlegg ved Dommersnes kai. Eksisterande næringsverksemder har tatt i bruk om lag 50 daa av regulert areal. I tillegg til næringsbygg er det 11 hytter innanfor gjeldande reguleringsplan. Næraste bustadhus/gardshus ligg om lag 80 m nord for dagens industriområde.

Landskap/topografi

Landskapsrommet må karakteriserast som eit relativt opent fjordlandskap med meir eller mindre busetnad langs fjorden. Dommersnes industriområde ligg på ei flate med svak helning mot Ålfjorden i vest. Frå havnivå strekk landskapsrommet seg opp mot 500 moh mot Vikefjellet og Sætrafjellet i

aust.



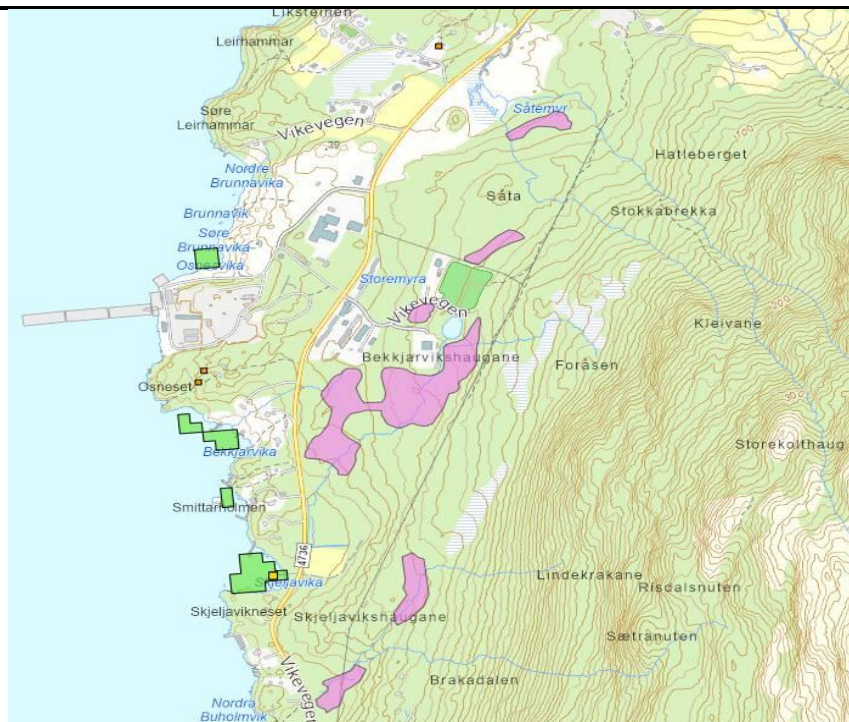
Dronefoto som viser Dommersnes sett frå vest (kjelde: Konsekvensutgreiing landskap)

Ålfjorden med tilhøyrande landareal er tydeleg prega av menneskeleg aktivitet i form av busetnad, fritidsbustadar og naustområde, landbruk og noko næringsareal og infrastruktur. På begge sider av fjorden er det kupert terreng med åsar og fjell, og fjorden er relativt brei. Som det går fram av foto ovanfor er store delar av landskapet skogkledd.

Nord for planområdet ligg Vikebygd sentrum. Dette landskapsrommet kan karakteriserast som eit «*fjordlandskap der dalformen er relativt åpen og middels sterkt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap*». Industriarealet på Dommersnes er ikkje opplevd som del av same landskapsrom.

Naturmangfald

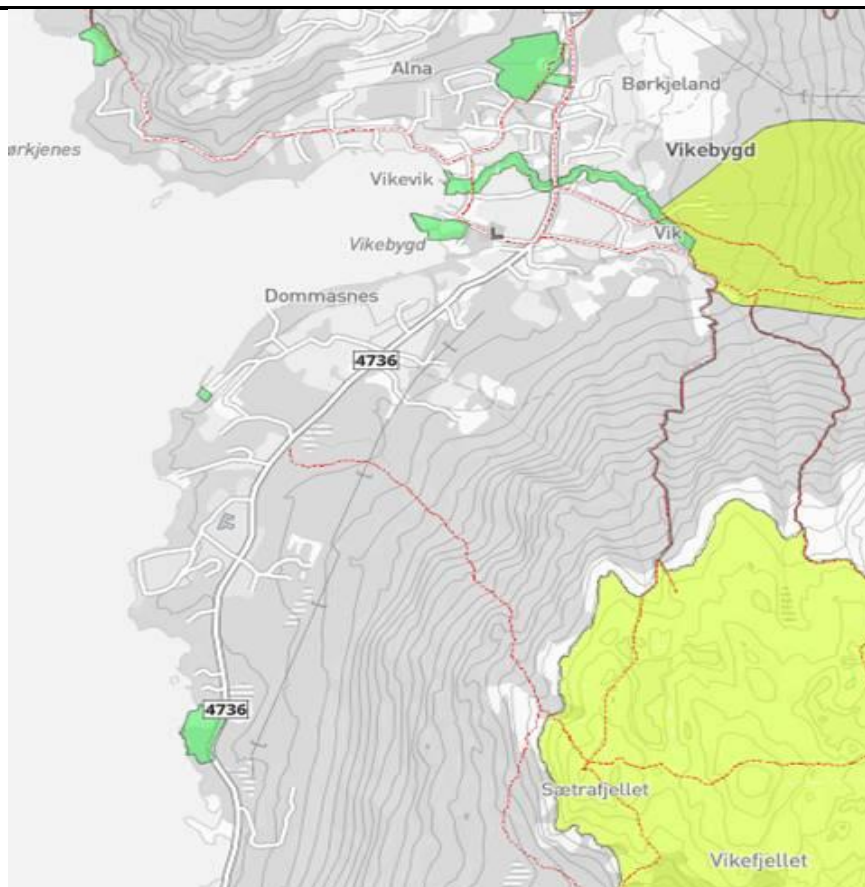
Innanfor planområdet er det innslag av ulik natur og menneskeleg aktivitet. Den midtre delen av området er i hovudsak bebygd. Fylkesvegen går nord-sør og delar området i to. Vidare er det ein del fritidsbustadar vest for fylkesvegen. Nord og sør for industriområdet, på austsida av fylkesvegen, er det meir urørt natur forutan ei kraftlinje som går gjennom området.



Kjelde: Temakart Rogaland

Kartutsnitt viser modellert førekomst av ålegras (grøn), registrert kystlynghei (lilla) og punktregistrering av rødlista artar (prikkar).

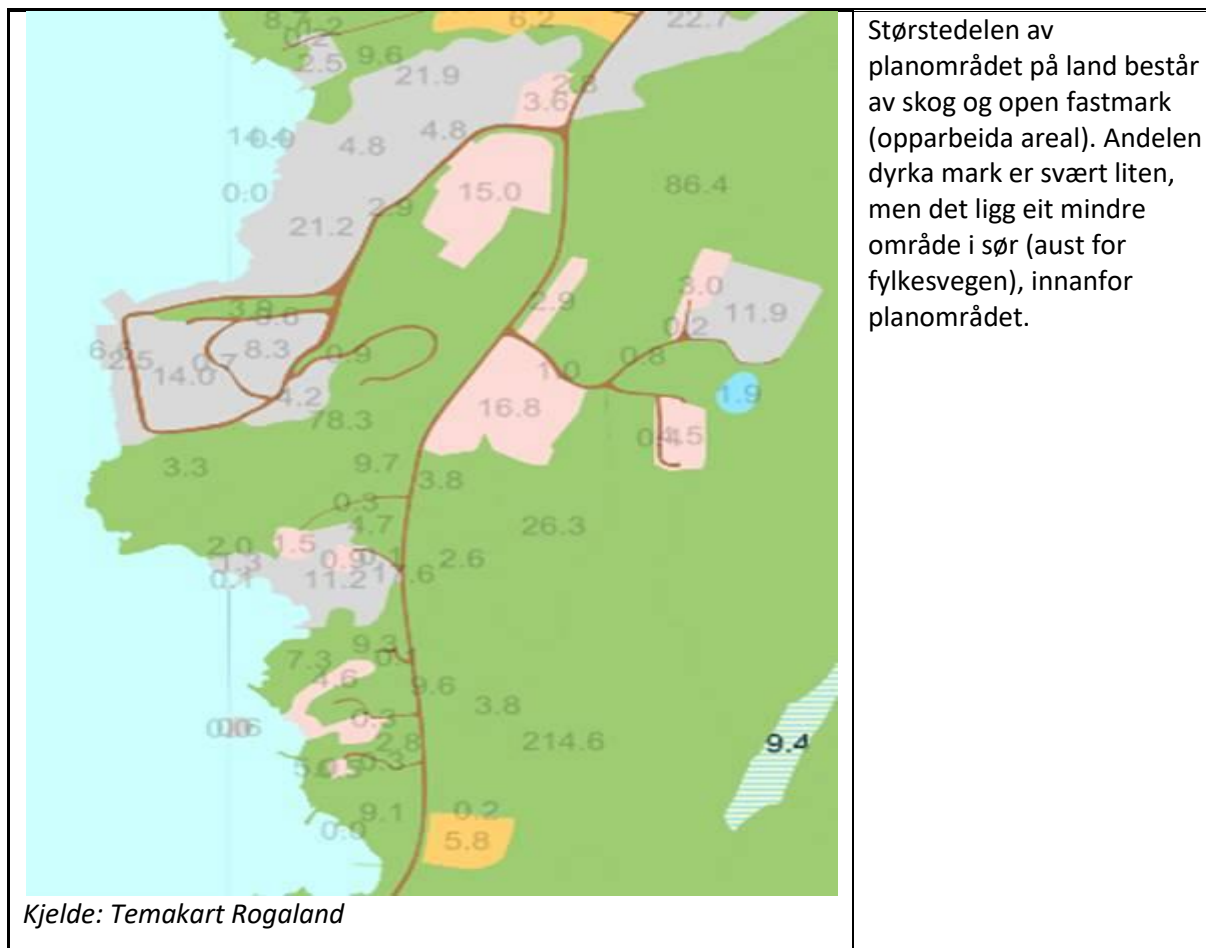
Friluftsliv/rekreasjon



Kjelde: Friluftslivskartlegging Vindafjord kommune

Det er gjort eit stort arbeid med merking og skilting av turløyper. Det går fram av kartutsnittet kva som finst i nærområdet. Det er også ein regionalt viktig badeplass i Skjeljavika, sør for planområdet.

Landbruk



Størstedelen av planområdet på land består av skog og open fastmark (opparbeida areal). Andelen dyrka mark er svært liten, men det ligg eit mindre område i sør (aust for fylkesvegen), innanfor planområdet.

Grunnforhold

Heile planområdet ligg under marin grense og ligg derfor i ei sone med potensiale for marin leire. Det blei utført geotekniske grunnundersøkingar i juni 2024. På land viser desse undersøkingane generelt faste til svært faste massar over fjell. Langs fylkesvegen er det einsskilte stadar registrert eit tynt blautt lag med massar av organisk materiale.

Undersøkingane i sjø viser i stor grad dei same indikasjonane som på land, dvs. fast lagra massar. Verken på land eller i sjø er det funne indikasjonar på sprøbruddsmateriale eller kvikkleire.

Aktsemdsområde

Delar av planområdet ligg innanfor NVE sitt aktsemdskart for snøskred og jord- og flaumskred. Det er også registrert to skredhendingar, men desse er knytt til vegskjeringar i området.

Det er utarbeidd ei skredfarevurdering i samband med planarbeidet. Det er steinsprang/skred som er dimensjonerende skredtype innanfor påverknadsområdet, men det er vurdert at hendingar med årleg nominelt sannsyn $\geq 1/1000$ ikkje vil kunne påvirke kartleggingsområdet.

Trafikkforhold

Fylkesveg 4736 har ein gjennomsnittleg årssdøgnetrafikk (ÅDT) på 700 (15 % tunge køyretøy) i følgje Statens vegvesen sitt vegkart. Fartsgrensa er 80 km/t forbi industriområdet, med er redusert til 60 km/t før avkøyringa til området i nord.

Vikevegen er smal og svingete og har dårleg vegskulder. Både framkomst og trafikktryggleik er dårleg. I sentrum av Vikebygd manglar det g/s-veg på ei strekning frå Plassavegen til butikken.

Teknisk infrastruktur

Hovudleidningar for vatn er utbygd av Vikebygd vassverk og seinare overtatt av Vindafjord

kommune. Etter avklaringar med kommunen er det opplyst at det kan leverast 4 l/s med vatn til industriområdet. Det er også opplyst at kommunen planlegg å knyte vassforsyninga mellom Vikebygd og Skjold saman, og at Dommersnes vil bli knytt på denne prosjekteringa.

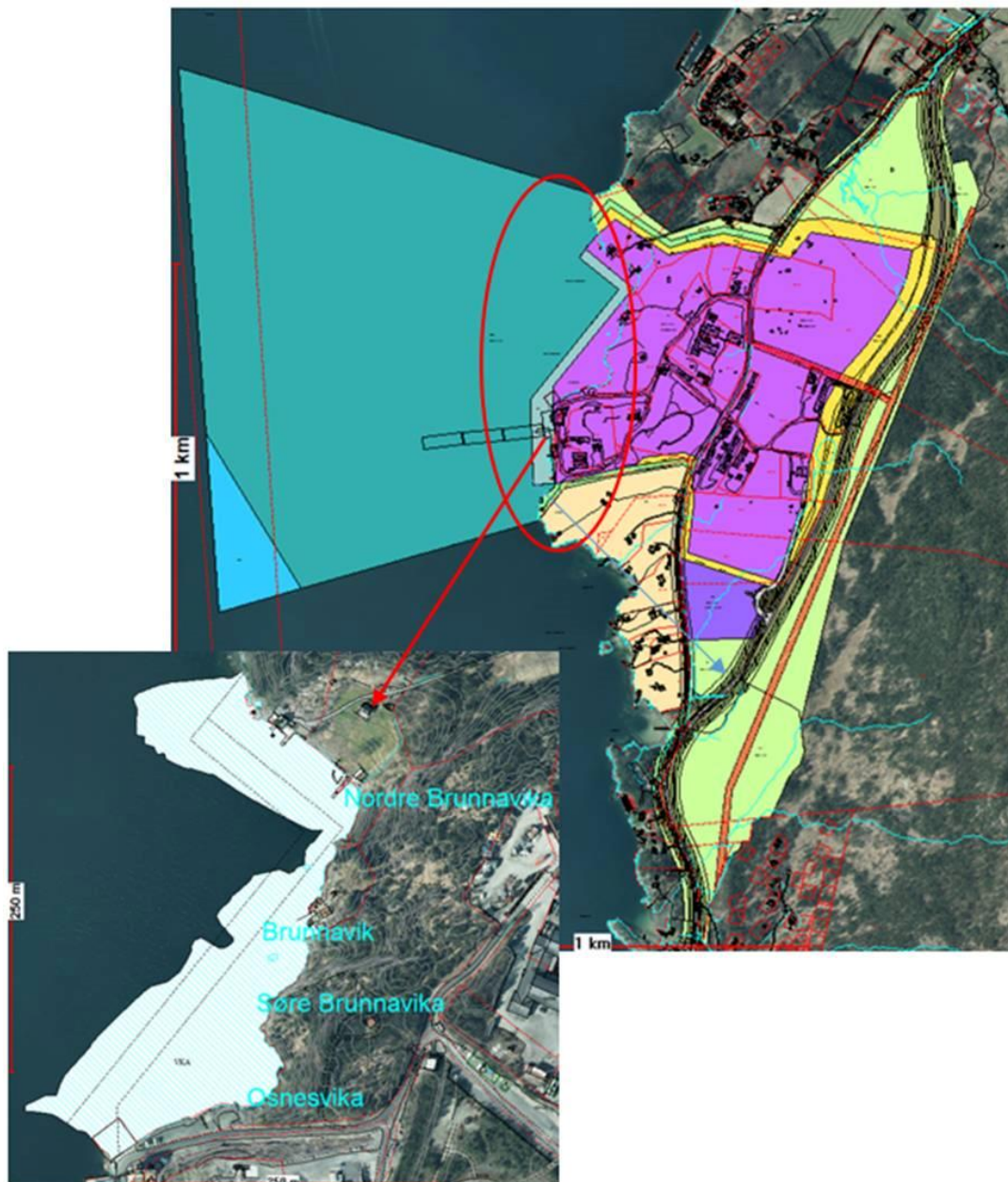
Eksisterande avløp går via to kummar (totalt 60 m³ slamavskiljar) til eit felles utsleppspunkt i sjø.

Det går fleire overvassleidningar gjennom området frå aust til vest med utslepp til Ålfjorden. Den eksisterande situasjonen i planområdet er at areala består av mykje skog og naturleg terreng som tar hand om overvatnet som kjem.

Busetnad, nærmiljø og eksisterande næringsverksemdar

Planområdet ligg om lag 2 km frå Vikebygd sentrum. Det er eit utbygd hyttefelt på Leirhammar, like nord for industriområdet og 11 eksisterande hytter langs sjøen sør for området. Det er også nokre spreidde bustadar og fritidsbustadar mellom industriområdet og Leirhammar. Inne på eksisterande næringsområde er det 7 næringseigedomar med etablert drift.

