



**AUSTRHEIM KOMMUNE**

Rådmannen

Statoil Asa

4035 STAVANGER

Dato	Vår ref.	Dykkar ref.
12.10.2015	14/1099 - 114	

### **Uttale til høyring av tilleggsutgreiing for Johan Sverdrup Oljerøyr gjennom Fensfjord-trasèen**

#### **Vedtak i Austrheim formannskap 12.10.2015:**

Austrheim kommune ser positivt på at vedtaket om å føra olja frå Johan Sverdrup-feltet i land til Mongstad står fast.

Austrheim kommune kan ikkje sjå av tilleggsutgreiinga for Johan Sverdrup oljerøyr, plan for anlegg og drift del 2, tilleggsutgreiing for Fensfjord-trasèen datert 15. september 2015, at det har kome fram nye moment som reduserer risikoen med alternativet gjennom Fensfjorden til Mongstad.

Med bakgrunn i dette ser Austrheim kommune på alternativet over land frå Bergsvikhamn til Mongstad som eit tryggare og meir robust alternativ. Ved endeleg godkjenning av trasè ber Austrheim kommune om at konsesjonsgjevar vektlegg den lågare risikoen og dei omfattande positive samfunnsøkonomiske effektane, både lokalt og regionalt, som oljerøyrret over land frå Bergsvikhamn til Mongstad vil utgjera.

Sjå også vedlagt sakspapir.

Vennleg helsing  
Kristin Nesbø  
sekretær

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen underskrift*

Kopimottakere:

Olje – og energidepartementet – [postmottak@oed.dep.no](mailto:postmottak@oed.dep.no)

ABO Plan & Arkitektur – [post@abo-ark.no](mailto:post@abo-ark.no)

Lindås kommune – [postmottak@lindas.kommune.no](mailto:postmottak@lindas.kommune.no)

## Sakspapir

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
137/15	Formannskapet	PS	07.10.2015
142/15	Formannskapet	PS	12.10.2015

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Asbjørn Nagell Toft	FA - L13	14/1099

### Uttale til høyring av tilleggsutgreiing for Johan Sverdrup Oljerøyr gjennom Fensfjord-trasèen

#### Vedlegg:

Interkommunal plan for Fensfjorden - kart

Tilleggsutredning for Fensfjord- trasèen Johan Sverdrup oljerør

#### Framlegg til vedtak:

Austrheim kommune meiner at landalternativet som vil gje arbeid til norske arbeidstakarar i ei tid med sterkt aukande arbeidsløyse bør resultera i at staten som den største eigaren i Statoil og som konsesjonstildelar på kontinentalsokkelen instruerer oljeselskapa om å velja landalternativet for Sverdrup-røyrret.

Austrheim kommune er overtydd om at den beste løysinga for det norske samfunnet samfunnsøkonomisk og risikomessig, er at oljerøyrret for Johan Sverdrup-feltet vert lagt over land frå Bergsvikhamn til Mongstad. Austrheim kommune er svært uroa over konsekvensane av ei eventuell uønskt hending under arbeidet med å leggja den nye oljerøyrleidninga i Fensfjorden.

Austrheim kommune viser elles til uttalen i saksutgreiinga.

#### Formannskapet - 137/15

#### FS - behandling:

Framlegg frå Ernst Stellberg(H):

Austrheim kommune viser til ovannemnde tilleggsutgreiing for Fensfjordtrase'en av 15. september 2015.

Ved endeleg avgjerd om val av trase', ber Austrheim kommune om at ein vektlegg dei omfattande positive lokale og regionale økonomiske og sysselsetjingsmessige konsekvensar, ved at oljerøyrret vert lagt over land frå Bergsvikhamn til Mongstad.

Framlegget vart vedlagt møteboka.

Framlegg frå Reidar Øksnes:

Saka vert utsett.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

**FS - vedtak:**

Saka vert utsett.

**Formannskapet - 142/15**

**FS - behandling:**

Fellesframlegg:

Austrheim kommune ser positivt på at vedtaket om å føra olja frå Johan Sverdrup-feltet i land til Mongstad står fast.

