

Vi viser til Deres innsynsbegjæring vedrørende dokumentene som omhandler .

Totalt, 1 dokumenter er vurdert i prosessen.

Du er blitt innvilget full tilgang til følgende dokumenter som er inkludert nedenfor:

21/1572-244 Innsigelse og høringsuttalelse fra Statsforvalteren - kommuneplanens arealdel 2021-2033 . Dette dokumentet har 1 fil(er) som sendes.

Kommentarer:



Froland kommune

Frolandsveien 995  
4820 FROLAND

Saksbehandler, innvalgstelefon

Janne Thygesen, +47 37 01 75 93

## Innsigelse og høringsuttalelse til forslag til kommuneplanens arealdel 2021 - 2033 i Froland kommune

Vi viser til oversendelse datert 21.06.2022 fra Froland kommune med vedtak om å legge forslag til revisjon av kommuneplanens arealdel 2021-2033 ut til offentlig ettersyn. Videre viser vi til brev fra kommunen datert 29.08.2022 hvor Statsforvalteren er gitt utsatt høringsfrist til 24.09.2022.

Statsforvalteren fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen: **Lokalisering av næringsområde på Bøylestad.**

Lokaliseringen er etter vår vurdering i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, punkt 4.1 og 4.2, med Areal- og transportplanen for arendalsregionen og med nasjonale føringer for ivaretagelse av viktig naturmangfold, jf. rundskriv T2/16, punkt 3.6.

### Innledning

Froland kommune vedtok i kommunestyremøte 23.09.2021 å melde oppstart av planarbeidet med revideringen av kommuneplanens arealdel samt høring av planprogram. I planprogrammet ble det åpnet for alle arealinnspill uavhengig av formål. Vi er kjent med at bakgrunnen for revisjonen var et privat grunneierinnspill om næringsareal for kraftkrevende industri mottatt i høringsperioden for kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategi 2021 – 2033. Det fremgår av sammendrag i saksfremlegg til kommunestyret av 23.09.2021 at ovennevnte arealinnspill gjelder næringsarealer på Bøylestad like i nærheten av trafostasjonen.

Det kom inn to arealinnspill i perioden planprogrammet var på høring, jamfør særutskift fra kommunestyrets førstegangsbehandling om å legge kommuneplanens arealdel 2021-2033 ut på høring, datert 16.06.2022. Disse var forslag til næringsområde for fremtidig kraftkrevende industri på Bøylestad, samt forslag til fremtidig idrettsanlegg i form av enduroløype nær motorcrossbanen på Jomås. Videre har administrasjonen laget et arealregnskap for formålene fritidsboliger, boliger og



næring. Det framgår av nevnte særutskift av kommunestyrets førstegangsbehandling at kommuneplanens arealdel fra 2019 er videreført foruten nevnte endringer.

### **Bakgrunn**

Vi viser til vårt innspill til melding om oppstart av planarbeidet og forslag til planprogram i brev av 15.11.2021. Vi var her kritiske til de ovenfornevnte endringene av samfunnsdelen og arealstrategien. Vi vurderte at disse i praksis ville fungere som en direkte tilrettelegging for næringsvirksomhet på Bøylestad, uten at det hadde blitt gjort rede for om, og i hvilken grad, slike endringer kunne få konsekvenser for ulike temaer og interesser. Vi bemerket blant annet også at en tilrettelegging av næringsarealer med ny vei som forutsetning, erfaringsmessig vil medføre økt byggepress på omkringliggende arealer.

I planprogrammet ble det foreslått å endre samfunnsdelen og arealstrategien. Blant annet ble følgende tekst foreslått tatt inn i arealstrategien: *«Froland kommune skal legge forholdene til rette for etablering av grønn industri. Tilgang til kraft kan påvirke plassering av næringsarealer for grønn og kraftkrevende industri.»*

Videre heter det i planprogrammet at to plankriterier må ligge til grunn for lokalisering av nye næringsarealer, hvorav kjernen i dette – slik vi forstår det – er følgende; plassering av næringsarealer for kraftkrevende industri må gjøres i samråd med Østre Agder næringsråd, og *«Grønne arealer, som skog og myr, som må vike for næringsarealer, må være på et minimum. (...) Etablert næring må på sikt gi en miljøgevinst som kan forsvare utlegget av tapte grønne arealer»*.