Skildring av planforslaget – hovudgrep



Utsnitt av plankartet

Arealet som skal fyllast ut heilt ut til fyllingsfoten går fram av det minste kartutsnittet ovanfor. På utsnittet av hovudplankartet er det merka med raud sirkel i det området der utfyllinga kjem. For nærare detaljar kan plankarta sjåast digitalt via linkane:

Vertikalnivå 2- på bakken:

<https://kommunekart.com/klient/Fonnakart/?urlid=70a481aa-77cb-4599-8afd-e84dd996b2e2>

Vertikalnivå 4 – på sjøbotnen:

<https://kommunekart.com/klient/Fonnakart/?urlid=1ed561d9-cd0a-4870-9a26-1d1aa8dac47a>

Areal sett av til industriformål (BI)

Tiltaket består av opparbeiding av industritomt til konstruksjon, lagring av delar og montering/samanstilling av offshore-vindkraftturbinar. Sluttproduktet er offshore vindkraftanlegg som er klargjort for transport til lokalitet på sokkelen der det er gitt konsesjon.

Opparbeiding av området kan omfatte sprenging til flatt areal på kote 3-4 moh. med eigna

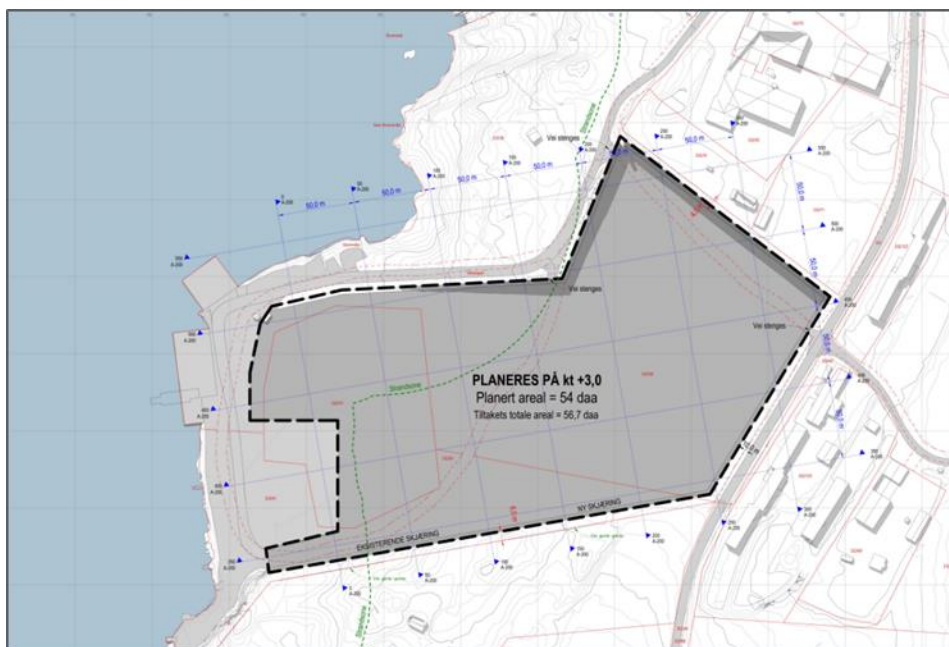
avgrensning og utforming. Opparbeiding skal og omfatte fylling og nytt areal i sjø, samt kaiar som trengst for handtering av transport og løft mellom fartøy, flytande konstruksjonar og landareal. Full utvikling av området vil krevje ei samla kailengde på opp mot 500- 600 m. Dette er ei kailengd som også var planlagt opparbeid i gjeldande reguleringsplan.

Det har både i planprosessen og i dispensasjonssøknad om opparbeiding vore omtalt ei utbygging i tre fasar, der dispensasjonssaka omhandla fase 1. I det følgande blir dei tre fasane omtalt i korte trekk.

Fase 1

Den fasen som er omtalt som dispensasjonssøknad/byggesøknad og som er godkjent for opparbeiding. Dispensasjonsvedtaket blei først påklagd av Statsforvaltaren, men søknaden blei etter justeringar som kom Statsforvaltaren i møte, vedtatt 15.03.2024.

I denne fasen skal om lag 54 daa planerast ned til kote +3,0. Fase ein vil nytte eksisterande tilkomst, men nokre interne vegar på industriområdet skal leggest om og nokre må fjernast. VA-anlegg blir lagt om. Det planerte arealet skal nyttast til produksjon, samanstilling og testing av vindmølle-element. Seinhausten 2024 blei oppstart av byggearbeid utsett inntil vidare grunna utsetting av Utsira Nord, uavklarte rammevilkår for flytande havvind i Nordsjøen og auka utbyggingskostnad.



Kartutsnitt viser planeringsområde for fase 1 (kjelde: planskildringa, Norconsult as)

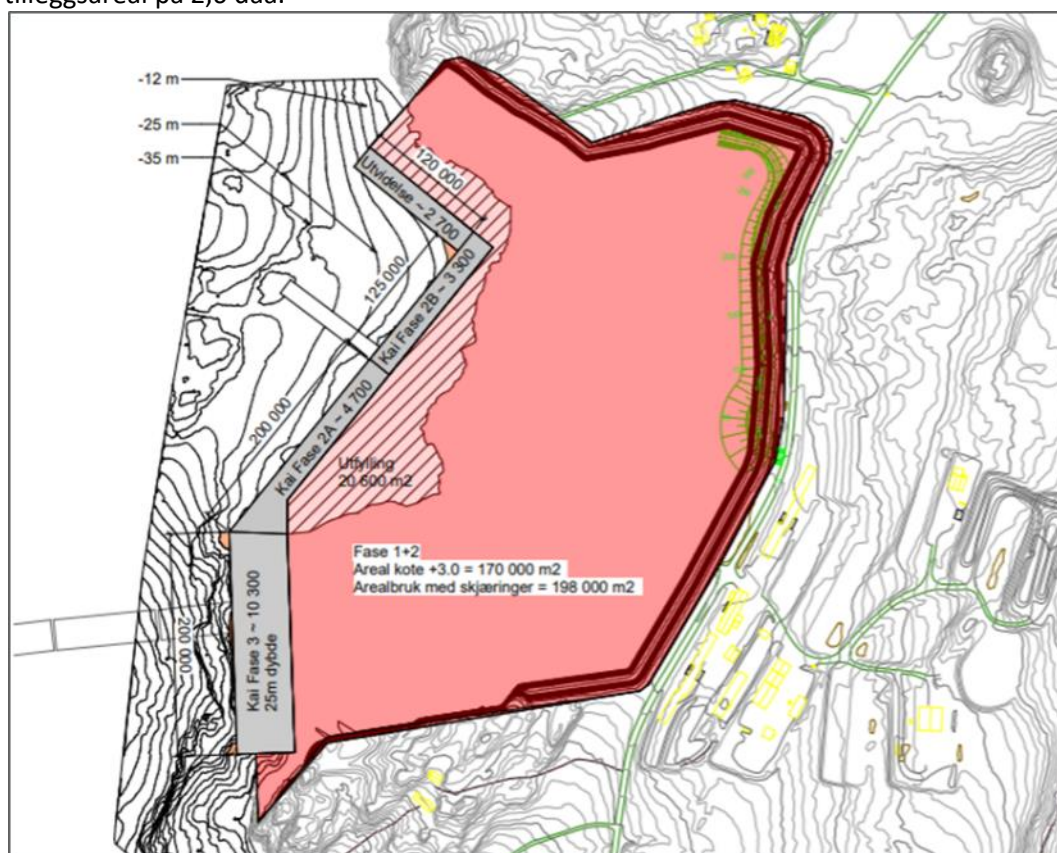
Fase 2 og 3

Det er utviklinga av fase 2 og 3 som blir utgreidd og utforma i planforslaget. Det er førebels ikkje konkrete industriprosjekt eller kundar som er knytt til området. For å kunne vurdere omfanget av eit fullt utbyggingsalternativ, tar planforslaget utgangspunkt i eit konsepteksempel med heilårleg produksjon. Konseptet illustrerar dimensjoner og ei mogleg prosesslinje, men andre konsept vil ha andre krav til montering og prosesslinje på land og lagring av delar både på land og på sjøen. Det er eit utal av ulike fundamentkonsept som er trekanta, firkanta, femkanta og runde og dei produserast både i stål og betong (og nokon delvis i tre). Det går fram av planskildringa at dei dimensjonar som er brukt for eksemplifisering er dekkande «største storleik» som viser både visuelt inntrykk og plassbehov for ei hamn som skal levere til havvindindustrien. Modelleringa er derfor ei realistisk modellering av eit mogleg konseptval.

Fase 2

I fase 2, som er planlagt starta 2026/27, skal vidare om lag 150 dekar planerast ned til kote +3,0, sjå avgrensning i figuren under. Planeringa skjer på vestsida av fylkesvegen, og industriområdet får ny tilkomst frå fylkesvegen når fase 2 er fullt utbygd. Området strekk seg frå og med Nordre Brunnavika

i nord til eksisterande skjering i sør. Det blir også opna for utfylling eit stykke ut i sjøen med etablering av ny kaifront, samt mogelegheit for ein kaifront også vinkelrett på den lange logistikk kaien. Det vil vere behov for ny kaifront også i forlenging og eventuelt framkant av eksisterande kai (for å få ei djupne på inntil 25 m). Ny kaifront vil få ei total lengd på 560 m. Denne kan bli forlenga med 105 m i nord i tillegg. Arealet som må fyllast ut for å få etablert ny kaifront er på ca. 21 daa. Totalt nytt kaiareal (grått på figur 9) blir ca. 15 daa. Blir kaifronten forlenga i nord gir det eit tilleggsareal på 2,6 daa.



Området sett ovanfrå for fase 2. Kartutsnittet viser omfang av planering og maks utfylling (ca. 20 daa) og nye kaifrontar (ca. 15 daa). Ny tilkomst til fase 2 er vist med grønt. (Kjelde: Planskildringa, Norconsult as)

Ved ei fullskala drift i fase 2 vil det kunne vera 6-8 fundament under arbeid på land til ei kvar tid. Ved kai vil to havvindturbinar til ein kvar tid bli utrusta med blant anna tårn, nacelle (generator osv.) og rotorblad. Dei to vindmøllene som blir montert ved kai vil ha topp høgde på ca. kote 337 m.o.h. Det ligg til ei kvar tid lagra delar til tre ferdige havvindturbinar på området. Det er også planlagt nokre lagerbygningar på området.

Ved full produksjon er det estimert maksimalt 150 arbeidsplassar tilknytt anlegget, fordelt på tre arbeidsskift.

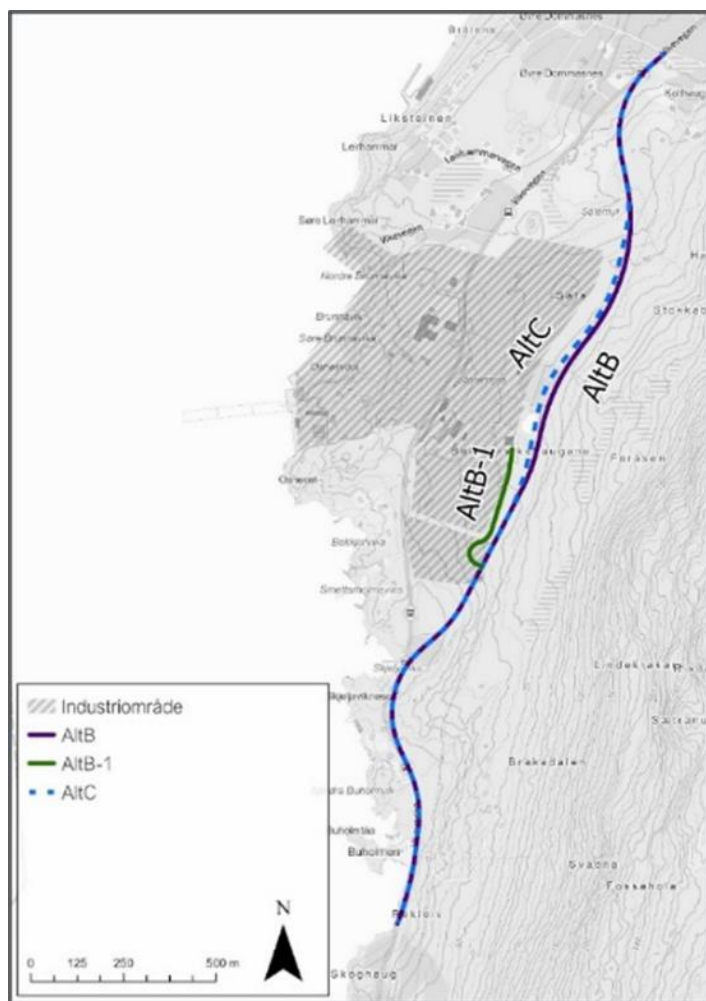
Fase 3

I fase 3, som er planlagt starta i ca. 2028, skal industriområdet utvidast ytterlegare med om lag 200 dekar og planerast på kote +3,0. I tillegg skal det opparbeidast eit areal på om lag 30 dekar liggande på eit noko høgare nivå (om lag kote +20) sør for industriområdet. Dette arealet skal nyttast til administrasjon, parkering og brakker.

Dersom det skal kunne vere drift som i fase 2 samstundes som arealet i fase 3 blir opparbeidd og massane tatt ut, kan det vere behov for å lage ein midlertidig tunnel under eksisterande fylkesveg, slik at massane kan transporterast ut før ny fylkesveg er på plass.

Når arealet i fase 3 skal tas i bruk til full produksjon, er ein avhengig av at fylkesvegen blir lagt om på

austsida av industriarealet. Det er gjennomført ei alternativsvurdering av ulike veglinjer for omlegging av fylkesvegen. Denne vurderinga konkluderer med hovudvegalternativ B. Dette alternativet er illustrert saman med planlagt industriutvikling i figuren under.



Kartutsnitt viser vald veglinje for omlegging av fylkesvegen saman med areal til industriutvikling (fase 1, 2 og 3) (Kjelde: Planskildringa, Norconsult as)

Ved utvikling av alle fasane vil ein til slutt ha 400 dekar industriareal på kote +3,0, og planområdet vil krevje opp til 500 dekar areal totalt sett, inkludert skjeringar, administrasjonsareal, vegareal og anna. Det er eit mål at arealet er ferdig opparbeidd i løpet av 2030-2032.

Når fase 3 er sett i gong og produksjonen på Dommersnes har nådd sin fulle skala, kan det typisk produserast opp til 24 vindmøller med opp til 25 MW turbinar kvart år. Produksjonen av fundamenta kan skje heile året, og det kan bli ferdigstilt og sjøsett eitt fundament kvar 14. dag. Sjølve utrustinga av vindturbinane (sette på tårn, nacelle og blad) må skje i sommarhalvåret (april – september). På vinterhalvåret vil det derfor kunne bli samla opp til 12 fundament i fjorden, for våtlagring. På sommaren vil det bli utrusta eitt fundament per veke, med tårn, nacelle og blad. Annakvart fundament blir utrusta frå våtlageret i sjøen og annakvart rett etter sjøsetting. På sommarhalvåret blir det så uttransportert ei ferdigstilt vindmølle frå anlegget i veka. Det vil dermed ikkje typisk vere fleire enn 12 fundament i våtlageret om gongen.



3D-Illustrasjonen viser produksjon ved full drift på heile fase3 og produksjon av opp til 24 vindmøller med opp til 25 MW turbinar kvart år sett frå Sætrafjellet. Administrasjonsarealet inkl. parkeringsareal, som skal planerast på eit høgare kotenivå, kan sjåast heilt til ventre i illustrasjonen. For nærare omtale av vindmøllene si utforming, sjå planskilddinga kap. 5.1.2 og 5.1.3.

Næringsformål (BN)

På platået som vil ligge på kote mellom 15-20 moh heilt sør på industriarealet, skal det opparbeidast bustadbrakker, kontorbrakker/kontorbygg, parkeringsplassar og eventuelt anna som høyrer til administrasjon og overnatting. Ved full produksjon er det estimert maksimalt 500 arbeidsplassar tilknytt anlegget, fordelt på tre arbeidsskift. Ein del tilsette vil ha behov for innlosjering i bustadbrakker. Det er tatt utgangspunkt i at det er behov for 200 overnattingsplassar i brakker. I tillegg vil det vere behov for dagriggar for skifting, vasking og spiserom for andre tilsette som kjem køyrande.

Det er antatt at 30% av dei tilsette treng kontorplass, men at halvparten av dei igjen kan dele kontor. Det vil seie at det er tatt utgangspunkt i at det er behov for maksimalt 75 kontorplassar. Det er lagt opp til at dei enten kan etablerast i kontorbrakker, eller som eitt eller fleire kontorbygg. Det er estimert eit behov for mellom 17 m² – 23 m² per kontorplass, inkludert alle fellesareal. Det gir eit totalt behov for om lag 1500 m² kontorareal.

Kombinert formål (BAA)

Det er regulert inn eit kombinert område i nord og sør (BAA1 og BAA3) som skal sikre at det blir etablert forsvarlege skjeringar på området.

Utforminga av dei kombinerte områda følgjer eit prinsipp der ei bergskjering har maks vinkel på 60°, og der det er maks 10 meter høge skjeringar for kvar 5 meter breie pall. BAA1 og BAA3 kan nyttast både til industriareal og skjering. Dersom det er mogleg å etablere brattare skjering nokon plassar vil det gje større industriareal.