Austrheim kommune kan ikkje sjå av tilleggsutgreiinga for Johan Sverdrup oljerøyr, plan for anlegg og drift del 2, tilleggsutgreiing for Fensfjord-trasèen datert 15. september 2015, at det har kome fram nye moment som reduserer risikoen med alternativet gjennom Fensfjorden til Mongstad.

Med bakgrunn i dette ser Austrheim kommune på alternativet over land frå Bergsvikhamn til Mongstad som eit tryggare og meir robust alternativ. Ved endeleg godkjenning av trasè ber Austrheim kommune om at konsesjonsgjevar vektlegg den lågare risikoen og dei omfattande positive samfunnsøkonomiske effektane, både lokalt og regionalt, som oljerøyrret over land frå Bergsvikhamn til Mongstad vil utgjera.

Fellesframlegget vart samrøystes vedteke.

**FS - vedtak:**

Austrheim kommune ser positivt på at vedtaket om å føra olja frå Johan Sverdrup-feltet i land til Mongstad står fast.

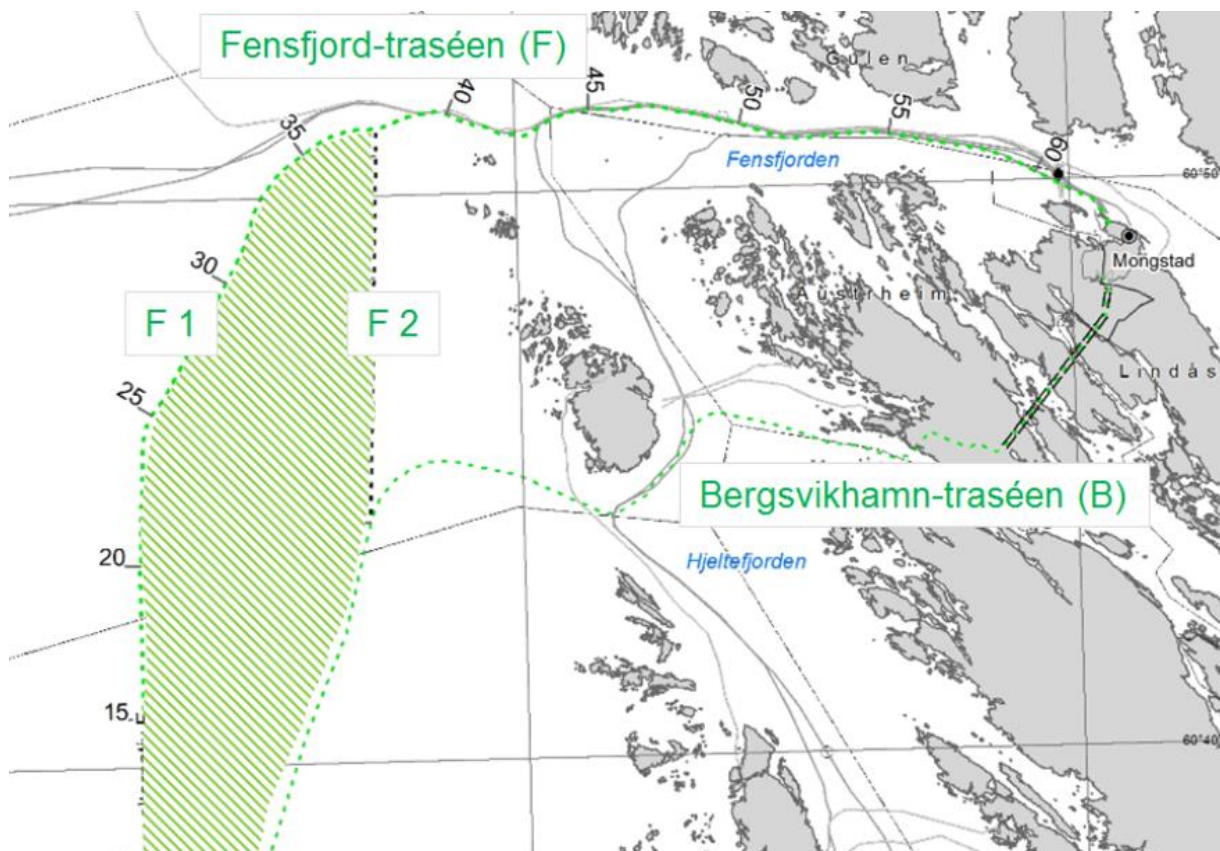
Austrheim kommune kan ikkje sjå av tilleggsutgreiinga for Johan Sverdrup oljerøyr, plan for anlegg og drift del 2, tilleggsutgreiing for Fensfjord-trasèen datert 15. september 2015, at det har kome fram nye moment som reduserer risikoen med alternativet gjennom Fensfjorden til Mongstad.