I denne uttalelsen vil vi særlig gå i dybden på det første arealinnspillet om næringsområde for kraftkrevende industri på Bøylestad. Vi starter da med en mer generell del om Statsforvalterens holdning til nye store næringsarealer på Agder hvor vi gjennomgår relevante nasjonale føringer, før vi gir en konkret uttalelse til det foreslåtte næringsområdet på Bøylestad. Deretter følger vår vurdering av foreslåtte område for enduroløype på Jomås.

### **Statsforvalterens vurdering av arealinnspill om næringsområde på Bøylestad**

#### Statsforvalterens overordnede holdning til nye store næringsarealer i det grønne skiftet

Statsforvalteren anser foreslåtte næringsområde på Bøylestad som et av en rekke planforslag og omtalte initiativer på Agder, som foreslår å legge ut svært store arealer til ny næring, med referanse til det grønne skiftet. Samlet sett vil dette bety en arealbruksendring på Agder som bryter hittil kjente dimensjoner. Planområdet som er på rundt 4000 dekar tilsvarer et område som er rundt fire ganger så stort som sentrum i Kristiansand, Kvadraturen, eller rundt fire ganger så stort som Trevann ved Frolands verk.

Dersom man lykkes med en eller flere av disse planene om storskala ny næring, er det gode muligheter for positiv nytte for regionens økonomiske og sosiale bærekraft. Statsforvalteren ser det imidlertid som en sentral og viktig oppgave å bidra til at disse hensynene også balanseres mot den økologiske bærekraften i pågående samfunnsutvikling. Vi legger til grunn at vi lokalt, nasjonalt og



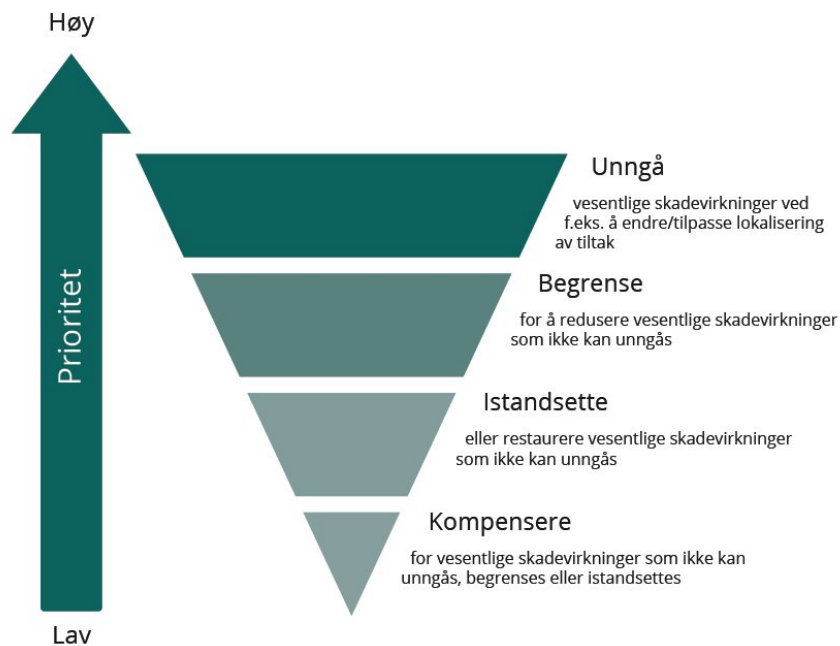
globalt står overfor meget alvorlige utfordringer for både klima og natur. Klimakrisen må løses sammen med, og ikke på bekostning av, naturen og det biologiske mangfoldet.