Det kombinerte bygge- og anleggsområde BAA2 og BAA4 vil likt som for BAA 1 og 3 bli nytta som naudsynt skjeringsområde eller industriområde. Terrenget stig jamt frå strandlinja og bakover mot Sætrafjellet. Det høgast punktet i planområde i dag ligg på ca. kote 60. Arealet som går med til skjering blir derfor større og større. I det kombinerte området mellom industriområde og ny fylkesveg BAA2 blir det og opna for ein alternativ vegtrase for ny fylkesveg som ein del av skjeringa til

industriområde.

Fritidsbusetnad (BFF)

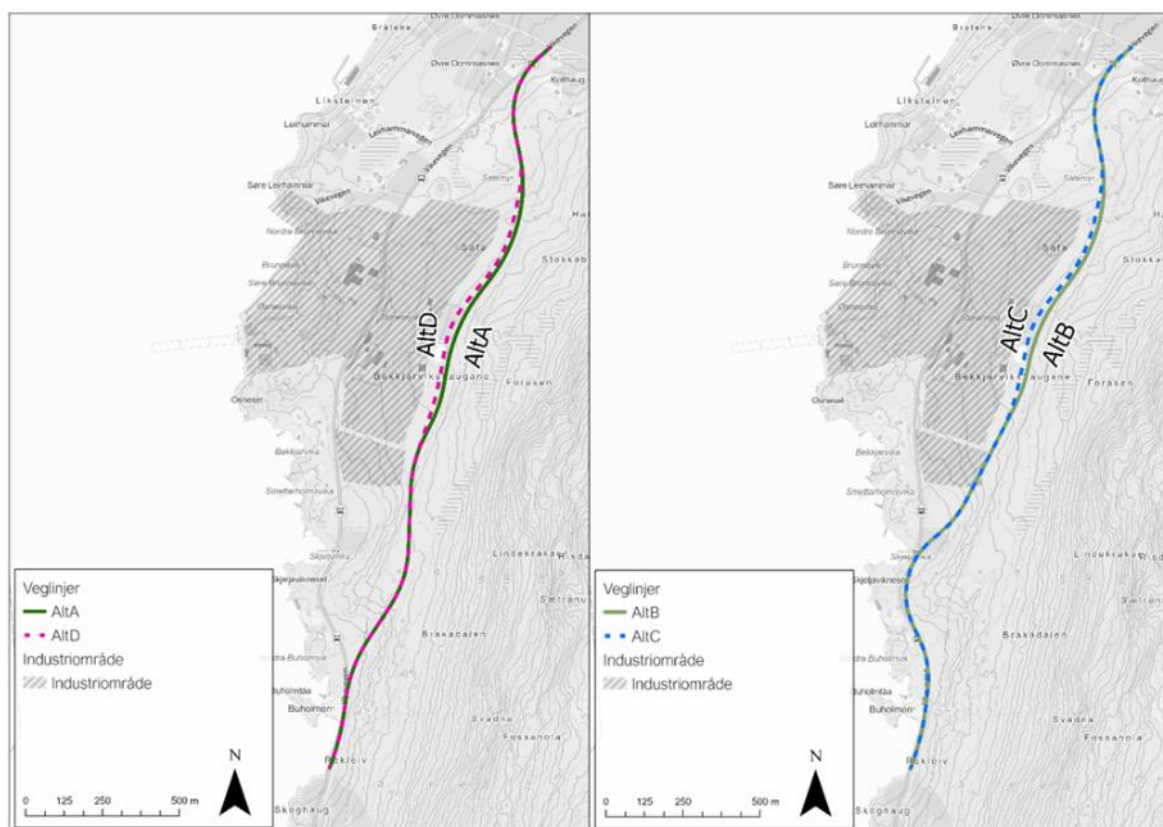
Areal sett av til fritidsbusetnad utgjør dei hyttene som ligg innanfor dagens regulerte område. Desse er tatt med i planforslaget i hovudsak for å ivareta eigedomane og oppretthalde dagens bruk. Arealet desse utgjør er til saman om lag 100 daa fordelt på 11 hytter. I planforslaget er det regulert inn byggegrense til sjø.

Samferdselsanlegg

Regionalt planforum konkluderte med at dersom ny reguleringsplan opnar for utvikling av heile industriområdet, må ny fylkesveg detaljregulerast i same planprosessen.

For planlegging av fylkesvegar skal det inngå ei vurdering av konsekvensar av ulike alternativ og kostnadsoverslag. Rogaland fylkeskommune som vegmynde, er kjend med status for arbeidet med den nye veglinja, og dei stettar dei premissa som blei sett i eit tidlegare premissnotat i saka, som vart sendt til fylkeskommunen for gjennomsyn.

Det er sett på to hovudalternativ, alternativ A og B. Begge desse kan løysast ved ein alternativ trase i skjeringa gjennom industriområdet (Alternativ C og D). Sjå illustrasjonen nedanfor.



Veglinje B blir totalt sett vurdert som det beste alternativet. Veglinja gir ein forbetrta situasjon for nærliggande eigedommar og den beste tilkomsten til næringsområdet. Veglinja tar i større grad vare på landskapsrommet i sør, og samlar landskapsinngrepa betre enn veglinje A. Veglinje B vil råke færre område med kystlynghei, og veglinja opnar sannsynlegvis for at eit område aust for veglinja i sør kan vere eit aktuelt restaureringsområde for kystlynghei som eit avbøtande tiltak. Den fulldyrka jorda som blir råka, kan erstattast ved å utvide område lengre nord. Ny fylkesveg vil for det meste ha dimensjoneringsklasse Hø1 med fartsgrense 80 km/t. Heilt nord på strekninga går ein over til Hø2 med 60 km/t fartsgrense, då dette samsvarer med gjeldande fartsgrense der ein koplar seg på dagens fylkesveg. Sjå figur 35 for oversikt over dimensjoneringsklasse, fartsgrense og ÅDT. I kryssområda er det krav til maks stigning på 5 %. Elles er stigninga tilpassa terreng og samsvar med tverrfall på vegen slik at ein alltid har minimum 2 % resulterande fall. Sikkerheitssona varierer, men

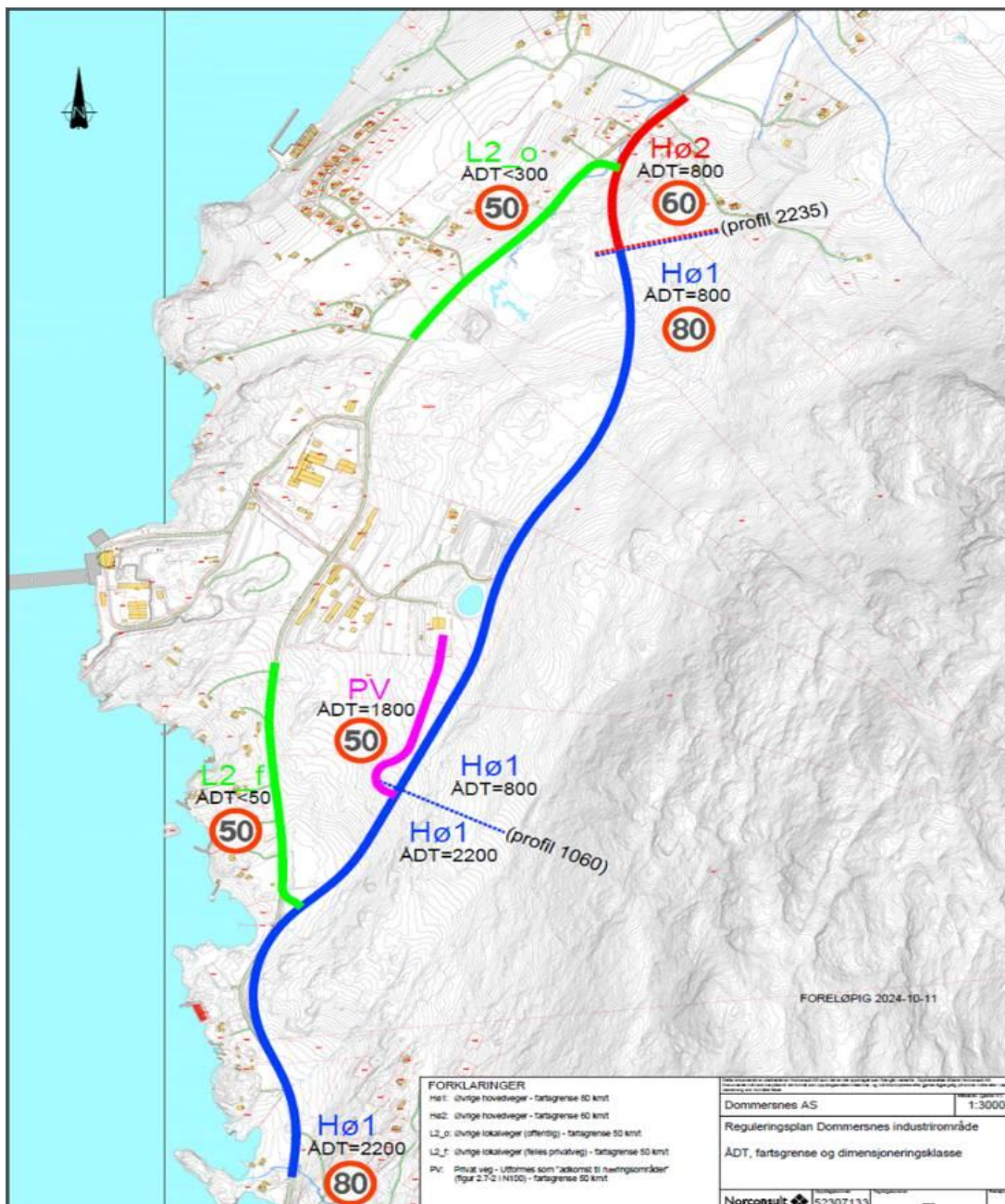
er 6 m der ÅDT er 2200 og 5 m der ÅDT er 800. Grøftesnitta er tilpassa dette, slik at fjellskjeringane alltid er utanfor sikkerheitssona. I tillegg tenkjer ein djupe sidegrøfter heile vegen for å redusere behovet for sandfang og OV-leidningar. Det vil vere noko behov for rekkverk ved Skjeljavika og langs industriområdet.

Slik linja viser er det ikkje nokon fråvik, men det er sett på om stigninga på nordre delen av kryssområdet til industriområdet kan ha brattare stigning enn 5 % for å redusere masseoverskotet. På nyanlegg vil fråviksmynda ikkje utan vidare godkjenne fråvik som omhandlar linjeføring i kryss. Til byggeplan bør ein likevel sjå på moglegheita for å auke stigninga. Låg trafikkmengd nord for krysset ved at den vesentlege trafikkmengda er frå industriområdet og sørover og at det er gode sikttilhøve i kryssområdet er gode argument for denne vurderinga.

I sør vil ny veg i stor grad følgje dagens veg, men med ei linjeføring som er i samsvar med handbok N100. Linjeføringa vil også betre sikttilhøva ved at det til ein kvar har sikt tilsvarende krav for stoppsikt. Ein vel å inkludere dette vegstrekket i planarbeidet for å få ein god overgang mellom dagens veg og ny veg i bakkant av industriområdet. I tillegg er tiltaket viktig for trafikktryggleiken då ein med dei førespegla auka trafikkmengdene ikkje kan forsvare eksisterande sikttilhøve og horisontalkurvatur ved Skjeljavika. Ein nettstasjon må flyttast, og plankartet viser forslag til ny plassering med tilhøyrande vendehammar for liten lastebil. Plasseringa er sjekka ut med Fagne, og aksepterast som ein god løysing, og vendehammaren er tilknytt lokalvegen og ikkje fylkesvegen.

Vidare vil vegen gå i eigen trasé i bakkant av skjeringane til industriområdet. For at vegen i størst mogleg grad skal følgje terrenghøgda, krev dette at fylkesvegen vil få ein lengre stigning frå cirka kote 4 til 55. Ein har også sett på moglegheita for å leggje vegen som ein del av skjeringa til industriområdet, ved at ein av pallane vert brei nok til å romme vegen og nødvendige sikkerheitsmarginar. Då vil ein kunne minske høgdeskilnaden på vegen og samstundes redusere arealbruken for vegen. Dette gir likevel høgare masseoverskot. Sidan det er knytt usikkerheiter til bergkvaliteten, faktisk helling på industriområdets skjering, potensielle vanskar med anleggsgjennomføring og difor faktisk kostnad på massehandteringa, vel ein å detaljere veglinja i bakkant av skjeringa. I byggeplan bør ein likevel vurdere å leggje vegen i skjeringa då ein på det tidspunktet har meir detaljkunnskap om grunntilhøva og pris på massehandtering. Difor vil føresegnene opne opp for å bruke areala mellom tenkt vegtrasé i plankartet og industriformåla til vegformål.

Nord for industriområdet vil ny veg følgje terrenget ned mot eksisterande fylkesveg og knytte seg til denne. Plankartet viser likevel ikkje ein direkte tilknytning til eksisterande fylkesveg, då ein ønskjer å mogleggjere ein framtidig gang- og sykkelveg vidare mot Vikebygd. Dette gjer at bygning på eigedom 333/15 må rivast. Sjå kapittel 5.2.5 for meir detaljar.



Illustrasjonen viser fartsgrense, dimensjoneringsklasse og årsgjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) (Kjelde: planskildringa, Norconsult as)

Tilkomst til omkringliggende eigedomar

Heilt i sør, der ny veg i stor grad følger dagens veg, vil ein behalde dei fleste avkøyrslene. Desse avkøyrslene går til fritidseigedomar og har følgeleg svært låg trafikkmengde. Berre tilkomst til 332/24 blir slått saman med tilkomst til Skjeljavika friluftsområde. Utbetring av vegen vil betre siktilhøva i avkøyrslene og bli opparbeidd i høve til handbok N100.

Der ny veg forlèt eksisterande veg, blir det etablert ei avkøyrslene som gi tilkomst til dei sju fritidseigedomane som ligg sør for industriområdet. Her vil dagens fylkesveg bli nytt og omklassa til felles privat veg. Alle desse eigedomane vil få tryggare tilkomst med ei slik løysing.

I nord, der ny veg møter dagens veg, sikrar ny vegløyning samanslåing av avkøyrslar. Frå ny fylkesveg blir det via kryssløyning mot vest, tilkomst til eksisterande fylkesveg og eigedomar som er knytt til denne. Kryss har dimensjoneringsklasse Hø2 (framkomst for vogntog), men med grunnlag i 60 km/t fartsgrense og tilfredsstillande siktforhold, blir køyremåte C akseptert. På austsida blir avkøyning til ein trafokiosk slått saman med tilkomst til m.a. eigedom 332/5.

Løysingar for kollektivtransport

Planforslaget legg til rette for eitt sett (begge sider av vegen) med busshaldeplassar både i nord og sør. Lokaliseringa er i overgangane mellom ny og eksisterande fylkesveg. Busshaldeplassane i sør skal betene busetnaden i sør. I tillegg vil dette vere det næraste busstoppet til industriområdet. Det er ikkje ønskeleg med busslommer nær det tidvis travle krysset til industriområdet med tilhøyrande tilrettelagt kryssing. Dersom dei tilsette ved industriområdet får eit eige busstilbod, må bussen køyre inn på industriområdet for å sette av/hente passasjerar.

I nord ligg tilhøva til rette for å etablere kantstopp. Plasseringa gir gode siktilhøve.

Løysingar for gåande og syklende

Sør for industriområdet: Aktuelle bustadar som skal nytte vegen som skuleveg, ligg alle meir enn 4 km unna Vik skule og har derfor rett på skuleskyss. Det er derfor ikkje planlagt eige tilbod for gåande og syklende i dette området. Det er planlagt nokre lokale snarvegar slik at mjuke trafikantar kan bevege seg frå busshaldeplassane til Skjeljavika utan å gå langs fylkesvegen. Lokalvegen (dagens fylkesveg) som fører til fritidsbustadane i sør, vil ha så låg trafikkmengd at denne vil fungere som eit godt tilbod for mjuke trafikantar.

Nord for industriområdet: Her vil også lokalvegen (dagens fylkesveg) fungere som eit godt tilbod for mjuke trafikantar. Det er vidare planlagt at mjuke trafikantar derfrå skal leiast vidare på ein eigen g-/s-veg når dei kjem langs ny fylkesveg. Ved plangrensa i nord, er det ei strekning på om lag 200 meter før ein møter til tilgrensande reguleringsplan som viser g-/s-veg. Det er ytterlegare ei strekning på 100 m i nordleg retning som er regulert med tilbod til mjuke trafikantar, men ikkje bygd. Det må altså gjerast eit eige planarbeid for den manglande strekninga for å gi eit framtidig gjennomgåande tilbod til mjuke trafikantar.

Planforslaget som nå ligg føre, viser ei løysing der dagens fylkesveg blir omgjort til g-/s-veg med rabatt, medan ny fylkesveg følger parallelt i eigen trase på austsida. Dersom ein bygger ny fylkesveg før strekninga i nord har regulert tilbod for mjuke trafikantar, må ein legge til rette for ein mellombels og tilpassa situasjon mellom ny og eksisterande veg. Føresegnene opnar for ei slik mellombels løysing.

Avkøyring til industriområdet

Dagens avkøyring til industriområdet i nord, ved Vikevegen 1014, skal nyttast som tilkomst inntil vidare. Ved full utbygging av fase 2, vil ein ikkje lenger kunne nytte dagens avkøyrse. Det vil då bli etablert ny tilkomst frå eksisterande fylkesveg om lag 160 m lenger sør.