Med bakgrunn i dette ser Austrheim kommune på alternativet over land frå Bergsvikhamn til Mongstad som eit tryggare og meir robust alternativ. Ved endeleg godkjenning av trasè ber Austrheim kommune om at konsesjonsgjevar vektlegg den lågare risikoen og dei omfattande positive samfunnsøkonomiske effektane, både lokalt og regionalt, som oljerøyrret over land frå Bergsvikhamn til Mongstad vil utgjera.

## Saksopplysninger:

Statoil har på vegne av partane sine sendt på høyring ein tilleggsutgreiing for Johan Sverdrup oljerør (JOS). Denne vert utarbeid av Statoil på vegne av Johan Sverdrup unit (Det Norske oljeselskap, Lundin Norway, Maersk Oil, Petoro og Statoil). Tilleggsutgreiinga er eit tillegg til **Konsekvensutgreiing Johan Sverdrup – Eksportørledning for olje og gass** som vart omtalt som ein kystnær trasè sør for Fedje med landfall i Austrheim kommune. Bakgrunnen for denne tilleggshøyringa er at Statoil no vurderer å gjera endringar i trasè for oljerøret. Dei vurderer å leggja ein oljeledning i sjø på heile strekningen frå oljefeltet Johan Sverdrup og til Mongstadterminalen. Tidlegare har Statoil kommunisert ut til alle, også partane sine at dette ikkje var teknisk gjennomførbart, men Statoil har no gjort nye tekniske studier som viser at dette kan vera eit godt alternativ. Statoil uttaler i høyringskrivet at «*Forslaget om å justere trasèen er et resultat av det kontinuerlige forbedringsprogrammet Statoil gjennomfører for å redusere kostnader i en tid da industrien møter store utfordringer.*»

Tilleggsutgreiinga omfattar ein justert trasè for JOS vest for Fedje og inn Fensfjorden til Mongstad. Fensfjordtrasèen omfattar berre rørledning i sjø. Denne trasèen vil kunna verta ca. 55-60 km lang avhengig av kva trasé som vert vald. Søknadsdokumenta er tilgjengelege på Statoil si heimeside: <http://www.statoil.com/ku/johansverdrup>. Tilleggsutgreiinga vert publisert under «**Johan Sverdrup - Eksportørledninger for olje og gass**» 15 september 2015. Tilleggsutgreiinga skal tilfredsstilla krav i Petroleumsløva. Merknadsfrist for å koma med merknadar er satt til 13. oktober 2015.



Figur 1.1: Oversikt over ulike traséer som vert vurdert for Johan Sverdrup oljerør kystnært (tala langs traséane viser KP= kilometer punkt). Fensfjord-traséen dekkjer det skraverte området

## **mellom F1 og F2 og vist trasé inn Fensfjorden.**

Statoil skriv at: «Utrednings- og høringsprosessen skal sikre at forhold knyttet til miljø, samfunn og naturressurser blir inkludert i planarbeidet på lik linje med tekniske, økonomiske og sikkerhetsmessige forhold.» Statoil skriv og at: «En sammenligning mellom Fensfjord-traséen og Bergsvikhamn-traséen viser at negative konsekvenser for miljø og samfunn er lavest for Fensfjord-traséen som kun vil ha oljerør i sjø. Fensfjord-traséen krever mindre investeringer. Dette sammen med bortfall av anleggsarbeid på land utenom Mongstad-anlegget, gir en lavere sysselsettingseffekt regionalt i anleggsfasen.»