Statsforvalteren ønsker å forholde seg til denne gruppen plansaker på en forutsigbar, tydelig og konstruktiv måte. Dette er en krevende situasjon med åpenbare målkonflikter som krever avveining og balanse. Vi viser her spesielt til bærekraftsmål 17 om samarbeid for å nå målene. Vi legger til grunn at vanlig føringer for planarbeidet, eksisterende regelverk og alle innarbeidede arbeidsmåter må gjelde også for disse planene, på samme måte som mindre omfattende utbygginger med andre formål.

#### *Nedbygging av natur og tiltakshierarkiet – nasjonale føringer*

Nedbygging av natur er den største driveren til den globale naturkrisen, og bidrar til økte utslipp av klimagasser. Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 10 slår fast at «*en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for*». Utvikling av Agder som en «batterikyst» vil kunne innebære en eskalering av nedbygging av intakt natur i Agder, som åpenbart vil gi økt samlet belastning på naturen. Konsekvensene kan bli at naturens evne til å levere viktige økosystemtjenester reduseres, og i ytterste fall true nasjonale forvaltningsmål for naturtyper, økosystemer og arter, jf. naturmangfoldloven §§ 4 og 5. Det framstår også for oss å være stor risiko for at alle omtalte planer om ny storskala næring på Agder ikke vil kunne realiseres i overskuelig framtid, gitt dagens begrensninger i tilgang på kraft og kapital mm.

Forskrift om konsekvensutredninger § 23 angir at konsekvensutredninger skal beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn i både bygge- og driftsfasen. Miljødirektoratet har utviklet veileder M-1941, som er anerkjent metodikk for konsekvensutredninger for klima og miljø. I denne finnes tiltakshierarkiet (jamfør figur under) som skal legges til grunn for en gjennomgang for å unngå vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn. Det følger av denne at man innledningsvis skal unngå at planen eller tiltaket fører til skade. Dette har høyeste prioritet. Deretter begrense skaden, så istandsette eller restaurere. En eventuelt siste utvei er å vurdere å kompensere skade, men det er laveste prioritet.



Figur av tiltakshierarkiet, hentet fra veileder M-1941, del 4: Finne gode miljøløsninger.

### *Nasjonale og regionale føringer om arealutvikling og lokalisering av kraftkrevende industri*

Regjeringen lanserte 23.06.2022 Veikartet *Grønt industriløft* som blant annet viser regjeringens tilnærming når det gjelder å identifisere egnede lokaliseringer/arealer for ny grønn industri. Veikartet vektlegger betydningen av å få avsatt nok attraktive og bærekraftige næringsarealer til at man tiltrekker seg nye grønne industrietableringer. Samtidig, påpekes det, må man «*unngå tap av viktige arealer for matproduksjon, naturmangfold, økte klimagassutslipp fra avskoging og andre samfunnstjenlige formål. Arealbruken bør derfor vurderes i de overordnede planene til fylkeskommunene og kommunene, ut fra et helhetlig kunnskapsgrunnlag. Etablering i eksisterende industriområder eller på frigjorte industritomter har den fordelen at en unngår nye inngrep i uberørt natur eller matjord, noe som kan bidra til å redusere uønskede effekter av nye industrietableringer på lokalmiljø og samfunn*» (*Grønt industriløft* side 31). I veikartet (side 33) fremheves også transportinfrastruktur som en viktig faktor å ta hensyn til i planleggingen av nye grønne industriprosjekter, blant annet av hensyn til effektiv og sikker godstransport. Det heter i veikartet at «*tilgang til transportløsninger med minst mulig klimagassutslipp og påvirkning på arealbruk og naturmangfold er nødvendig for å nå Norges klima- og miljømål*».