For fase 3 vil tilkomst til industriområdet bli etablert direkte frå ny fylkesveg. Med bakgrunn i berekna trafikkmengde, blir tilknytninga definert som eit kryss og ikkje som ei avkøyrse.

Vassforsyning, avlaups- og overvasshandtering

Det er utarbeidd eigen VA-rammeplan for industriområdet. Det skildrar eksisterande infrastruktur og gir føringar for det vidare arbeidet med vatn, avløp og overvasshandtering. Behovet for vatn er endå uklart, men ein veit at dersom det blir betongproduksjon, vil det krevje eit større vassbehov enn kva som i dag kan leverast. Kommunen vil heller ikkje kunne levere nok brannvatn, derfor må ein vurdere lagring av vatn på tank med tilstrekkeleg volum.

Spillvatn må behandlast slik at Ålfjorden sin vasskvalitet blir oppretthalde. Slamavskiljar vil truleg vere tilrådd løysing, men dagens løysing må leggest om.

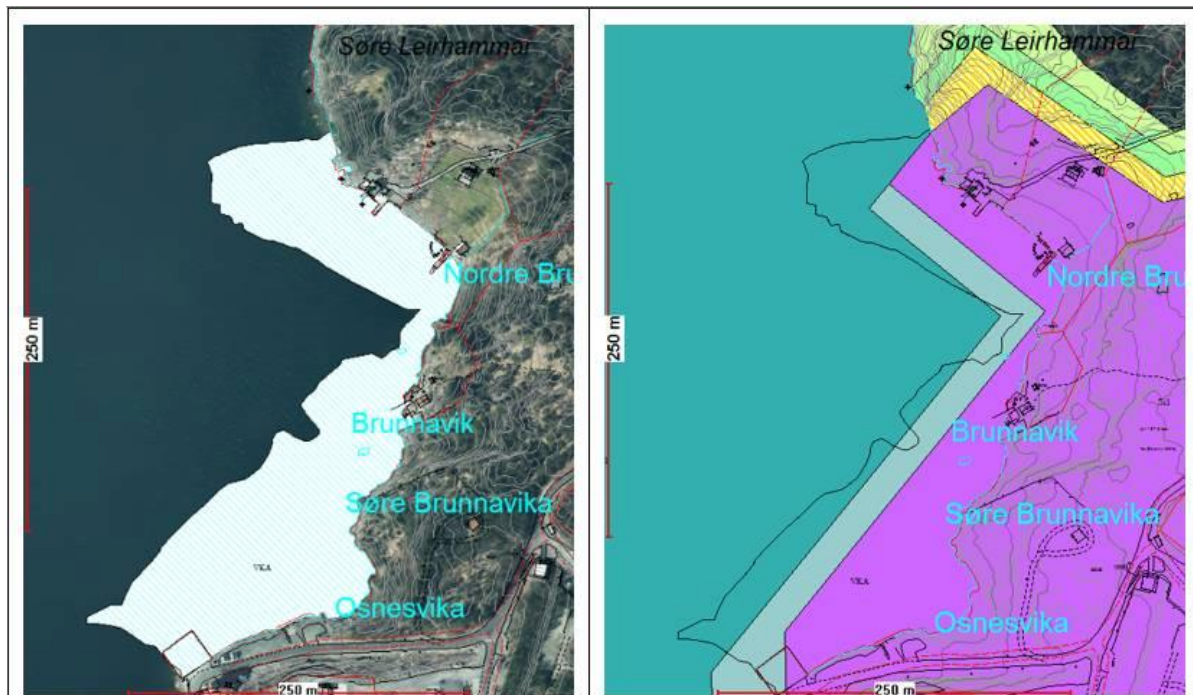
Eksisterande situasjon har god handtering av overvatnet med myr som held på vatnet og eksisterande infrastruktur som leier vatnet ut mot sjøen. Ved etablering av den nye fylkesvegen vil alle dei store nedbørsfelt bli skjært av. Det planlagde tiltaket er å leie vatnet gjennom vegen og rundt industriområdet.

Kraftforsyning

Det vil bli behov for 5 MW straumforsyning til industriområdet. Det er det ikkje kapasitet til i eksisterande nett. Det må utgreiast tiltak for nettförsterkingar. Fagne har opplyst at det vil vere mest aktuelt å etablere ny nettstasjon inne på industriområdet. Eksisterande straumforsyning kjem inn på området via ei 22kV linje som går langs austsida av planområdet. Linja kan nyttast som straumforsyning i starten, men vil bli riven når ny forsyning er etablert.

Rigg-/hamneområde i Ålfjorden

Samanstilling av havvindturbinar vil krevje opp til 500 meter med ny kaifront. Grense for fylling i sjø med fyllingsfot på sjøbotn er vist i kartutsnitt under til venstre og er regulert i vertikalnivå 4 (på sjøbotn) Totalt areal på sjøbotn er 37,8 daa. Kartutsnitt til høgre viser plankartet med fyllingsfot markert med svart strek i sjøen.



Sjøarealet innanfor planområdet på overflata er regulert til riggområde og ferdselsområde. I samsvar med føresegnene for riggområde kan området nyttast til våtlager. Føresegnene gir føringar for kva som må vurderast i forkant av lagring på sjø.

Konsekvensutgreiing – konsekvensar for miljø og samfunn

Det er vurdert at planen er omfatta av KU-forskrifta § 6b. Det er følgande punkt i vedlegg I som gjer at KU-kravet slår inn:

- Pkt. 8.b Nyetablering av farleier, hamner og hamneanlegg, der skip på over 1350 tonn kan seile og anløpe
- Pkt. 19 Uttak av malmer, mineraler, stein, grus, sand, leire eller andre masser dersom minst 200 dekar samlet overflate blir berørt eller samlet uttak omfatter mer enn 2 millioner m³ masse
- Pkt. 24 Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på meir enn 15 000 m²

Planprogrammet for KU blei vedtatt av formannskapet 12.03.2024, sak 015/24. Det blei vedtatt å greie ut konsekvensar for følgande tema: naturmangfald/naturmiljø i sjø og på land, regionale og lokale verknader, folkehelse, Friluftsliv, klimagassberekningar, vassmiljø og forureining grunn/sediment i sjø, overvatn, støy, undervassstøy, naturressursar med massehandteringsplan, trafikk, areal og transport – trafikkmengder, trafikktryggleik og vegstøy, hamneforhold, tryggleik og framkommelegheit og landskap.

Delområde	Skildring	Verdi	0-Alternativet	Utbyggingsalternativet
1. Sjøfjærbunn med svamp og korallar	Økologisk funksjonsområde med sårbare biotoper og nær trua artar (etter	Middels	0	Noko negativ konsekvens (-)

	Oslo-Paris konvensjonen, OSPAR)			
1. Svampskog og korallfjørekomstar	Økologisk funksjonsområde med sårbare biotopar og nær trua artar etter OSPAR.	Middels	0	Noko negativ konsekvens (-)
1. Sjøfjær- og svampsamfunn	Økologisk funksjonsområde med sårbare biotopar etter OSPAR.	Middels	0	Middels negativ konsekvens (--)
1. Blautbotnområde i strandsona og ålegrasfjørekomstar	Lokalt viktige fjørekomstar av blautbotn og ein liten fjørekomst av ålegras	Noko	0	Noko negativ konsekvens (-)
1. Tarefjørekomst	Fjørekomst av stortare	Middels	0	Noko negativ konsekvens (-)
1. Gytefelt	Lokalt viktig gytefelt for torsk	Middels	0	0
Samla konsekvens			Ubetydeleg konsekvens	Noko negativ konsekvens

Det er ei overvekt av delområde med konsekvensgrad *noko negativ konsekvens (-)*, eitt område har betydeleg grad av konsekvensar (*--*) og eitt område har ubetydeleg (0). I tråd med metodikken gir dette derfor ein samla **noko negativ konsekvens for marint naturmangfald**.

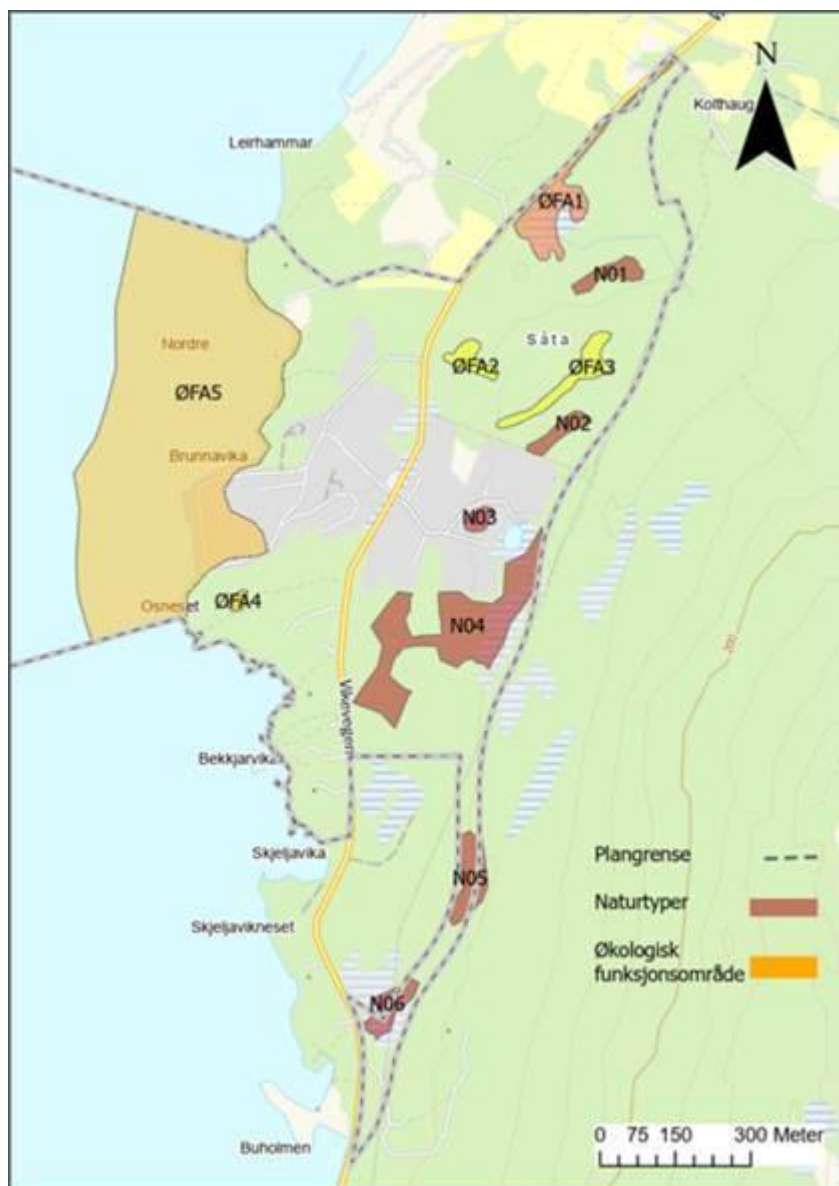
0-alternativet blir rangert føre utbyggingsalternativet. Naturtypane svampskog og sjøfjærbotn vil få redusert utstrekning, medan mindre fjørekomstar av tare, blautbotn og ålegras vil forsvinne. Gyteområde for torsk vil også kunne bli påverka ved at økologiske funksjonsområde blir redusert.

Avbøtande tiltak

For å ivareta omsynet til sårbare periodar for kysttorsken, er det stilt krav i føresegnene om at anleggsarbeid i sjø skal leggst utanom gyteperioden februar til mai.

Vurdering av konsekvensar for terrestrisk naturmangfald (Vedlegg 10.20)

Konsekvensutgreiinga for terrestrisk naturmangfald er gjennomført i samsvar med metoden i Miljødirektoratets handbok M-1941 Konsekvensutgreiingar for klima og miljø. Det er gjennomført feltkartlegging 4. -5. oktober 2023 og 6. – 8. mai 2024. Dei fleste naturkvalitetane finst på austsida av fylkesvegen. Totalt blei det registreret seks lokalitetar med naturtypen kystlynghei, fire økologiske funksjonsområde for artar og eitt landskapsøkologisk funksjonsområde. Kartet nedanfor viser plassering og verdi av delområda som blei avgrensa under feltkartlegging.



Delområde	Verdi	Påverknad	Konsekvens 0-alternativet	Konsekvens utbyggingsalternativet
N01	Svært stor	Forringa	0	Alvorleg konsekvens (---)
N02	Svært stor	Sterkt forringa	0	Svært alvorleg konsekvens (----)
N03	Svært stor	Sterkt forringa	0	Svært alvorleg konsekvens (----)
N04	Svært stor	Sterkt forringa	0	Svært alvorleg konsekvens (----)
N05	Svært stor	Sterkt forringa	0	Svært alvorleg konsekvens (----)
N06	Svært stor	Sterkt forringa	0	Svært alvorleg konsekvens (----)
ØFA1	Stor	Noko forringa	0	Noko konsekvens (-)
ØFA2	Noko	Sterkt forringa	0	Noko konsekvens (-)
ØFA3	Noko	Sterkt forringa	0	Noko konsekvens (-)
ØFA4	Middels	Ubetydeleg endring	0	Ingen konsekvens (0)
ØFA5	Middels	Sterkt forringa	0	Middels konsekvens (--)
Vurdering av samla konsekvens			Ubetydeleg	Svært stor negativ konsekvens (---)

Dei seks områda med kystlynghei er registrert med lokalitetskvalitet «låg kvalitet», men sidan kystlynghei er vurdert som sterkt trua (EN) på norsk raudliste får dei likevel svært stor verdi. Av dei fem registrerte økologiske funksjonsområda, er tre myrar i den nordaustlege delen av planområdet, eitt er lynghei i den vestlege delen og eitt er valt ut som funksjonsområde for kystbunden fugl.

Ei av myrane (ØFA1) er vurdert til stor verdi. Denne myra ligg utanfor utbyggingsområdet, i nord.

Det blir vurdert at utbygginga vil ha **svært stor negativ konsekvens for naturmangfaldet** tilknytt planområdet. Vurderinga er i stor grad knytt til degradering og tap av den utvalde naturtypen kystlynghei som finst flekkvis aust for eksisterande fylkesveg (N01-N06). Utbygginga vil også ha påverknad på vanlege artar og «kvardagsnatur» som ikkje er registrert som eigne delområde under verdivurderinga. Betydinga av dette bør sjåast i samanheng med § 10 i naturmangfaldlova om samla belastning. Spesielt gjeld dette påverknad knytt til anleggsfasen som kjem gjennom støy og auka aktivitet. Det er også tenkeleg at auka aktivitet kan forringe habitat for artar utanfor utbyggingsområdet. Dette er det tatt omsyn til i vurderinga av den samla belastninga av tiltaket.

Avbøtande tiltak

I konsekvensutgreiinga av terrestrisk naturmangfald er det føreslått avbøtande tiltak; i anleggsfasen ta omsyn til hekke- og yngleperiode, redusere utbyggingsarealet (fase 3 inkludert omlegging av fylkesveg) og avgrense spreiding av framande artar.

Vurdering av konsekvenser for lokalsamfunnet (vedlegg 10.22)

Virkninger av en ny bedriftsetablering deles inn i direkte virkninger og ringvirkninger. Direkte virkninger er virkninger av selve virksomheten og kan være målt i sysselsetting og verdiskaping. Ringvirkninger inkluderer flere typer virkninger, det omfatter indirekte virkninger, induerte virkninger, katalytiske virkninger (også kalt lokaliseringseffekter) og næringsdynamiske virkninger i form av agglomerasjon.

I denne analysen av lokale og regionale virkninger vil det bli benyttet to geografiske inndelinger eller såkalte avgrensingsområder, lokal og regional, hvor vi ser på virkninger innenfor disse områdene av etableringen av industri som skal konfigurere og sammenstille havvindturbiner på Dommersnes industriområde. Lokal avgrensning omfatter i tillegg til Vindafjord kommune, de nærliggende kommuner og andre kommuner i Haugesundsområdet. Dette inkluderer kommunene Suldal, Tysvær, Etne, Sveio, Kvinnherad, Haugesund og Karmøy, mens regional avgrensning omfatter Rogaland fylke og Vestland fylke.

I anleggsfasen blir det estimert at utbygginga vil kunne bidra til 425 – 850 indirekte sysselsette årsverk totalt over den planlagde anleggsfasen mellom 2025 og 2030. Det vil seie gjennomsnittlig 85 – 170 sysselsette årsverk per år i anleggsfasen. Vi antar at største delen av disse indirekte sysselsette årsverka vil komme i den lokale regionen.

For driftsfasen har vi sett på to ulike scenario, eit lågt estimat som tar utgangspunkt i låg produksjon og eit scenario med høg produksjon. For scenario 1 vil 75 – 150 direkte sysselsette årsverk på Dommersnes kunne gi 65 – 130 indirekte sysselsette årsverk per år. For scenario 2 vil 350 – 500 direkte sysselsette kunne gi 300 – 440 indirekte sysselsette årsverk. Basert på analyser gjort av Menon antar vi at ein mindre del av desse indirekte sysselsette vil komme i den lokale regionen. Estimata tilseier at minimum 8 – 65 av årsverk vil bli sysselsett lokalt som følge av ringverknader av tiltaket på Dommersnes, avhengig av produksjonsstorleik.