Statoil skriv at arbeidet med traséen over land skal fortsetja som planlagt til ei avgjerd er teke i saka. **Johan Sverdrup – Reguleringsplan for oljerørledning frå Bergsvikhamna til Mongstad** er no klar til godkjenning i vertskommunane Lindås og Austrheim. Med bakgrunn i arbeidet med Fensfjordalternativet har Statoil i møte med vertskommunane den 24.09.2015 uttalt at dei ynskjer at vidare behandling av reguleringsplan vert sett på vent.

Basert på denne tilleggshøyringa og vidare tekniske undersøkingar vil Statoil med sine partar konkludera om denne sjøleidninga vert den traséen dei ynskjer å bruka. Olje- og energidepartementet gjer endeleg avgjerd i saka.

## **Uttale til tilleggsutgreiinga:**

Austrheim kommune meiner at landalternativet som vil gje arbeid til norske arbeidstakarar i ei tid med sterkt aukande arbeidsløyse bør resultera i at staten som den største eigaren i Statoil og som konsesjonstildelar på kontinentalsokkelen, instruerer oljeselskapa om å velja landalternativet for Sverdrup-røyrret.

Austrheim kommune er overtydd om at den beste løysinga for det norske samfunnet samfunnsøkonomisk og risikomessig, er at oljerøyrret for Johan Sverdrup-feltet vert lagt over land frå Bergsvikhamn til Mongstad. Austrheim kommune er svært uroa over konsekvensane av ei eventuell uønskt hending under arbeidet med å leggja enno ein ny oljerørledninga i Fensfjorden.

Austrheim kommune vil peike på at det Statoil opplyser i denne tilleggsutgreiinga om at legging av Johan Sverdrup oljerøyr i ein ny trasé inn Fensfjorden no er mogleg å gjennomføra, er nytt for oss alle. Statoil har i lengre tid arbeidd med utgreiing av Fensfjordalternativet utan å informera vertskommunane, innbyggjarane, grunneigarane og moglege entreprenørar om dette. Austrheim kommune meiner at dette er uheldig og lite tilittsvekkane.

## **Risiko knytt til Fensfjordalternativet**

Austrheim kommune merkar seg at det i 2012 var identifisert så mange usikkerheitlar knytt til oljerørtraseen i Fensfjorden, at dette alternativet vart lagt bort av Statoil. Traseen i Fensfjorden har vorte undersøkt og kartlagt i fleire omgangar frå midt på 1980-talet, då ilandføringa av gassen frå Statfjordfeltet var tema, heilt fram til planlegginga av CCS-anlegget på Mongstad vart stansa av

Stoltenberg-regjeringa våren 2013. Fensfjorden er såleis ein fjord som er svært godt kartlagt og utfordringane knytt til det å leggja røyr i denne fjorden, er kjent i fagmiljøa. Det var med bakgrunn i denne kunnskapen og det faktum at det alt er installert to oljerøyr, eit kondensatrøyr, eit gassrøyr og verdas lengste offshore vekselstraumskabel i sitt slag i Fensfjorden, at fagmiljøet i Statoil i 2012 fann at risikoen med å installera eit nytt, svært stort og stivt oljerøyr i den same traseen i Fensfjorden, var for stor. Ein av risikofaktorane det då vart peika på, var at stabiliteten til fleire av dei eksisterande fyllingane langs røyrtraseen var for dårleg. Når ein veit at denne fjorden i meir enn 20 år har vorte kartlagt ned til den minste detalj for å finna kor det vil vera tryggast å leggja røyr og kablar, verkar det utruleg at ein tidleg i 2015 finn at det likevel kan vera liv laga for nok eit røyr i dette området. Austrheim kommune synes det verkar påfallande at risikoen knytt til Fensfjord-alternativet går ned i takt med at kostnaden på Bergsvikhamn alternativet går opp. Austrheim kommune meiner at Statoil i denne saka let seg styre av kortsiktige bedriftsøkonomiske motiv framfor omsyn til risiko knytt til legging av dette oljerøyr i Fensfjordtrasèen.