De samme poengene som blir påpekt i *Grønt industriløft* går i all hovedsak igjen i *Norges batteristrategi* (side 45 og side 65). I tillegg understrekes viktigheten av å unngå en massiv nedbygging som følge av kappløp mellom kommuner: «*Det forventes stor pågang etter areal, og det er vesentlig å unngå at konkurranse mellom regioner og kommuner fører til nedbygging av areal langt over behovet. Et slikt kappløp kan medføre tap av viktig naturmangfold, økte klimagassutslipp fra avskoging og at andre*



*viktige samfunnsinteresser blir skadelidende. Fylkeskommunene og kommunene bør derfor vurdere arealbruken helhetlig i sine overordnede planer» (Norges batteristrategi s. 65).*

Betydningen av regionale løsninger for å avklare arealbehovet til viktige spørsmål som går på tvers av kommunegrenser vektlegges også i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023, samt i statlige planretningslinjer for samordnet bolig,- areal- og transportplanlegging. I Nasjonale forventninger (side 22) står det at *«regjeringen understreker betydningen av regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner for å avklare spørsmål som går på tvers av kommunegrenser. Planene kan sikre at tilstrekkelig areal blir avsatt til boligbygging, bidra til sosialt bærekraftige samfunn, og motvirke et utbyggingsmønster som gir press på verdifulle arealer.»*

I statlige planretningslinjer for samordnet bolig,- areal- og transportplanlegging, punkt 4.1, står det: *«Rammer for utbyggingsmønster og transportsystem bør fastsettes i regionale planer i tråd med disse retningslinjene. Planene bør avklare utbyggingsmønster, lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner og hovedtrekkene i transportsystemet, herunder knutepunkter for kollektivtrafikken. Planene bør trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og store sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.»* Vi vil også trekke fram punkt 4.2 som relevant i vurderingen av nye næringsområde-lokaliseringer, hvor følgende fremgår: *«Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.»*

For Froland kommune er det Areal- og transportplan for arendalsregionen som utgjør den regionale konkretiseringen av føringene i statlige planretningslinjer for samordnet bolig,- areal- og transportplanlegging. Formålet med Areal- og transportplan for arendalsregionen er å legge til rette for bærekraftig vekst ved å planlegge for redusert transportbehov, gode bomiljø og næringsutvikling. De overordnede målene er *nullvekst* i personbiltrafikken fra 2025, og 50 % reduksjon i utslipp av klimagasser fra personbiler fra 2030. Planen peker på at å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk vil kreve at andelen av daglige reiser som foregår med kollektiv, sykkel eller gange må øke fra 25 % i dag til 32 %, det vil si en økning på rundt 21 000 daglige turer med disse transportformene uten samtidig vekst i biltrafikken.

Videre heter det i Areal- og transportplan for arendalsregionen at næringsvirksomhet skal lokaliseres i tråd med ABC-prinsippet, hvor retningslinjene er at lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter (A-virksomheter) skal skje i, eller så nær, kommunesentrum som mulig. Plasskrevende og/eller transportintensive lager/logistikkvirksomheter (C-virksomheter) skal søkes lokalisert så optimalt som mulig nær E-18, og ikke innenfor kommunesentre.

#### Statsforvalterens konkrete vurdering av foreslåtte næringsområde på Bøylestad

Foreslått nytt næringsområde for kraftkrevende industri på Bøylestad er på rundt 4000 dekar. Hvilke arealer i dette området som skal bebygges eller eventuelt ivaretas er ikke sikret i planens bestemmelser.



I planen er en rekkefølgebestemmelse om adkomstvei til området. Bestemmelsen innebærer, slik vi forstår det, at før utbyggingsområdet kan igangsettes skal adkomstvei etableres med to-feltsvei og midtstripe som har samme standard som planlagte vei fra Eydehavn havn til Eyde energipark i Arendal. Videre må den kunne godkjennes for ADR klasse 2 for frakt av farlig gods. Veietableringen skal enten være i form av utbedret fv. 3718, eller en ny vegtrase som kan erstatte hele eller deler av denne.