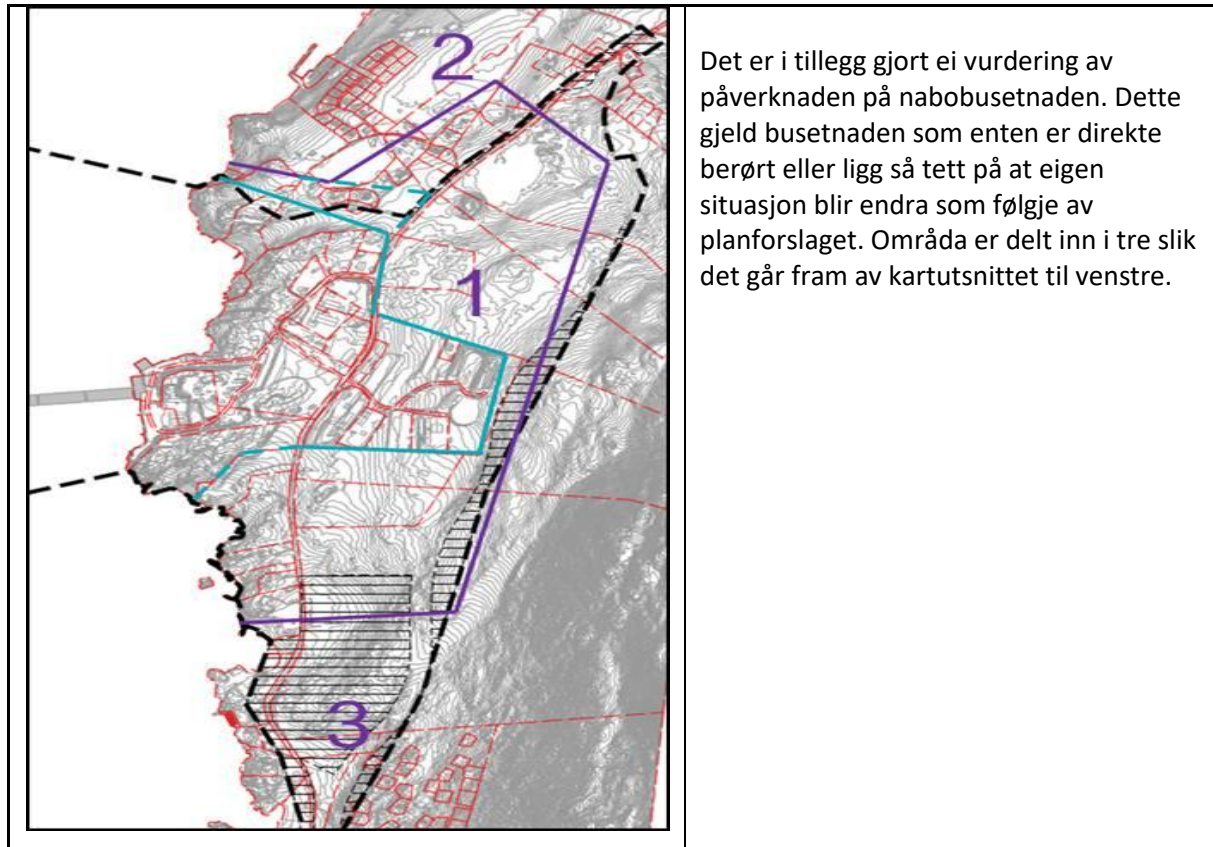
Andre samfunnseffektar

- Tilflytting og auka pendling inn til kommunen som følge av behovet for ny arbeidskraft

- behov for offentlig tilrettelegging i form av bustadtilbod, barnehageplassar, tilgang på fastlege og andre helsetenester og eit godt skuletilbod og kulturtilbod.
- Behovet for faglært arbeidskraft

Samla sett vil utbygginga har **positiv konsekvens for sysselsetting, verdiskaping og andre lokale samfunnseffektar.**

Nabo-busetnaden



Delområde 1 som blir mest påverka, utgjer busetnaden nord for planområdet i tillegg til næringsbygg og fritidsbusetnaden innanfor planområdet. Konsekvensutgreiinga for støy viser støynivå utover grenseverdiane for fire bustadar og ein fritidsbustad. Dersom det blir døgkontinuerleg drift på industriområdet, vil derfor nokon hus måtte rivast pga. støysituasjonen tiltaket genererer, andre kan stå i fare for å måtte rivast.

Nord i delområde 1 er det i stor grad bustadar. Ved full utvikling av området vil bustadane få ny tilkomst og langt lågare trafikk som følge av ny fylkesveg. Dei vil også få ein meir trafikksikker veg for mjuke trafikantar nordover til Vikebygd og til busshaldeplass. Visuell påverknad for desse bustadane er stor fordi dei ligg så nære industriområdet.

Delområde 2 utgjer hytteområdet på Leirhammar. Dette hyttefeltet er vendt vekk frå planområdet og ligg i nokon grad skjerma av ein ås. Tilkomsten til hytteområdet vil ikkje bli endra ved omlegging av fylkesvegen.

Delområde 3 er fritidsbusetnad i sør. Eksisterande fylkesveg vil i dette område bli utbetra og få meir trafikksikre løysingar både for tilkomst til eigedommane og tilgang til busshaldeplass, men trafikken vil bli vesentleg høgare enn i dag. Omlegging av fylkesvegen fører til at Skjeljavika hyttefelt får ny fylkesveg lenger vekk, den blir plassert betre i terrenget og landskapet og det vil bli mindre støy. Dei høgast liggande hyttene vil likevel truleg få ein større visuell påverknad. Landskapet gjer likevel at mykje av fritidsbusetnaden vil vere skjerma for direkte visuell påverknad. Fritidsbusetnaden som ligg til sjø ligg skjerma frå dagens fylkesveg og vil i framtida få langt mindre trafikk lokalt.

I tidleg fase av planlegginga blei det vald å ta ut deler av industriområde i nordre del av gjeldande reguleringsplan. Dette sikrar at eit viktig større myrområde blir ivaretatt, noko som gir gode løysingar for handtering av overvatn og opprettheld eit viktig karbonlager og leveområde for viktige artar. Sist men ikkje minst gir det også ein noko betre situasjon for dei næraste bustadane.

Vurdering av konsekvensar for folkehelse (vedlegg 10.23)

Det er utarbeida ein forenkla konsekvensutgreiing for folkehelse for området. Metoden som er nytta, bygger på Helsekonsekvensutgreiing (HKU) - eit verktøy får å synleggjere korleis avgjerder og tiltak i ulike sektorar kan påverke folkehelsa. Utgreiing av helsekonsekvensar viser at svært mange av faktorane som påverkar folkehelsa ligg utanfor ansvaret til helsesektoren. Det er økonomi, arbeid og utdanning, eller meir tradisjonelle risikofaktorar som livsstils- og miljøfaktorar.

Utgreiinga handlar om å synleggjere om dei bakanforliggande faktorane fører til positive eller negative endringar i den forventade levealderen, dødelegheit, førekomst av ulike sjukdommar, sjølvopplevd helse eller når det gjeld levevanar og livskvalitet.

Helsedirektoratet har lista opp viktige påverknadsfaktorar som kan nyttast i ein utgreiing av folkehelse. Det er gjort eit utval av dei mest relevante påverknadsfaktorane for dette prosjektet som er samanfatta i seks hovudtema for dei to delområda.

Delområde 1- Bygda Vikebygd

Ved spesielle meteorologiske forhold vil støy frå skip og anna lågfrekvent støy høyrast på motsett side av fjorden. Støyen vil vere langt under gjeldande grenseverdiar, men det er vurdert at området vil oppleve noko negativ konsekvens for støy. Planlagt næringsutvikling gir forbetra tilgang på arbeid og betydeleg auke i arbeidsplassar og gir større sannsynlegheit for tilflytting enn fråflytting. Det er svært vanskeleg å kvantifisere ei utflytting som følgje av senka livskvalitet på grunn av utbygging. Det vil vere tilstrekkeleg tilgang på bustadtomter for sannsynleg vekst som kjem. Planforslaget kan derfor bidra til at bustadkapasiteten blir betre utnytta. Elevtalet kan auke med 50 elevar utan at kapasiteten på skulen er nådd. Kapasiteten vil dermed kunne bli mykje betre utnytta. Barnehage og skule i Vikebygd har god kvalitet. Nye busstopp, betre trafikktryggleik og betre løysingar for gåande og syklende er positivt og for delområde 1 vil det vere små endringar av mogelegheita for fysisk aktivitet. Sjølv om det ikkje er store endringar i det fysiske nærmiljøet vil den visuelle påverknaden saman med dei sosiale endringane sannsynleg gje ein noko negativ konsekvens for nærmiljøet.

Delområde 2- Planområdet med nærområde

Det vil kunne bli overskrida støyverdiar for fire einebustadar og ein fritidsbustad. Bustadar vil kunne bli direkte råka av planforslaget ved at eigen bustad kan bli ekspropriert. Dette er vurdert til middels negativ konsekvens. Lokalveg til bustadar og fritidsbustadar vil bli langt meir trafikk sikker etter utbygging og det er langt betre løysingar for gåande og syklende lokalt. Sjølv om det ikkje er store endringar i det fysiske nærmiljøet vil den visuelle påverknaden saman med dei sosiale endringane sannsynleg gje ein middels negativ konsekvens for nærmiljøet.

Ut frå faktorane som er vurdert og rangeringa av desse for dei ulike påverknadsfaktorane er samla konsekvens vurdert til å vere middels negativ konsekvens for delområde 2, altså området tett opp til planområdet og noko negativ konsekvens for delområde 1, altså bygda Vikebygd.

Faktor/hovudtema	Influens	Konsekvens Delområde 1	Konsekvens Delområde 2
Ytre miljøfaktorar og landbruk	Ikkje vurdert	Noko negativ (-)	Middels negativ (--)
Bustad	Ikkje vurdert	Noko/betydeleg positiv (+/++)	Middels negativ (--)
Arbeid, inntekt og næringsutvikling		Noko/betydeleg positiv (+/++)	Noko/betydeleg positiv (+/++)
Oppvekst	Ikkje vurdert	Noko/betydeleg positiv (+/++)	Noko/betydeleg positiv (+/++)
Nærmiljø; fysiske og sosiale aspekt, landskap, friluftsliv, «barrierar»	Ikkje vurdert	Noko negativ (-)	Middels negativ (--)
Infrastruktur; kollektivtilbod, gang- og sykkelveg	Ikkje vurdert	Noko negativ (-)	Noko/betydeleg positiv (+/++)
Samla konsekvens		Noko negativ (-)	Middels negativ (--)

Fremma folkehelse og jamna ut sosiale helseskilnadar er den viktigaste målsettinga i kommuneplanen knytt til folkehelse. Det at bygda har god tilgang på bustadar og god kapasitet i barnehage og skule, vil sikre at bygda kan ta imot nye tilflyttarar ved nye arbeidsplassar og vil gi viktige positive verknadar som kan fremma folkehelse og jamna ut sosiale helseskilnadar. Vidare bidrar også planforslaget til forbetra trafikksikring for mjuke trafikantar. Planforslaget sikrar ikkje dette i ein avstand på 4 km frå skule og sentrum men forbetrar skuleveg og gir meir trafikksikre løysingar fram til busshaldeplass.

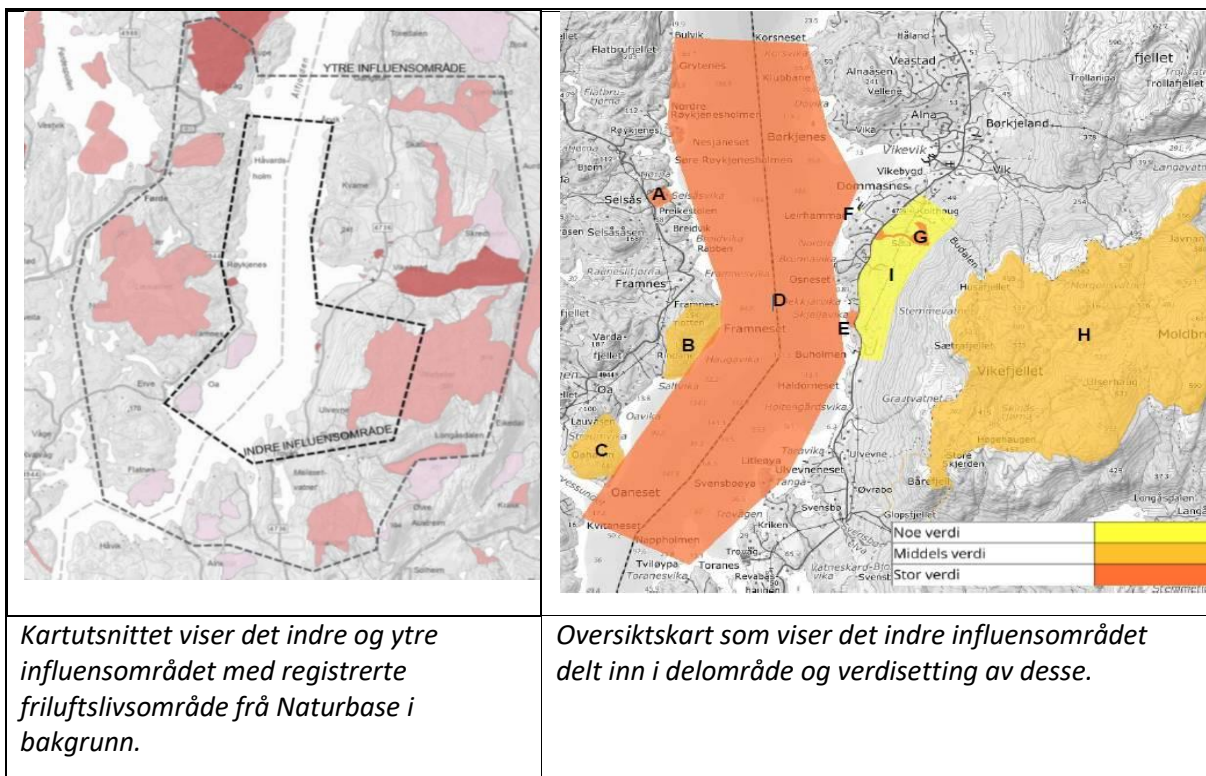
Viktige friluftslivsområde vil bli tatt vare på. Natur, friluftsliv, helse og miljø skal vere ein del av kvardagen i skule og barnehage og anna tenestetilbod. Det er få endringar i det fysiske nærmiljøet og mange av friluftslivsområda blir tatt vare på, men startpunkt for turstien til Sætrafjellet blir berørt av planforslaget. Det vil også deler av buldreområdet. Negative konsekvensar for ytre miljøfaktorar og nærmiljø vil kunne motverke at natur og friluftsliv blir opplevd som ein positiv del av kvardagen og derfor ikkje bidra til å fremma folkehelse i lokalmiljøet. **Planforslaget vil med andre ord gi både god og dårleg måloppnåing for dei viktigaste påverknadsfaktorane knytt til folkehelse.**

Avbøtande tiltak

Det er berre startpunktet til turstien til Sætrafjellet og deler av buldreområdet som blir berørt av planforslaget. Som eit avbøtande tiltak blir det føreslått å flytte startpunkt for turstien slik at den kan nyttast som før og gi ein ny inngang til resten av buldreområdet.

Vurdering av konsekvensar for friluftsliv (vedlegg 10.24)

Det er gjennomført ei konsekvensutgreiing av friluftsliv. Ettersom planforslaget inkluderer høge vindmøller, vil tiltaka vere synlege frå svært mange stadar, med ulik verknad og mogleg effekt på friluftslivsområda sin attraktivitet. I konsekvensutgreiinga har ein valt å dele influensområde i eit indre og eit ytre influensområde. Det indre området er konsekvensutgreidd, i tillegg er det gjennomført ei verknadsvurdering av det ytre influensområdet.



Påverknaden er hovudsakleg knytt til dei visuelle verknadene, men for to av delområda (G og H) utgjer direkte inngrep i areal ein stor del av verknaden. Det er ikkje vesentleg med støy over grenseverdiar, men med særskilt vindretning og forhold, kan ein i delområda på vestsida av Ålfjorden oppleve auka støy i form av lågfrekvente lydar og skip.

Delområde	Konsekvens
A: Selsåsvika	Noko konsekvens (-) opp mot middels (--)
B: Framnes/Rindane	Noko konsekvens (-)
C: Oa/Oaneset	Noko konsekvens (-)
D: Ålfjorden	Middels konsekvens (--)
E: Skjeljavika	Noko konsekvens (-)
F: Liksteinen bade plass	Ubetydeleg konsekvens (0)
G: Buldreområdet ved Dommersnes	Noko konsekvens (-)
H: Vikefjellet med turstiar	Noko konsekvens (-)
I: Orienteringsområdet ved Dommersnes	Noko konsekvens (-)
Samla vurdering	Middels konsekvens (--)

Verknaden for det ytre influensområdet er knytt til dei visuelle verknadene. Det er ikkje venta auka støy. Faste installasjonar vil hovudsakleg vere synlege frå einskilde høgdedrag og skrållier, fundament i sjø vil vere synlege frå fleire stadar, særskilt på austsida av fjorden og i nordaust (rundt sentrum i Vikebygd). Naceller vil kunne vere synleg frå eit større område, og vindmølleblad og krantopp vil kunne vere synleg frå mange høgdedrag og fjelltoppar.

Samla sett blir det vurdert at planforslaget vil føre til **middels negativ konsekvens (--) for friluftsliv.**

(Verknadsvurderinga baserer seg på ei GIS-analyse som ikkje tar omsyn til eksisterande og framtidig vegetasjon. Det er derfor noko usikkerheit knytt til kor synlege tiltaka vil vere frå dei ulike områda.)