### **Uroa av konsekvensane av uønskt hending med Fensfjordalternativet**

Austrheim kommune er svært uroa over konsekvensane av ei eventuell uønskt hending under arbeidet med å leggja den nye røyrleidninga. Me er kjent med at ein under legginga av Troll 1 røyr mista dette i Fensfjorden som følgje av ein teknisk svikt om bord på røyrleggingsfartyet. I tillegg er Austrheim kommune kjent med at ein har mista kontrollen med legginga av minst eit av dei andre røyra i fjorden, slik at ein fekk to uplanlagde kryssingar av eit av dei eksisterande røyra på botn. Grunnen var at det røyrret ein skulle installera var så stivt at det ikkje let seg styra på botn. No planlegg ein å installera eit røyr som er mykje større og stivare enn det ein mista kontroll over, og dette skal leggjast på det næraste berre 7 meter frå eit av dei eksisterande røyra. Ei uønskt hending under legginga av det nye oljerøyrret kan ikkje berre føra til ei utsetjing at oppstarten av Johan Sverdrup-feltet, men det kan og ramma oljeproduksjonen frå alle felta knytt til dei to Troll-oljerøyra og gass-eksporten frå Kollsnes-anlegget til kontinentet. På Kollsnes-anlegget vert våtgassen skilt frå, og sendt til Mongstad, utan at denne prosessen fungerer kan ikkje naturgassen eksporterast til kontinentet. Gassrøyrret leverer og gass frå Kollsnes til kraftvarmeverket på Mongstad.

Her snakkar ein om ein betydeleg risiko for både økonomiske tap og tap av omdømme for norsk olje- og gassnæring. Det å leggja alle «egga i ei korg» er risikabelt.

### **Skipstrafikken i Fensfjordområdet**

Når det gjeld trafikk inn Fensfjorden til raffineriet, basen og Sløvågen, går ein ut frå at ein i framtida vil ha om lag 2.000 farty til raffineriet, 3.500 farty til basen og 500 – 1.000 til Sløvåg-området. Altså om lag 12.000 årlege passeringar der alle går mange nautiske mil langs røyrtraseen ved Fensfjordalternativet.

I 2014 hadde trafikkentralen 93.250 registrerte fartøypasseringar i området til Fedje sjøtrafikkentral. Av desse var om lag 5.600 tankskip, og av desse skulle anløp om lag 3.000 til Sture eller Mongstad. Mellom 30-40 millionar tonn råolje passerte området. Dette er eit område med svært mange kryssingar og er dermed eit høgrisikoområde for kollisjon, havari og oljeforureining. At me til no ikkje har opplevd større forureiningsulukker kan i stor grad tilskrivas eit godt førebyggjande arbeid. Me nemner her etablering og drift av Fedje trafikkentral, losteneste, slepebåtar,

eskorteteneste, at Statoil set strenge krav til skipa m.m.

Det er såleis betydeleg skipstrafikk knytt til Mongstad-terminalen og Fensfjorden. Austrheim kommune vil peika på Fensfjordalternativet har størst skipstrafikk knytt til seg, hovuddelen er skip som går til og frå Mongstad og til næringsområdet i Sløvågen. Fensfjordtraséen vil kryssa både hovedfarleier og bifarleier, men og over ein relativ lang strekning ha mange skip gåande langs denne oljerøyrtraséen ut og inn Fensfjorden. Risiko for skade på oljerøyrret er knytta til store skip med lang ankerkjetting der ankeret kan treffe røyrret i dei grunneste partia, om det skulle falla ut frå fartyet.

### **Krava til røyrleggingsoperasjonen må kostnadsbereknast**

I Austrheim kommune går me ut frå at utbyggjaren legg til grunn dei same omfattande krava ved røyrleggingsoperasjonen som ein gjer ved kran- og løfteoperasjonar i Nordsjøen, og at kostnadane med desse tiltaka også vert tekne med når ein vel røyrtrase. Austrheim kommune vil peike på at det skal etablerast steininstallasjonar og steinfyllingar for separasjon og vern i samband med kryssing og nærleik til eksisterande røyrledningar og straumkablar med Fensfjordalternativet. Stipulert steinvolum for Fensfjord-traséen er 200.000 – 300.000 m<sup>3</sup>. Det vil i installasjonsfasen vera trong for motvektar på sjøbotn for å unngå at oljerøyrret kjem i konflikt med eksisterande røyr og kablar, truleg omlag 30 motvektar med ein vekt på ca. 15-20 tonn kvar. Austrheim kommune vil peike på at det er risiko knytt til innstallering av steinfyllingane og desse tunge motvektene i nærleiken av eksisterande gass- og oljerøyrledningar. Austrheim kommune går ut frå at krava til røyrleggingsoperasjonen vert kostnadsbereknast av uavhengige fagmiljø, og at dette vert teke med i det endelege vedtaksgrunnlaget.