I planområdet inngår et relativt intakt skogsområde med betydelige naturkvaliteter som sårbare naturtype-forekomster, eldre skog og rødlista arter. Lokasjonen ligger tett opp til kommunegrensa til Arendal i øst og Tvedestrand i nord, og henger sammen med et større område med sammenhengende kystnær skog. Slike skogsområder er under press i Agder som følge av arealendringer, og det er viktig å unngå at disse at bygges ned og splittes opp. Statsforvalteren var på besiktigelse i området 12.08.2022.

#### Overordnet om lokaliseringen

I begrunnelsen for en lokalisering av foreslåtte næringsområde for kraftkrevende industri på Bøylestad, legges det i planforslaget stor vekt på tilgangen på kraft i området. Vi bemerker i den forbindelse at tilgang på kraft i seg selv ikke er tilstrekkelig, men bare er ett av flere kriterier som må legges til grunn i valg av lokalisering av industriell virksomhet. Som nevnt ovenfor understrekes betydningen av å vurdere arealbruk og utbyggingsmønster i overordna fylkeskommunale/regionale planer, både i nevnte veikart *Grønt industriløft*, i *Norges Batteristrategi*, i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 og i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, punkt 4.1. Tilgjengelig transportinfrastruktur til området, og mulighet for å unngå tap av verdifull arealer for natur er også blant sentrale kriterier for lokalisering som vektlegges i veikartet.

#### *Forholdet til Areal- og transportplan for arendsregionen*

Etter Statsforvalterens vurdering er foreslåtte næringsområdelokalisering på Bøylestad klart i strid med Areal- og transportplan for arendsregionen, og dermed også statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (jamfør punkt 4.1). Som nevnt ovenfor er det overordna målet i den regionale planen nullvekst i biltrafikken innen 2025 – noe som ifølge planen krever betydelig økning i andelen daglige reiser som foregår med kollektiv, sykkel eller gange. Et næringsområde på Bøylestad vil hovedsakelig bli bilbasert. Vi legger her til grunn at området er å anse som relativt avsidesliggende, i en avstand på rundt 10 kilometer, til både større veier med rimelig god kollektivdekning og større sentra/tettsteder. Det forhold at Bøylestad ligger ved jernbanen, som vektlegges i planforslaget, anser vi ikke som en kollektivmulighet av betydning i denne saken. Et kollektivtilbud som kan betjene en betydelig andel arbeidsreiser må ha høy frekvens. Dette er det ikke vist i planforslaget at finnes til Bøylestad, verken for buss eller tog, og det kan heller ikke påregnes at vil komme. Dersom foreslåtte næringsområde, som det blir antydnet i konsekvensutredningen, skulle medføre en tilrettelegging for opp mot 750 arbeidsplasser, vil det dermed med stor sannsynlighet øke biltrafikken betydelig. Dette vil motvirke nevnte nullvekstmål i Areal- og transportplan for arendsregionen, og vi vurderer dette som svært uheldig.



Når det gjelder retningslinjen om at næringsetableringer skal følge ABC-prinsippet, er det litt krevende å plassere planlagte virksomhet på Bøylestad i én kategori. På den ene side kan planlagte næringsområde tenkes å bli arbeidsplass- og besøksintensiv og dermed tilhøre en A-virksomhet. Slike skal etter retningslinjene plasseres i, eller så nær sentrum som mulig. På den annen side er det naturlig å tenke at kraftkrevende industri kan kategoriseres som plasskrevende og transportintensiv (C-virksomhet) – og dermed bør lokaliseres så nært som mulig E-18/viktige transportårer. Nærheten til viktige transportårer er også viktig med hensyn til tilgangen til effektiv og sikker godstransport. Som nevnt ligger Bøylestad i betydelig avstand fra både større veier og befolkningskonsentrasjoner. Området er i ca. 9 kilometers avstand fra E-18 i luftlinje.