Avbøtande tiltak

Fundamenta i sjø (våtlagringa) bør vurderast om kan trekkast lengre sør, slik at dei blir mindre

synlege frå områda rundt sentrum av Vikebygd. Det bør også etablerast ein ny tursti med parkeringsplass for Kolthaug/Kolthaugvegen, som vil gi tilkomst til Vikefjellet/Sætrafjellet og buldreområdet ved Dommersnes.

Vurdering av konsekvens av klimagassutslepp (vedlegg 10.25)

I samband med reguleringsarbeidet er det utført ei konsekvensutgreiing av klimagassutslepp. Utgreiinga inkluderer kvantitative berekningar for klimagassutslepp knytt til arealbruksendringar, sprenging og massehandtering, etablering av kaikonstruksjon og bygningar, og energiforbruk i driftsfase. Det er også gjennomført berekningar for to forenkla scenario for å vurdere nedstraums påverknader på klimagassutslepp som følgje av elektrisitetsproduksjon frå havvind. Konsekvensutgreiinga for klimagassutslepp legg dagens miljøtilstand til grunn for vurderingane av planen og nullalternativet.

Klimagassutslepp for tiltaket over heile analyseperioden er berekna til 227.000 tonn CO₂e, noko som svarar til konsekvensgraden svært stor negativ konsekvens. Det største klimagassutsleppet frå planen er frå det planlagde masseuttaket ved Dommersnes, som åleine tilsvarar ein konsekvensgrad på svært stor negativ konsekvens.

Arealbeslag står også for eit betydeleg klimagassutslepp i samband med utbygginga, med eit utslepp på over 35 000 tonn CO₂e.

Det er i denne konsekvensutgreiinga valt å sjå på nedstraums påverknad på klimagassutslepp knytt til tiltaket, ved at elektrisitetsproduksjon frå vindkraft kan erstatte forbruk av elektrisitet med høgare innslag av fossile energikjelder. Innsparinga kan ikkje tilskrivast tiltaket på Dommersnes direkte, då dette er eit steg i ei lang verdikjede, men er vist i konsekvensutgreiinga for å gje eit meir heilskapleg bilete av klimagasspåverknaden ved utbygging av fornybar energi. Når erstatning av nordisk elektrisitetsmiks vert lagt til grunn, er innsparinga knytt til produksjon av elektrisitet frå havvind berekna til -7,6 millionar tonn CO₂e over ein analyseperiode på 25 år.

Når nedstraums påverknad på klimagassutslepp vert teke med i den samla vurderinga for tiltaket, resulterer dette i konsekvensgraden (++++) svært stor reduksjon i utslepp. Klimagassberekningane er basert på ein analyseperiode på 75 år for arealbruksendringar, og 25 år for andre klimagassberekningar. Tabellen under viser konsekvens for kvar aktivitet der klimagassutsleppa er kvantifisert, samt samla konsekvens for tiltaket.

I metodebeskrivinga i handbok M-1941 står det at det ikkje skal skiljast mellom permanent og mellombels arealbeslag når ein reknar tap av karbon frå arealbruksendring. Dette kan føre til noko overestimering av klimagassutsleppa. Arealkategoriane er henta frå AR5-kart i NIBIO sin kartdatabase «Kilden», og det kan førekomme forskjellar mellom registrert arealkategori og dagens situasjon dersom arealkategoriane er basert på gamle registreringar. I dette tilfellet har kartlegging av terrestrisk naturmangfald avdekt to myrareal i planområdet, som er registrert som skog med høg bonitet i AR5-kartet. Dei to areala er derfor endra frå skog med høg bonitet til myr i klimagassberekninga, og utgjer samla i underkant av 12 daa.

Avbøtande tiltak

Klimagassutslepp frå massehandtering og arealbeslag kan vesentleg reduserast ved å redusere utbyggingsomfanget. Vidare reduksjonar kan oppnåast ved bruk av utsleppsfrie anleggsmaskiner og utsleppsfrie maskiner for massetransport under utbygging, og gjennom tiltak for å redusere bruk av klimaintensive materialar.

Vurdering av konsekvensar for vassmiljø og forureining av grunn/sediment i sjø (vedlegg 10.26)

Konsekvensutgreiinga er gjennomført i samsvar med Miljødirektoratets rettleiar «M-1941 | Konsekvens-utredning av vannmiljø», og omfattar utgreiing av økologisk og kjemisk tilstand på

vassførekomst etter vassforskrifta. Kunnskapsgrunnlaget er innhenta ved gjennomgang av eksisterande data og informasjon frå offentleg tilgjengelege databasar og litteratur. Det er gjennomført ei miljøteknisk sedimentundersøking for å oppdatere grunnlaget om kjemisk og økologisk tilstand i resipienten.

Vassførekomsten Ålfjorden er frå før lettare påverka av diffus avrenning og utslepp frå fiskeoppdrett og punktutslepp frå søppelfylling, og har dårleg kjemisk tilstand på grunnlag av høge konsentrasjonar i sedimentet av dei prioriterte stoffa benzo(ghi)perylene og indeno(1,2,3-cd)pyren. Økologisk tilstand i vassførekomsten er registrert som god, og KU-verdi er vurdert som stor.

Basert på noverande planar og kunnskap er det vurdert at hovudaktivitetane i utgreiingsalternativet primært vil omfatte mekanisk samanstilling av vindturbinar, transport av delar og ferdige konstruksjonar ut og inn av området, transport av delar internt på industriarealet, mellomlagring av delar, samt bu- og kontorbrakker. Tiltaket kan i anleggsfasen føre med seg lokal spreining av forureina partiklar frå sjøbotnen som følgje av etablering av fundament for vindturbinar, samt spreining av finstoff, m.m. frå utfylling av sprengstein. Driftsfasen vil medføre auka båttrafikk og potensielt auka avrenning frå større flater på land. Det er vurdert at påverknaden vil vere av midlertidig art og så lokal at konsekvensen blir ubetydeleg.

Det er ikkje gjort vurderingar knytt til eventuelle punktutslepp av kjølevatn, prosessvatn eller anna overflatebehandling, eller andre potensielt forureinande aktivitetar. Grunnlaget for dette er at det per no ikkje er vurdert som sannsynlege aktivitetar innanfor utgreiingsområdet i utgreiingsalternativet.

Det er ikkje registrert andre planlagde inngrep eller tiltak i området som forventast å bidra vesentleg til ein auka belastning for vassmiljøet. Klimaendringar med auka havnivå, større nedbørsmengder og kraftigare nedbørshendingar kan medføre meir avrenning frå land, og større transport av partiklar frå land til sjø.

Full utbygging av industriområdet på Dommersnes er vurdert å ha ubetydeleg konsekvens for vassmiljø, og kan oppsummerast slik:

	0-alternativet	Utbyggingsalternativet
Vassførekomst Ålfjorden	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Samla konsekvens	0	Ubetydeleg konsekvens (0)
Grunngjeving for konsekvensvurdering		Dei potensielle verknadane som er identifiserte vurderast ikkje å ha risiko for å forringe vassførekomstens økologiske eller kjemiske tilstand.
Rangering	1	2
Grunngjeving for rangering	0-alternativet vil ikkje påverke den berørte resipienten	Tiltaket vil kunne medføre lokal spreining av forureina partiklar frå sjøbotnen i anleggsfasen som kan påverke miljøtilstand i vassførekomsten heilt lokalt. Utviding av industriområdet på land vil kunne medføre auka avrenning frå land til sjø.

Avbøtande tiltak er gjort greie for i kap. 7.3.4 i planskildringa som omhandlar krav til innhald i plan for ytre miljø. Det er ikkje vurdert som nødvendig med kompenserande tiltak i sjø i høve til forureining, men føresegnene stiller krav om miljøovervaking i anleggsperioden.

Vurdering av konsekvensar for overvatn (vedlegg 10.27)

Eksisterande situasjon har god handtering av overvatnet med myr som held på vatnet og eksisterande infrastruktur som leiur vatnet til sjø. Ved etablering av ny fylkesveg vil alle dei store nedbørsfelta ovanfor, bli skore av. Tema som er vurdert i utgreiinga er konsekvensane for overvatn, flaum, eksisterande infrastruktur nedstraums og vassbalansen i myra.

Endringa av terrenget ved utbygginga av industriområdet og fylkesvegen, endrar avrenningslinjene. Denne endringa krev tiltak for å leie vatnet rundt eller gjennom industriområdet for å unngå konsekvensar ved større nedbørsmengder.

Industriområdet ligg til sjø og den beste løysinga er derfor å leie vatnet til sjøen. Frå vegen må det dimensjonierast kulvertar og stikkrenner som har tilstrekkelege dimensjonar for å kunne handtere overvassmengda. Andre overvassløysingar som opne grøfter er også noko ein bør vurdere å etablere. Det bør opparbeidast overvasshandtering slik at ein opprettheld naturtypene i området så godt som mogleg. Ved å etablere tiltak for overvatn og sikre flaumvegar, er det **vurdert at tiltaket ikkje vil ha særlege konsekvensar for overvasshandtering og flaum.**

Vurdering av konsekvensar av støy (vedlegg 10.28)

Delområde	0-alternativet	Utbyggingsalternativet
Bustadar nord	Ubetydeleg konsekvens (0)	Middels negativ konsekvens (--) Det er fire bustadar med merkbar auke i støyinnivå. Desse vil ha støyinnivå over grenseverdiane. Det blir innført nye støykilder i området og total støybelastning er venta å auke. Bustadane har tilgang til stille side, men denne blir nordvendt.
Fritidsbustadar sør	Ubetydeleg konsekvens (0)	Middels negativ konsekvens (--) Dei næraste fritidsbustadane får ei merkbar auke i støyinnivå. Likevel er det berre ein fritidsbustad som får støyinnivå på fasade over grenseverdiane. Det blir innført nye støykilder i området og total støybelastning er venta å auke. Fritidsbustadane har tilgang til stille side og uteopphaldsareal skjerma frå industristøyen.
Framnesvika (andre sida av fjorden)	Ubetydeleg konsekvens (0)	Noko negativ konsekvens (-) Ved ideelle meteorologiske forhold vil støy frå skip og anna lågfrekvent støy høyrast på motsett side av fjorden. Støyen vil vere langt under gjeldande grenseverdier.
Samla vurdering		Middels negativ konsekvens (--)

Berekna framtidig situasjon er usikker då storskala produksjon av vindturbinar av denne storleiken er nybrottsarbeid og driftstider og talet på støykilder ikkje er endeleg bestemt.

Anleggsarbeidet i området er omfattande. Med enkelte tilpassingar i anleggsdrifta i trinn 2 og 3 kan arbeidet gjennomførast med mindre overskridingar av støygrensene i forureiningsforskrifta og støyretningslinja T-1442. Desse overskridingane er ved uttak av massar og knytt til næraste naboar. Det blir derfor anbefalt at dette arbeidet blir avtalt.

Med redusert drift i nattperioden, særleg i nordleg del av området, vil ein kunne ha døgnkontinuerleg drift utan å overskrida anbefalte støygrenser i støyretningslinja T-1442. Det er anbefalt å gjere oppdaterte berekningar i ei seinare fase når ein har meir detaljerte støydata og driftstider. Det er også anbefalt å gjennomføre støymålingar ved næraste nabo når området blir sett i drift, slik ein kan dokumentere og eventuelt tilpasse arbeidet i tråd med gjeldande regelverk.

Ei full utbygging med drift som skildra i planforslaget, vil ha **middels negativ konsekvens for tema støy** på influensområdet.

Undervassstøy frå anleggsarbeid er eit fagfelt der det trengst meir kunnskap for å kunne vurdere konsekvensar og gi optimale råd. Lyd under vatn og verknader på akvatisk fauna er eit fagfelt som er lite allment kjent. I utgreiinga er tema derfor berre omtalt på generelt grunnlag. I akvakulturanlegg kan undervassstøy føre til svekka dyrevelferd, skader og økonomiske tap. Fiske og fangst av viltlevande fauna og forvaltning av sårbare artar må forventast å bli påverka av undervassstøy.

Vurdering av konsekvensar for naturressursar og massehandteringsplan (vedlegg 10.30)

Notatet om naturressursar og massehandtering er ikkje ein KU i samsvar med Statens vegvesen si Handbok V-712 om konsekvensutgreiingar. Temaet er heller ikkje definert i KU-retteljar M1941.

Formålet med notatet/utgreiinga er å gjere greie for ressursen som fjell/stein utgjer ved opparbeiding av industriområdet på Dommersnes. Kommuneplanen har avklart arealbruken, men ikkje bestemt terrengnivå for areala eller detaljer for vegføring av ny fylkesveg 4736. I samsvar med planprogrammet er det vurdert full utbygging (3 fasar) på ei planert flate på kote 3 samt ny fylkesveg. Godkjent masseuttak for fase 1 på ca. 858.000 m³, i hovudsak til utfylling og etablering av kaiar, er halde utanfor vurderinga.

Basert på erfaring frå tidlegare uttak, er dette fjell (granitt) som kan brukast til produksjon av pukk og grus. I tillegg har Wergeland Group vore på synfaring og vurdert at steinkvaliteten er god og tilpassa marknad for vidaresal i to ulike kvalitetstypar. Overskotsmassar skal seljast og transporterast på skip frå kai (94%), eventuelt mellomlagring. Granitt har eit stort bruksområde og er etterspurt i inn- og utland. Dokumentasjon og utvida prøvetaking av steinkvaliteten vil bli gjennomført ved konsesjonssøknaden av steinuttaket. Prinsipp for massehandtering basert på «ressurspyramiden» er omtalt i vedlegg 10.30.

Innanfor planområdet vil det berre vere bruk for 2,8 % av fjellet/steinen som skal sprengast ut. Dette vil nyttast til fylling i sjø og grunnlag for bygging av kaiar. All annan stein/masse på ca. 10 mill. m³ skal knusast til pukk (80%) og grus (20%) som del av eit pukkverk som skal drivast i ca. 7 år. Dette tilsvarar ca. 1,4 mill. m³ ved jamt/lineært uttak, men uttak er venta å starte med 500 000 m³ første år, og etter kvart auke utover i perioden. All stein skal fraktast med skip, men 30 % av grusvolumet, som tilsvarar 6 % av totalt volum, skal køyrast ut med lastebil. Berekingar ved jamt uttak vil generere 9100 turar med lastebil (maks 16 t) pr. år, dvs. 36 lastebillass pr. vekedag. Resterande volum frakta med skip vil generere 104 lastingar pr. år, dvs. ca. 2 pr. veke.

Drifta av pukkverk skal og innfri krav i Forureiningsforskriftas kap. 30 om forureiningar frå produksjon av pukk, grus, sand og singel, og vil sannsynlegvis vere avhengig av konsesjon.

Klimagassutslepp frå transport av pukk/grus med skip er ikkje tatt med i rekneskapen, jf. vedlegg 10.25. Skipsanløp med ca. 2 anløp i veka gir minimale konsekvensar. Transport av grus med lastebil, ca. 36 pr. vekedag ligg inne i klimagassberekninga og trafikktala i trafikkanalysen.

Avbøtande tiltak

Det er føreslått tiltak for å sikre ei fornuftig handtering av matjorda og skogen som må hoggast ut. Restaurering av myr er også føreslått som avbøtande tiltak, likeeins bruk av stadeigne massar til fylling.

Vurdering av konsekvensar for trafikk, areal og transport (vedlegg 10.31)

I trafikkanalysen er dei trafikale konsekvensane av utbygginga belyst. Som grunnlag for å vurdere kapasitets- og avviklingssituasjonen blei det gjennomført ei trafikkregistrering langs Vikevegen ved dagens avkøyring til industriområdet. Registreringa viste ein relativt liten trafikkmengde samla sett i krysset, med ein tydeleg hovudtrafikkstraum frå nord til sør på morgonen, som snur og går frå sør til nord på ettermiddagen. På sidevegen var det berre eit fåtal bilar. Registrert trafikk blei berekna til å samsvare med ein ÅDT på 500 langs fylkesvegen, med ein andel tungtrafikk på 4,7 %. Under registreringa blei det berre registrert eit fåtal mjuke trafikantar.

I samband med trafikkregistreringa blei det også gjennomført fartsmålingar langs fylkesvegen forbi krysset til industriområdet. Målingane viste at 36 % av trafikantane i nordgåande retning køyrte meir enn 5 km/t fortare enn fartsgrensa på 60 km/t, mens 71 % av trafikantane i sørgåande retning gjorde det.

Utviklinga av industriområdet vil vere avhengig av at fylkesvegen (fv. 4736 Vikevegen) blir lagt om. Det er usikkert kva tid omlegging av fylkesvegen blir, men uansett vil området berre få ein tilkomst frå hovudvegnettet, og derfor kan trafikken til/frå industriområdet berre nytte eitt kryss som i dagens situasjon.

Framtidige trafikkmengder er basert på estimert generell trafikkvekst som kan forventast i området, samt turproduksjonsberekningar av trafikken som forventast som følgje av utbygginga. Det er lagt til grunn ein prognose om generell trafikkvekst på 15 %. Basert på føresetnader om ein tilkomst til området, maksimal sysselsetting på 500 medarbeidarar i driftsfasen, 2 daglege skift, ein bilførarandel på 90 % og ein turproduksjonsfaktor på 2 bilturar per medarbeidar per skift, blei det vurdert ein samla turproduksjon på 540 biler til/frå området i løpet av ein time med maksimalskift. Inkludert forventninga om ei fordeling der 90 % av arbeidstakarane vil komme frå sør og 10 % frå nord, gir det ein framtidig ÅDT i år 2050 på 800 på fylkesvegen i nord, 2200 på fylkesvegen i sør og 1800 på sidevegen inn til industriområdet, med ein andel på ca. 5 % tungtrafikk.