### **Sysselsetting og tap av norske arbeidsplassar**

Austrheim kommune finn at dei samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske konsekvensane av planendringane er for lite vektlagt i tilleggsgreininga. For det første er det ein relativ stor risiko for at eksisterande installasjonar på botn kan bli skada og påføra samfunnet kostnader og skadar på miljøet. For det andre har ein ikkje lagt tilstrekkeleg vekt på dei positive effektane landalternativet vil ha på sysselsettinga på fastlands-Norge i ei tid med sterkt stigande arbeidsløyse. Fensfjordalternativet er såleis uheldig med tanke på sysselsettinga. då bortfall av anleggsarbeid på land totalt vil gje ein langt lågare sysselsettingseffekt lokalt og regionalt. Det er særleg kostnadar til bygge- og anleggsarbeidet som skil dei to alternativa frå kvarandre. Bygge- og anleggsverksemda vil verta sterkt redusert om ein legg til grunn Fensfjordtraséen.

Austrheim kommune vil framheva at norske delane av leveransane vert redusert med over 1 milliardar kroner med Fensfjord-traséen i forhold til Bergsvikhamn-traséen. For begge traséane vil innkjøp av røyr og marine operasjonar i stor grad bestå av utanlandske leveransar. For Bergsvikhamn-traséen er det forventa at bygge- og anleggsverksemda på land i stor grad vil vera på norske hender. Både bygge- og anleggsverksemda og modifikasjonar på terminalen, som vil ha ein effekt regionalt, utgjer ein relativt liten del av dei totale investeringane. Austrheim kommune synes såleis det er alvorleg at dersom Fensfjord-traséen vert vald så vil bygge- og anleggsverksemda over land falla bort, dette utgjer ein viktig kjelde for regional sysselsetting. Dette representerte nær 200 årsverk i anleggsperioden. For Bergsvikhamn-traséen kjem det fram at den samla sysselsettingsverknaden nasjonalt vil vera på om lag 3.500 årsverk mot 2.650 årsverk for Fensfjord-traséen. Dette utgjør ein

forskjell på om lag 850 årsverk.

Austrheim kommune meiner at landalternativet som vil gje arbeid til norske arbeidstakarar i ei tid med sterkt aukande arbeidsløyse bør resultera i at staten som den største eigaren i Statoil og som konsesjonstildelar på kontinentalsokkelen, instruerer oljeselskapa om å velja landalternativet for Sverdrup-røyret.

### **Blokkering av eksportørleidning for CO2**

Delar av den traseen Statoil no planlegg å nytta til oljerøyret i Fensfjordalternativet, er øymerka ein eventuell eksportørleidning for CO<sub>2</sub>-gass frå Mongstad til Utsira-høgda. Dersom ein vel å leggja Johan Sverdrup rørleidningen i denne traseen, kan ein ha blokkert for ei CCS-løysing på Mongstad i framtida (fullskala reinsing og lagring av CO<sub>2</sub>). Austrheim kommune vonar at det framover skal vera mogeleg å transportera CO<sub>2</sub> i røyr frå Mongstad til reservoar i Nordsjøen. Det er viktig at denne CO<sub>2</sub>-traséen ikkje vert teken i bruk no av Fensfjordalternativet, eller at det vert vanskeleg å få på plass denne eksportørleidning for CO<sub>2</sub>-gass seinare utan for stor risiko knytt til alle dei andre røyra som då ligg her.