Statsforvalteren forstår at sentrumsnær lokalisering kan være uegnet for kraftkrevende industri, og at nærhet til kraftknutepunkt har betydning for lokalisering av slik virksomhet. Likevel må dette avveies mot øvrige samfunnshensyn, og kanskje er kostnaden/ulempen ved å flytte kraften, mindre enn ulempene ved å lokalisere virksomhetene inntil kraftknutepunktet. For øvrig bemerkes at vi ikke kan se at det foreligger noen vurdering/anslag i oversendte planforslag på hvor mye man vil tape på å flytte kraften. Regjeringen peker på at kraftkrevende industri fortrinnsvis hører hjemme i eksisterende industriparke, jf. *Norges batteristrategi* og *Grønt industriløft*. Industriområder som er egnet for utvikling med mange arbeidsplasser bør i tillegg allerede ha utbygd infrastruktur for transport, med god kollektivdekning og gang- og sykkelvei-infrastruktur. Dette er ikke tilfellet for Bøylestad, noe som gjør at området anses som en uegnet industrilokalisering.

Lokaliseringen vurderes å være i strid med punkt 4.2 i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging. Som nevnt fremgår det i punkt 4.2 at utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes, blant annet for at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

#### *Natur- og klimakostnader knyttet til ny vei og selve næringsområdet*

Veikartet for *Grønt industriløft* vektlegger transportinfrastrukturen som en viktig faktor å ta hensyn til i planleggingen av nye grønne industriprosjekter. Blant annet er transportløsninger med minst mulig klimagassutslipp og påvirkning på arealbruk og naturmangfold nødvendig for å nå Norges klima- og miljømål. Som nevnt vurderte vi i vårt innspill til oppstart mangelen på veiinfrastruktur til Bøylestad-området, som en sentral uavklart utfordring ved aktuelle lokalisering.

Vi vurderer at veiinfrastruktur fremdeles er et sentralt uavklart punkt i oversendte planforslag. Det er kun skissert ulike grov-anslag på hvor en fremtidig vei *kan* gå. To av disse forslagene (nordover og østover) går inn i nabokommuner, henholdsvis Tvedestrand og Arendal, og er derfor avhengig av et interkommunalt plansamarbeid, eventuelt regionalt planarbeid, for å kunne realiseres. Vi viser til at fylkeskommunen i sitt høringsinnspill (av 06.09.2022) påpeker at realismen i prosjektet bør tydeliggjøres, når det gjelder økonomiske kostnader. Det opplyses om at det er begrenset økonomi til nye investeringer/større opprustninger langs fylkesveinettet, og at nye byggeområder som ikke har tilfredsstillende infrastruktur må beregne dette innenfor prosjektkostnadene. Statsforvalteren





vurderer at etablering av oppgradert/ny veiforbindelse uavhengig av de økonomiske forholdene, synes å kunne få store kostnader i form av naturinngrep, og klimagassutslipp gjennom nedbygging av karbonrike arealer. Dette gjelder både direkte der veien skal gå, og indirekte ved å kunne skape økt press på omkringliggende områder.

Som nevnt understreker regjeringen i veikartet *Grønt industriløft* at en må unngå tap av viktige arealer for blant annet naturmangfold og økte klimagassutslipp fra avskoging. Veikartet framhever videre fordelene av etablering i eksisterende eller frigjorte industriområder for å unngå nye inngrep i intakt natur. En etablering av et større industriområde på Bøylestad vurderes å medføre potensielt store tap av arealer for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional interesse. Vi legger her blant annet til grunn at planområdet utgjør et større, relativt inngrepsfritt, naturområde med en rekke forekomster av den rødlista naturtypen lågurt-eikeskog, flere hule eiker samt flere rødlista arter. Lågurt-eikeskog har status som sårbar på rødlista for naturtyper fra 2018. Lokalitetskvaliteten som er registrert på de aktuelle lågurt-eikeskogforekomstene varierer mellom moderat og høy kvalitet. I rundskriv T-2/16, punkt 3.6, om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet heter det at innsigelse skal vurderes når foreslått ny arealbruk vil komme i konflikt med truede naturtyper i henhold til nasjonal rødliste for naturtyper. Unntaket er arealer med svært lav kvalitet, kartlagt etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks.