Kapasitetsberekningar viser at nytt kryss til industriområdet vil ha god avviklingskvalitet i alle framtidige situasjonar, med uhindra fri flyt og ingen fare for avviklingsproblem. Ein stresstest viste samtidig at krysset vil kunne tole ein samla trafikkauke på litt over 100 % før avviklingsproblem er venta.

Sjølv om kapasitetsberekningar viser trafikkavvikling og stor kapasitetsreserve blir avbøtande tiltak vurdert, særleg med tanke på å forbetre trafikktryggleiken. Tilleggsttrafikk som t.d. varelevering eller gjester på området bør skjer utanom skifteperiodane. Etablere gode rutinar for samkøyring og legge til rette for at medarbeidarane kan bu på brakker med nærleik til området, vil også vere avbøtande tiltak.

For utbyggingsfase 1 viste fartsmålingane eit tydeleg behov for å etablere fartsreduserande tiltak på strekninga forbi planområdet og Statens vegvesens handbok V128 foreslår rumlefelt. For fase 1 er det tilrådd å utvide sona med 60 km/t i sørleg retning. For fase 2 og 3 blir behovet sannsynligvis endra, sidan avkøyringa blir flytta lengre sør i fase 2 og ny fylkesveg får fartsgrense 80 km/t forbi området i fase 3. Det blir derfor tilrådd å gjennomføre fartsmålingar i takt med at nye fasar blir etablert, for å vurdere behovet for fartsreduserande tiltak.

For mjuke trafikantar er det anbefalt etablering av eigen løysing mellom Plassavegen og Joker-butikken. Dette området er utanfor planområdet, men er likevel vurdert å vere eit tiltak som bør prioriterast. Forbi utbyggingsområdet tilseier dagens situasjon ikkje noko behov for eigen løysing for mjuke trafikantar, men behovet bør vurderast fortløpande i takt med utbygginga og i høve til krava gitt i handbok N100.

Ut i frå trafikkmengda er krysset til industriområdet planlagt med trafikkøyr i sideveg ved utbygging av fase 2 og 3. Trafikkmengdene tilseier ikkje krav om venstresvingefelt i primærvegen, men den store mengda venstresvingande inn til industriområdet tilseier at passeringslomme bør vurderast i fase 3. Det er heller ikkje behov for svingefelt i sekundærvegen, men sidan mesteparten av trafikken skal til høgrefløyen, bør eit kort venstresvingefelt vurderast i fase 3.

I framtidig situasjon blir trafikken størst sør i fylkesveien og fram til krysset til industriområdet, og dermed blir det logisk å omregulere krysset slik at nord i fylkesveien får vikeplikt. Ei utforming der hovuddelen av trafikken har forkjøringsrett vil sannsynligvis forbetre trafikkavviklinga i krysset og gi færre situasjonar der bilar har vikeplikt. Dette er relevant i alle fasar, og utforminga av kryss bør vere i tråd med vald reguleringsform.

Vurdering av konsekvensar for hamneforhold, tryggleik og framkommelegheit på sjøen (vedlegg 10.32)

Det lågaste nivået ved Dommersnes industriområde er planlagt etablert på kote +3. Dette nivået er høgare enn stormflonivå med 1000 års returperiode, inkludert klimapåslag for havnivåstiging mot år 2100. Planområdet vil dermed vere sikra mot (statisk) stormflo.

Ved utfylling/planering på kote +3.0 vil dimensjonerande bølger kunne slå over kanten og generere ein bølgeflo inn mot land. Byggverk som blir plasserte nærast kaifront/kystlinje ut mot sjøen vil vere utsette for bølgepåslag. Byggverk som blir plasserte minst 15 meter frå kaifront/kystlinje vil vere sikra mot dette. Dersom det skal byggjast nærare enn 15 meter frå kaikant/kystlinje, må byggverka enten dimensjonerast for å tole belastningane av stormflo med bølgepåslag, eller sikrast mot dette. Sikring kan til dømes gjennomførast ved å føre erosjonssikringa opp til kote +3.9. Dei øvste steinane vil då danne eit brystvern som beskyttar mot overskylling, samt inneha funksjon som rekkverk/kantstoppar.

Farlei og riggområde

Sjøtrafikken i Ålfjorden består av trafikk til og frå Dommersnes industriområde, settefiskanlegga i Trovåg og på Fjon, samt trafikk til og frå akvakulturanlegg i fjorden. Ålfjorden blir i dag trafikkert hovudsakleg av mindre fartøy knytt til oppdrettsaktivitet. Tilgjengeleg seglingsbreidde er stort sett over 1,5 kilometer.

Farvatnet er breitt nok til at det kan gå føre våtlagring av vindmølleturbinar og fundament utan at det går på akkord med tryggleiken i farvatnet, men det er avgjerande at plasseringa av våtlagringa blir merka tilstrekkeleg og at plasseringa blir kommunisert ut til brukarane av farvatnet.

Våtlagringa må haldast innanfor den grøne sektoren på Ålfjord lykt, samtidig som det blir tatt omsyn til eksisterande sjøkablar i området. Det må gjennomførast fortøyingssanalysar for valt løysing i detaljprosjekteringsfasen, som sikrar at fundamenta ligg i ro under alle påreknelege vêrforhold.

Våtlagring av havvindfundament må søkjast etter hamne- og farvasslova. Det bør i samband med søknadsprosessen utarbeidast ein plan for kommunikasjon slik at plasseringa av våtlagringa blir kjend for brukarane av farvatnet.

Vurdering av konsekvensar for landskap (nær og fjern) (vedlegg 10.33)

Det er gjennomført ei konsekvensutgreiing av åtte delområde i det indre influensområdet. I tillegg er det gjennomført ei kort verknadsvurdering av det ytre influensområdet.

I tabellen nedanfor er vist korleis dei ulike delområda er verdivurdert utifrå verdikriteria inngrepsgrad, naturvariasjon, distinkte element, mangfald, særpreg, samanhengar, tilhøyrse/identitet og visuell karakter.

Delområde	Verdi	Påverknad	Konsekvens
A: Ålfjorden nord	Middels	Forringa	Middels negativ konsekvens(--)
B: Liervatnet – Håvardsholm – Husafjellet (Sveio)	Middels	Forringa	Middels negativ konsekvens(--)
C: Erve – Flatnes (Sveio)	Middels	Noko forringa	Noko negativ konsekvens(-)
D: Ålfjorden sør	Middels – litt ned mot noko	Sterkt forringa	Middels negativ konsekvens(--)
E: Skartland - Kallhammar	Middels – ned mot noko	Forringa litt ned mot noko forringa	Noko negativ konsekvens (-)
F: Vikebygd sentrum	Middels – litt ned mot noko	Forringa	Middels negativ konsekvens (--)
G: Vikefjellet	Stor	Sterkt forringa ned mot forringa	Alvorleg konsekvens(---)
H: Svendsbø - Haraldseidvatnet	Middels – litt ned mot noko	Forringa ned mot noko forringa	Noko negativ konsekvens (-)

Frå det ytre influensområdet vil det hovudsakleg vere dei høge installasjonane som vil vere synlege. Sjølvte terrenginngrepet og dei faste installasjonane på land vil i lita grad vere synleg frå det ytre influensområdet.

Samla sett blir det vurdert til at planforslaget vil føra til **stor negativ konsekvens (---) for landskap**.

Dei negative verknadene av planforslaget for landskap er knytt til forhold; 1) storleiken på industriområdet på land og inngrepet det medfører og 2) dimensjonane på element som skal lagrast og monterast.

Følgjande avbøtande tiltak kan vurderast for å redusere dei negative verknadene:

- unngå etablering av fase 3 og avgrense utbygginga til nedsida av eksisterande fylkesveg, ev. vurdere planeringsnivå for fase 3 på eit høgare kotenivå. Då vil industriområdet på land bli vesentleg mindre inngripande og skjemma for landskapet. Då vil ein heller ikkje måtte bygge ny fylkesveg.
- avgrense lagring i sjø så mykje som mogleg, og ev. trekkast så tett opp mot industriområdet på land som mogleg.
- etablere pallar som skal revegeterast i areala som er sett av til kombinert formål, då vil verknaden av sjølvte terrenginngrepet sett frå nordvest, vest og sørvest bli noko mindre.

Det er utarbeidd synlegheitsanalysar, som illustrerer kor faste installasjonar, fundament i sjø, naceller og krantopp/vindmølleblad er synleg frå, sjå vedlegg 10.15 illustrasjonshefte.

Innkomne merknadar/uttale frå partar

Det kom inn til saman 44 merknader til oppstartsvarsel og høyring av planprogram. 11 av desse var frå myndigheiter og offentlege føretak, 27 frå grunneigarar, 3 frå private selskap og 3 frå interesseorganisasjonar. Hovudtrekka i desse er oppsummert og kommentert i vedlegg 10.2 Dei blei også behandla i saka om fastsetting av planprogrammet. Planskilddring og KU-rapportane er oppdaterte i samsvar med dei innspel som blei tatt til følgje.

Det blei behov for varsling om utvida plangrense. Til dette varselet kom det inn 19 innspel. Også desse er oppsummert og kommentert i vedlegg 10.5.

Vurdering

Konsekvensutgreiing

Kommunen skal ikkje vedta konsekvensutgreiinga, men sjå til at den oppfyller dei krava som er sette i

planprogrammet. Samla sett blir dei ulike KU-ane vurdert å ha utgreidd dei tema/forhold som går fram av planprogrammet.

For tema marint naturmangfald, folkehelse, friluftsliv og støy får ein noko negativ eller middels negativ konsekvens. For tema naturmangfald på land, landskap og klimagassutslepp får ein stor eller svært stor negativ konsekvens. For tema lokalsamfunn, kulturminne og kulturmiljø, vassmiljø og forureining, overvatn, naturressursar, trafikk på sjø og land får ein ubetydeleg eller positiv konsekvens. Dei positive konsekvensane veg ikkje opp for dei negative konsekvensane.

Kommunedirektøren si vidare vurdering bygger på innsendt planforslag med ei full utbygging.

Beredskap

Det er gjennomført ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse, vedlegg 10.35). Denne konkluderer med at planområdet med dei tiltak som er skildra, er lite til moderat sårbart. Følgande farar er utgreidd:

Skred i bratt terreng, Flaum i vassdrag, ustabil grunn, stormflo, bølgepåverknad og havnivåstiging, ekstremnedbør (overvatn), skogbrann, brann/eksplosjon/kjemikalieutslepp industri, transport av farleg gods, elektromagnetisk stråling, eksisterande kraftforsyning, drikkevasskjelder, framkomst for utrykkingskøyretøy, sløkkjevatn for brannvesenet, tilsikta handlingar, sjøtrafikk.

Det er gjennom fareidentifikasjon og sårbarheitsvurdering, identifisert tiltak som det ut frå omsyn til samfunnstryggleik, er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarheit inn i planområdet. Desse tiltaka er nærare skildra i kap. 8.2 i planskildringa.

På bakgrunn av utarbeida ROS-analyse, konsulenten sine vurderingar og avbøtande tiltak som er innarbeidd i planforslaget, finn kommunedirektøren det forsvarleg å ta planforslaget opp til behandling.

Naturmangfald

Eit kvart vedtak som kan påverke naturmangfaldet skal vurderast etter naturmangfaldlova §8-12.

Denne vurderinga er gjort i kap. 7.2.3 i planskildringa. Naturmiljø på land og sjø er også tema for konsekvensutgreiinga.

Konsekvensutgreiinga for naturmangfald (marint og terrestrisk) styrkar kunnskapsgrunnlaget (§8) for naturmangfald i planområdet. Med utgangspunkt i at kunnskapsgrunnlaget for naturmangfald er dekkande for det omtalte tiltaket, men at det ikkje er fastslått kor stor utnytting det vil bli i området og kor avtrykket av bygningane vil ligge, blir det vurdert at føre-var-prinsippet må tilleggast vekt. Det blir i føresegnene vist til aktsemdsplikta i naturmangfaldlova §6 og det er stilt krav om ein ytre miljøplan som skal ivareta miljøomsyn og nødvendige avbøtande tiltak.

Potensialet for at tiltaket kjem i konflikt med eventuelle udokumenterte førekomstar av naturverdiar i tiltaksområdet kan likevel, i tråd med føre-var-prinsippet etter naturmangfaldlova § 9, ikkje utelukkast heilt. Usikkerheita knytt til den endelege storleiken på fyllinga i sjø, samt eventuelle førekomstar av udokumenterte naturverdiar i tiltaksområdet, er tatt i betraktning i verdi- og konsekvensvurderinga.

For å unngå unødige skadar på naturmangfaldet må det leggast til grunn at prinsippa i lovas § 11 og 12 om at kostnadene med miljøforringing skal berast av tiltakshavar og at det skal nyttast miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

Tiltaket vil føre til nedbygging av areal og vil samla sett ha middels (i sjø) til stor (på land) negativ konsekvens for naturmangfaldet.

Landskap

Landskap er eit tema som er konsekvensutgreidd. Planforslaget opnar for at industriarealet kan planerast ned til kote +3 og det er dette alternativet som er utgreidd. Naturleg nok blir samla konsekvens av ei slik utbygging vurdert å ha stor negativ konsekvens for landskapet.

Sjølve terrenginngrepet og dei faste installasjonane på industriområdet vil i liten grad vere synleg frå det ytre influensområdet, men dei høge installasjonane vil frå visse område opplevast som dominerande. Mot busetnaden i nord og sør er det planlagt ein vegetasjonsskjerm på minimum 15 meter. Det er utarbeidd ein plan for revegetering og planting av skjeringane til industriområdet for at terrenginngrepet og landskapsverknaden skal reduserast. Dette vil bli ivaretatt i plan for ytre miljø.

Friluftsliv

Konsekvensar for friluftsliv er utgreidd. Det er fleire berørte friluftslivsområde i influensområdet. Hovudsakleg er påverknaden av visuell karakter, men turstien til Sætrafjellet, buldreområdet og orienteringsområdet blir direkte berørt. Det vil vere mogleg å legge om turstien og inngangen til buldreområdet, men ein mindre del av buldreområdet vil forsvinne når fase 3 skal realiserast, likeeins orienteringsområdet. Friluftsliv og fysisk aktivitet er ein av indikatorane ved vurdering av folkehelse. I planforslaget er omlegging av startpunkt for turstien føreslått som eit avbøtande tiltak. Kommunedirektøren legg til grunn at dette blir gjennomført, då det vil verke positivt på friluftslivsopplevinga men også generelt på folkehelsa.

Samla konsekvens for friluftslivet er vurdert til middels negativ.

Miljø og forureining

Tiltaket er stort og omfattande. Mange miljøtema er konsekvensutgreidd og sterkt berørt. Den visuelle verknaden er vurdert under tema landskap. Både påverknad på marint og terrestrisk naturmangfald har eigne utgreiingar. Det har også støy, klimagassutslepp, vassmiljø og forureining.

Det er stilt krav om utarbeiding av plan for ytre miljø som skal ivareta omsyn til miljø og forureining. Planen skal utarbeidast i forkant av byggeplanfasen og vere grunnlaget for miljøoppfølginga i det vidare arbeidet. Denne planen skal sikre at føringar og krav for å oppnå miljøkvalitet blir ivaretatt på ein systematisk måte både i anleggsfase og driftsfase. Ytre miljøplan skal omhandle tema/tiltak slik det går fram av planskildringa kap. 7.3.4.

Det er også stilt krav i føresegnene til at det før oppstart av anleggsfasen, skal utarbeidast eit miljøovervakingssystem, også dette i samsvar med tema/tiltak lista opp i planskildringa kap. 7.3.4.

Infrastruktur

Ved ei utbygging av fase 3 i samsvar med planforslaget, blir det nødvendig å legge om fylkesvegen. Til saman utgjer fase 3 og fylkesvegen store infrastrukturtiltak. Det er utarbeida eit teikningshefte, vedlegg 10.36, som svarar ut krav frå samferdselsavdelinga i Rogaland fylkeskommune. Føresegnene i planen sikrar godkjenning av RFK for veg med tilhøyrande anlegg.

Det er utarbeidd ein VAO-plan som vedlegg til reguleringsplanen (vedlegg 10.19), den dekkjer heile området og er definert som juridisk bindande i føresegnene. Det er i tillegg til denne stilt krav om utarbeiding av detaljert teknisk plan for kvart byggetrinn.

Overvatn er eit av tema som er konsekvensutgreidd. Ved opparbeiding av ny fylkesveg vil nedbørsfeltet ovanfor bli avskorne. Det er derfor nødvendig å etablere tilstrekkelege dimensjonar på røyr og opne vassvegar som leiar vatnet til sjø. Utgreiinga har konkludert med at overvatn har ubetydelege konsekvensar for planområdet.

Føresegnene stiller krav om teknisk plan. Detaljar kring teknisk infrastruktur, handtering av overvatn m.m. vil avklarast i samband med kommunen si behandling av denne, jf. føresegnene pkt. 2.6.