### **Fensfjordalternativet vil gje energisløsing og høgare driftkostnadar**

Oljerøyret med Fensfjordalternativet vil verta 50 – 60 km lengre enn med landalternativet frå Bergsvikhamn-Mongstad. Oljerøyret sin total lengde vil altså auka med om lag 20 % dersom ein vel sjøalternativet. Dette vil gje ekstra miljøkostnadar både med produksjon, frakt og legging av røyret. Her snakkar me om eit røyr med svært høg trykk-klasse, altså svært tjukke veggjar av metall, med ein diameter på om lag ein meter. Røyret vert truleg produsert i Østen og ferdigbehandla i England. Ekstra produksjon og frakt av oljerøyret vil gje store CO<sub>2</sub>-utslepp.

Rørleidningen vert såleis om lag 20 % lengre ved Fensfjordalternativet og dette krevje vesentleg meir energi for å pumpa olja frå feltet til land. Dette vil vera ei permanent energisløsing som vil strekkja seg over heile feltet si levetid på inntil 50 år. Dette har eit CO<sub>2</sub>-avtrykk som må takast med i det endelege miljørekneskapet. Det klimamessige perspektivet og internasjonale klimaavtalar må liggja til grunn for val av oljerørtrase, Austrheim kommune meiner at Bergsvikhamn-alternativet kjem best ut både med tanke på miljø, energi og klima. Her har me mellom anna lagt vekt på at stein frå tunneldrifta med landalternativet kan nyttast til samfunnsgagnlege føremål som til dømes ny fylkesveg 565 over Radøy.

### **Uforutsette kostnadar knytt til Fensfjordalternativet**

Statoil har oppgjeve at investeringene knytt til dei to traséane er 5,8 milliardar kroner for Fensfjordtraséen og 6,7 milliardar kroner for Bergsvikhamn-traséen.

I Austrheim kommune har me grunn for å tru at kostnadane med Fensfjord-alternativet vil stiga etter kvart som ein får kartlagt alle utfordringane som ligg i dette alternativet, ikkje minst dei utfordringane som er knytt til det at ein skal driva eit avansert installasjonsarbeid tett på



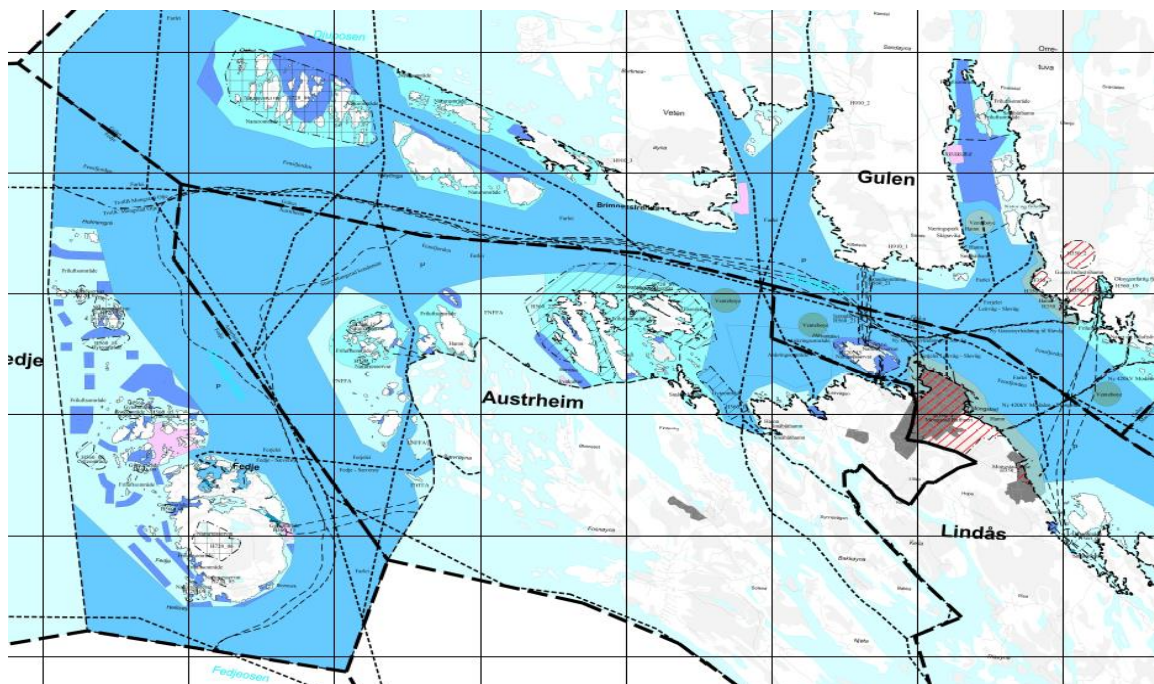
installasjonar i drift. Dette er utfordringar ein slepp dersom ein vel landalternativet med landfall i Bergsvikhamn.