Trafikk på sjø og land

Kapasitetsberekningar viser at nytt kryss til industriområdet vil gi gode forhold for trafikkavviklinga også i tidsrom som t.d. morgon- og ettermiddagsrushet. Fritidseigedomane i sør blir meir skjerma med ny løysing for fylkesvegen og i nord vil eksisterande bustadar få tryggare tilkomst då mengden trafikk på gamal fylkesveg berre vil bli lokal. Det er regulert inn tilbod for mjuke trafikantar i nord, men denne løysinga er ikkje samanhengande inn mot Vikebygd sentrum gjennom dette planarbeidet.

På sjø vil også framkommelegheita vere god, sjølv om det blir liggande element for våtlagring i fjorden. Breidda og djupna på fjorden gir gode seilingstilhøve.

Kulturminne og kulturmiljø

Innanfor planområdet og i ein større avstand frå planområdet er det ikkje registrert kulturminne eller kulturmiljø. Næraste fornminne (66414) på Nedre Dommersnes er så langt vekke at det heller ikkje vil bli indirekte råka. Det er registrert eit skipsvrak på ca. 177 m djupn. Kva type det er, eller kva årstal det er frå er ikkje kjent, sjå Figur 54. Stavanger maritime museum har kravd arkeologisk registrering i det grunne området der det skal fyllast ut og etablerast kaiar. Denne registreringa er gjennomført haust 2024. Det er ikkje gjennomført SEFRAK-registrering i området mellom Vik og grensa til Skjold og derfor ingen registrerte bygninga, men det er ikkje kjent at det er eldre bygningar innafor planområdet.

Busetnad og næring

Verknader av ei ny bedriftsetablering kan delast inn i direkte verknader og ringverknader. Direkte verknader er verknader av sjølve verksemda og kan målast i sysselsetting og verdiskaping. I konsekvensutgreiinga har ein hatt fokus på indirekte og induserte verknader. Dei indirekte verknader er knytt til underleverandørane medan dei induserte verknadene er verknader som blir genererte ved at alle dei som er tilsett i verksemda og hos underleverandørar mottar inntekter som dei nyttar lokalt.

Konsekvensutgreiinga konkluderer med at utbygginga vil få positiv konsekvens for sysselsetting og verdiskaping.

Auka tilbod av arbeidsplassar vil også gi andre samfunnseffektar. Kommunedirektøren har vurdert dette under tema folkehelse.

Barn og unge sine interesser

Barn sine interesser er i hovudsak knytt til areal som blir nytta til friluftsliv; turstiar, buldreområde, orienteringsområde og Skjeljavika badeplass. Dette tema er konsekvensutgreidd og samla konsekvens er vurdert til middels negativ. Turstien til Sætrafjellet, deler av buldreområdet og orienteringsområdet blir direkte berørt.

Det er ikkje tilbod om g-/s-veg langs eksisterande fylkesveg i direkte nærleik til planområdet. Det er regulert inn tilbod til mjuke trafikantar langs dagens fylkesveg nord for planområdet. Dette blir først aktuelt når ny fylkesveg blir etablert aust for planområdet.

Universell utforming

Ved utforming av bygningar og uteområde skal det tas omsyn til prinsippa om universell utforming i plan- og bygningslova og byggteknisk forskrift, jf. føresegnene pkt. 2.11.

Folkehelse

For bygda Vikebygd vil planlagt næringsutvikling gi betre tilgang på arbeid og betydeleg auke i arbeidsplassar. Dette gir større sannsyn for tilflytting/reduert fråflytting og auka innpendling/reduert utpendling. Tilgang på bustadareal er vurdert som tilstrekkeleg for veksten som måtte komme. Elevtalet kan auke med inntil 50 elevar utan at kapasiteten er nådd. Kapasiteten vil dermed kunne bli mykje betre utnytta. Barnehage og skule i Vikebygd har god kvalitet.

Auka sysselsetting, verdiskaping og tilflytting er til saman positive lokalsamfunnseffektar. På den

andre sida har konsekvensutgreiinga konkludert med at nokre av dei eksisterande bustadane blir direkte berørt, nokon vil ved ei døgntkontinuerleg drift, få overskride støyverdiar og vil i så tilfelle måtte løysast ut.

Samla sett vil utbygginga har positiv konsekvens for sysselsetting, verdiskaping og andre lokale samfunnseffektar.

Alternativ bruk

Det er skrive følgande om alternativ bruk i planskildringa:

«Innan havvind er det behov for lagringsplassar for ankersystem og for ulike delar av botnfaste fundament, opp til heile jackets. Det kan vere aktuelt med mindre prosjekt retta mot elektrifisering, fabrikkasjonsområde for flytande lukka oppdrettsanlegg eller avlastingsområde for industriaktørar som for eksempel Aker, Aibel, ØB, Westcon, Veidekke etc. for både olje og gass prosjekt, havvindindustri og bru/ vegprosjekt, kraftlinjeutbygging, decom etc. Dette kan også opne for andre framtidige moglegheiter.

Havvindindustrien er litt på vent i desse dagar og kanskje vil det uansett vere aktuelt for annan samtidig bruk av næringsområde og i alle fall alternativ bruk i ein oppstartsfase eller på delar av området. Sjølv om havvindsatsinga skulle vise seg å vere noko lenger unna enn forventa, er det denne satsinga som dimensjonerer planlagt utbyggingsområde og som er forventa bruk etter kvart. Alle aktørane over kan i mellomtida nytte delar eller heile området til annan aktivitet innanfor føresegnene til planen. Utviklinga er uansett tenkt utvikla i ulike fasar og kan tilpassast aktuell verksemd/industriaktør.

For andre etableringar enn eit «havvindsamanstillingsområde», er det ikkje ein naudsynt føresetnad om etablering av ei flate på kote 3 for B11 og B12 samla. Dette kan gi andre konsekvensar enn dei som er detaljert i utgreiinga/planforslaget. Samstundes vil ei rekke av konsekvensane vere lik, t.d. for naturmangfald på land og i sjø. Eit mindre terrenginngrep kan vere positivt, samstundes som bygg kan bli meir synleg fordi dei ligg høgare i terreng. Andre etableringar vil kunne gi andre konsekvensar for støy, trafikkmengder eller sysselsetting. Sidan det kan tenkast ganske mange forskjellige alternativ for etableringar og opparbeiding, kan dette ikkje utgreiast og visast detaljert i dette planforslaget.

Formålet med konsekvensutgreiinga har vore både å vise at og korleis det er mogleg å opparbeide eit industriområde for havvindproduksjon og kva dei mest negative konsekvensane for området og nærmiljøet kan bli. Positive konsekvensar i form av redusert CO₂- utslepp som følge av havvindprodusert energi, kan bli annleis. Annan aktivitet må også forhalde seg til dei avgrensingar som blir sett i reguleringsplanen. Slik utbygger ser det, vil konkrete søknader om tiltak bli behandla i høve til vedtatt plan når den ligg føre. Det er usikkert når havvind-produksjon kjem i gong for fullt, derfor er det eit ønskje om alternativ verksemd inntil havvindprosjekt kjem i gong, mellom havvindprosjekt eller parallelt med.»

Kommunedirektøren vil understreke at andre tiltak kan gjennomførast innanfor ramma til planforslaget. Det vil likevel vere slik at andre tiltak som avvik vesentleg frå det som er planlagt, kan komme til å krevje nye utgreiingar og/eller planendring. I tillegg må behovet for behandling etter anna regelverk vurderast.

Kostnader

Det kan komme driftskostnadar for kommunen knytt til teknisk infrastruktur til dømes vatn og avløp. Omfanget er usikkert på noverande tidspunkt.

Oppsummering

Regionalplan for grøn industri er styrande for utviklinga i Rogaland. Målet med planen er å legge til rette for verdiskaping og arbeidsplassar innan grøn industri som bidrar til eit naturnøytralt lågutsleppssamfunn. Eit viktig grep i planen er å avgrense arealbruken for nye næringar. Arealbehovet blir avgrensa ved gjenbruk av allereie brukte areal og ved at det blir peika ut prioriterte areal for denne typen verksemd. Det blir lagt opp til restaurering av natur- og økosystem som blir nedbygde.

Nettopp derfor har planen mellom anna peikt ut Dommersnes som eit av nokre regionalt prioriterte sjønære industriareal som skal prioriterast for utbygging. Det er djupna i Ålfjorden, den skjerma plasseringa, korte avstandar til andre føretak i næringsklynga og ut til Nordsjøen som utgjer dei spesielle kvalitetane og fordelane ved Dommersnes-området. Rogaland fylkeskommune peika på viktigheita av prioriteringane i denne planen i regionalt planforum, og at Dommersnes er med som eit viktig område i Regional plan for grøn industri. Vidare er Dommersnes peikt ut som ein regionalt viktig industrikai i regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger.

Kommuneplanen sin samfunnsdel er nyleg vedtatt (18.06.2024) der eit av hovudmåla er berekraftig næringsutvikling og ein viktig arealstrategi under dette målet er at viktige næringsareal skal utviklast på Dommersnes og Nerheim.

Naturinngrep

Av tema som er utgreidd er det dei negative konsekvensane for naturmangfald på land og landskap som er størst. Her er samla konsekvens av tiltaket frå stor til svært stor negativ konsekvens. Industriarealet på Dommersnes er i dag berre delvis utvikla og sjølv om utviklinga av området sikrar gjenbruk av allereie brukte areal, krev planforslaget store terrenginngrep som gir eit svært stort masseoverskot og mykje natur som går tapt. Dette masseoverskotet førar igjen til at klimagassutsleppet for tiltaket gir svært stor negativ konsekvens. Både utsleppet, påverknad på naturmangfald og landskapsverknad er betydeleg mindre i fase 2 enn i fase 3. At masseoverskotet og dermed klimagassutsleppet blir så stort skyldast at samanstilling av havvindturbinar krev industriareal planert på kote 3.

Sjølv om fase 3 blir utvikla til industriareal på eit høgare planeringsnivå, vil dei negative konsekvensane knytt til naturmangfald uavhengig av havvindindustrien bli like stor. Det er derfor foreslått eit avbøtande tiltak for å redusere dei negative konsekvensane knytt til naturmangfald. Det skal lagast ein plan for økologisk kompensasjon for naturtypen kystlynghei innanfor planområdet i form av restaurering av naturtypen. Dette er eit oppfølgingspunkt knytt til plan for ytre miljø. Vald vegløyning for ny fylkesveg og område for restaurering vil sikre at restaurert område blir like stort som storleiken på kystlyngheia som går tapt.

Det er og utarbeida eit avbøtande tiltak for å minske dei negative konsekvensane knytt til landskap. Plan for ytre miljø skal omhandle ein revegeteringsplan og beplantningsplan for skjeringane til industriområde for at terrenginngrepet og landskapsverknaden skal reduserast.

I tidleg fase blei det vald å ta ut deler av industriområde i nordre del av gjeldande reguleringsplan. Dette sikrar at eit viktige større myrområdet blir ivaretatt og blant anna gir gode løysingar for overvatn i området og opprettheld eit viktig karbonlagar og leveområde for viktige artar. Dette gir og ein noko betre situasjon for det næraste bustadområde.

Klimaavtrykk

For å nå regjeringa sitt mål om at Norge skal ha gitt konsesjon på 30 GW innan havvind innan 2040 og 3 GW i produksjon innan 2030, må det på plass store nok hamne- og samanstillingsområde. Denne satsinga er nødvendig for at Norge skal innfri sine klimaforpliktingar overfor EU og i samsvar med Parisavtalen for å sikre meir og fornybar energi.

For å opne opp for utvikling av fase 3 og planering av arealet på kote 3 er det derfor vesentleg at

klimagassutsleppet ikkje berre blir utlikna, men at den svært store negative konsekvensen knytt til klimagassutsleppet blir snudd til svært positive konsekvensar når klimarekneskap i heile verdikjeda til havvind skal vurderast. Det er ikkje på plass retningslinjer for korleis store samfunnsprosjekt skal presentere sine totale CO₂ avtrykk. For enkeltprosjekt skal det reknast på oppstrøms og nedstrøms effektar, men det er ikkje klart korleis utvikling av t.d. infrastruktur skal reknast inn.

Sidan det førebels ikkje er konkrete kundar til pukk og grus frå planområde, er ikkje klimagassutslepp frå skip som frakter bort stein rekna ut enda. I det utvida klimarekneskapet må alle klimagassutslepp heilt frå produksjon av materialar til vindturbindelar og fram til drift og avvikling av vindparkane reknast inn.

I konsekvensutgreiinga for klimagass er det valt å sjå på nedstraums påverknad på klimagassutslepp knytt til tiltaket, ved at elektrisitetsproduksjon frå vindkraft kan erstatte forbruk av elektrisitet med høgare innslag av fossile energikjelder.

Når erstatning av nordisk elektrisitetsmiks vert lagt til grunn, er innsparinga knytt til produksjon av elektrisitet frå havvindturbinane som er produsert på Dommersnes berekna til -7,6 millionar tonn CO₂e over ein analyseperiode på 25 år. Denne produksjonen gir svært positiv konsekvens. CO₂-utsleppet frå andre delar av kjeda er ikkje rekna på.

Planforslaget opnar opp for utvikling av fase 3 planert ned til kote 3 under føresetnad av at følgande avbøtande tiltak vil snu dei svært store negative konsekvensane til svært store positive konsekvensar:

- Masseoverskotet, primært stein, skal nyttast og seljast vidare og transporterast via sjø.
- Energiproduksjon frå vindkraft vil erstatte forbruk av elektrisitet med høgare innslag av fossile energikjelder. For at energiproduksjon skal sikre overgang til meir fornybar energi må den samla klimarekneskapen til verdikjeda i havvind føre til ein stor innsparing knytt til CO₂ ekvivalentar.

Fylkesvegen

Gjennom alternativsvurdering for omlegging av fylkesvegen blei det konkludert med ei alternativ vegløyning i høve til den som er regulert i gjeldande plan. Veglinja som er vald gir ein forbedra situasjon for nærliggande eigedommar, og den beste tilkomsten til næringsområdet. Veglinja tar i større grad vare på landskapsrommet i sør, og samlar landskapsinngrepa betre enn linja regulert i gjeldande regulering. Veglinja vil berøre færre område med kystlynghei, og sikrar at eit område aust for veglinja i sør kan vere eit aktuelt restaureringsområde for kystlynghei. Desse tiltaka endrar ikkje konsekvensgraden av tiltaka sidan dei allereie er tatt ut av planforslaget.

Planforslaget har for folkehelse og friluftsliv samla noko til middels negativ konsekvens, som er konsekvensar det er viktig å ta på alvor. Det er førebels foreslått eitt avbøtande tiltak for folkehelse og friluftsliv; etablera ein ny tursti med parkeringsplass for Kolthaug/Kolthaugvegen, som vil gi tilkomst til Vikefjellet/Sætrafjell og buldreområdet ved Dommersnes.

Det er samla sett overvekt av negative konsekvensar av planforslaget. For tema marint naturmangfald, folkehelse, friluftsliv og støy får ein noko negativ eller middels negativ konsekvens. For tema naturmangfald på land, landskap og klimagassutslepp får ein stor eller svært stor negativ konsekvens. For tema lokalsamfunn, kulturminne og kulturmiljø, vassmiljø og forureining, overvatn, naturressursar, trafikk på sjø og land får ein ubetydeleg eller positiv konsekvens. Dei positive konsekvensane veg ikkje opp for dei negative konsekvensane.

Det er foreslått avbøtande tiltak som bidrar til å minske konsekvensane.

Plankart og føresegner er noko endra i høve til innsendt planforslag, men dette er gjort i samråd med konsulent og tiltakshavar.

Kommunedirektøren sin konklusjon

Kommunedirektøren tilrår at planforslaget blir sendt på høyring i samsvar med plankart 1 datert 22.02.2025 og plankart 2 og føresegner datert 23.01.2025.

Aktuelle lovar, forskrifter, avtalar m.m.

Plan- og bygningslova, naturmangfaldlova og forskrift om konsekvensutgeiing.

Vedlegg:

10.1 Vedtatt Planprogram.pdf
Plankart 2 - 23.01.2025 - Vertikalnivå 4 - på havbunnen.pdf
10.22 Regionale og lokal verknadar.pdf
10.36 Teknisk_tegningshefte ny fylkesveg.pdf
10.5 Vurdering av merknader utvida varsling.pdf
10.2 Vurdering av merknader.pdf
10.25 Konsekvensutredning klimagass.pdf
Føresegner 23.01.2025.docx
Plankart 1 - 22.01.25.pdf
10.23 Konsekvensutgreiing folkehelse.pdf
10.18 Alternativsvurdering fv. 4736.pdf
10.20 Konsekvensutredning Terrestrisk Naturmangfold.pdf
10.35 ROS-ANALYSE 09.11.2024 .pdf
Planskildring med KU 17.12.2024.docx
10.19 Rammeplan VAO.pdf
10.31 Trafikkmengder og trafikktryggleik.pdf
10.32 Vurdering av havneforhold, sikkerhet og fremkommelighet i farvannet.pdf
10.15 Illustrasjonshefte.pdf
10.27 Konsekvensutgreiing overvatn.pdf
10.21 Konsekvensutredning Marint Naturmangfold.pdf
10.30 Naturressursar med massehandteringsplan.pdf
10.26 Konsekvensutgreiing for vassmiljø og forureining.pdf
10.24 Konsekvensutgreiing friluftsliv.pdf
10.33 Konsekvensutgreiing landskap.pdf
10.28 Støyutgreiing.pdf