Frå Austrheim kommune si side meiner me at tilleggsutgreiinga ber preg av at utbyggjaren for ein kvar pris vil forsvara det billigaste utbyggingsalternativet, og at ein i dette perspektivet er villig til å sjå bort frå farar og usikkerheiter som for mange år sidan er avdekkja ved Fensfjordalternativet. Austrheim kommune er overtydd om at den beste løysinga for det norske samfunnet er at oljerøyret for Johan Sverdrup-feltet vert lagt over land frå Bergsvikhamn til Mongstad.

### **Tor 1, Tor 2 (oljerøyr), gassrøyret, kondensatrøyret og kraftkabelen til Gjøa**

Austrheim kommune tek det for gitt at alle partnarane i felta som er knytt opp mot oljerøyr Tor 1, Tor 2, gassrøyret, kondensatrøyret og kraftkabelen til Gjøa, er med på denne høyringsrunden og at eventuelle merknader frå desse partnarane vert vektlagt. Austrheim kommune går elles ut frå at det så snart som rå er, vert gjennomført risikoanalysar av begge innlandføringsalternativa og at slike analysar vert utført av kompetente og uavhengige aktørar.

Plankartet for den interkommunale planen for Fensfjorden som vart godkjent i Austrheim kommune den 06.02.2013 viser korleis arealbruken i Fensfjorden er planlagt og i bruk. Interkommunal plan for Fensfjorden er utarbeidd i samsvar med reglane i plan- og bygningslova (pbl) kapittel 9 om interkommunalt plansamarbeid og viser kompleksiteten i arealbruken for Fensfjorden.



### **Steinmassar og samfunnsgevinst**

I samfunnsperspektivet må ein og ta med at stein frå tunnelar som må drivast dersom ein vel landalternativet kan nyttast til å byggja nye og betre fylkesveggar i regionen, mellom anna Fv. 565 over Radøy, men steinmassane her kan og nyttast til å tilretteleggja store næringsområder i Mongstad-området. Fylkesveg 565 er alt ferdig detaljregulert og finansiert som ein del av

Nordhordlandspakken. Å bruka stein frå tunelldrifta til vegbygging i regionen vil spara samfunnet og det offentlege for store utgifter totalt sett. Dette er det ikkje rekna på eller nemnd i tilleggsutgreiinga med Fensfjordalternativet. Bygging av tunell for framføring av oljerøyret, vil soleis skapa ein vinnvinn situasjon for Statoil og Nordhordlandsregionen. Dersom me ikkje kan nytta steinmassar frå tunellen til dei prosjekta det offentlege her planlegg, må me henta desse steinmassane frå andre stadar, altså vert miljøgevinsten null ved sjøalternativet knytt til desse prosjekta. Det er her tale om store summar som må med i vurderingane om val av oljerøyrtasè. Austrheim kommune meiner at det samfunnsøkonomiske vurderingane og kostnadane må utgreiast i Fensfjordalternativet.

### **Konsekvensar på fiskeri**

Eit tredje element som Austrheim kommune finn grunn til å stilla spørsmål ved, er ulemper knytt til fiskeri. Her vert det i rapporten utelukkande fokusert på mengde stein som skal dumpast, mens ein ser heilt bort frå at røyrleidningen i sjøen vert minst 20% lengre når Fensfjordalternativet vert nytta. Ein skulle tru at dess meir røyrleidning ein har i sjø, dess større utfordringar vil fiskerinæringa få i havet og i sjøområda omkring Fedje og Gulen. Austrheim kommune vil og peike på at omsyn til eventuelle funn av skipsvrak og korallar vil kunne føra til uforutsette forsinkingar med Fensfjordalternativet. Austrheim kommune meiner at desse konsekvensane må undersøkjast nærare av uavhengige fagmiljø i samband med det vidare utgreiingsarbeidet.