Det er også større myrarealer i planområdet, som sammen med skog ved nedbygging kan medføre betydelige klimagassutslipp, og reduserer potensielt framtidig opptak av karbon på arealet. Myr leverer også viktige økosystemtjenester, spesielt ved at de renses, lagrer og fordrøyer vann og fungerer som flomdempere ved store nedbørsmengder.

Videre vurderer vi at både utbyggingen i selve planområdet, samt ny adkomstvei, vil medvirke til en fragmentering av et større sammenhengende og relativt intakt skogsområde – såkalt økologisk funksjonsområde. Rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet, punkt 3.6, påpeker at innsigelse skal vurderes når planer er i konflikt med større naturområder som har en viktig funksjon som forflytnings- og spredningskorridor for arter. Vi vurderer at det aktuelle området som her berøres har slike viktige funksjoner som spredningskorridorer, særlig for arealkrevende arter, blant annet for høstbart vilt. Vi viser her til fylkeskommunens merknader i høringsuttalelse av 06.09.2022, hvor det heter at Bøylestadorrådet inngår i et større relativt urørt naturområde og inngår i viltsammenheng som de «indre områder» sett i sammenheng med trekk ut mot kysten. Som fylkeskommunen påpeker, trenger storviltstammene her kontakt med stammene i de store grøntområdene videre innover i Agder for å kunne sikre både utveksling av dyr og en bærekraftig populasjonsstørrelse. Videre vises til at det er registrert spillaktivitet for storfugl og orrfugl i området, og aktuelle område er i nærheten av et registrert funksjonsområde for storfugl.

Vi kan ikke se at planforslagets innvirkning på økologiske funksjonsområder som konsekvens av de planlagte nærings- og boligområdene i Arendal er drøftet i planforslaget – noe vi anser som en vesentlig svakhet.



### *Mangelfullt kunnskapsgrunnlag*

Statsforvalteren bemerker at kunnskapsgrunnlaget for den samlede konsekvensen av foreslåtte nye næringsområde etter vår vurdering er meget mangelfullt. Eksempelvis er verken en konkret trasé for ny veiadkomst eller mulige løsninger for annen nødvendig infrastruktur til planområdet som kjølevann, gjort tilstrekkelig rede for. Dette medfører at det ikke er mulig å vurdere konsekvensene av det konkrete planforslaget. Vi går nærmere inn på kunnskapsgrunnlaget for ulike temaer i avsnittet under om konsekvensutredning.

Samtidig som konsekvensene av næringsområde-etableringen vurderes som mangelfullt redegjort for, vurderer Statsforvalteren at lokaliseringen uansett synes å kunne få store negative konsekvenser for en rekke interesser. Herunder dreier dette seg om potensielt stor negativ påvirkning på naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional verdi samt betydelig øking i klimagassutslipp – jamfør vår gjennomgang ovenfor. En overordnet svakhet ved planforslaget er etter Statsforvalterens vurdering at lokaliseringen er i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og med Areal- og transportplan for arendalsregionen. Man har dermed ikke, slik vi ser det, identifisert en egnet løsning i et regionalt/helhetlig perspektiv, som også hensyntar viktige arealer for blant annet naturmangfold samt unngår å øke klimagassutslippene. Snarere vurderer vi at alle andre kriterier for en lokalisering av industriell virksomhet enn tilgang på kraft tilsidesettes i forslaget om aktuelle næringsområde. Alt i alt vurderer vi at lokaliseringen fremstår som **uegnet** i en regional kontekst.

Ved vurdering av å fremme innsigelse til et planforslag, skal Statsforvalteren legge føringene i rundskriv T2/16, til grunn. Et av momentene (punkt 2 c.) som skal tillegges vekt ved vurdering av innslagspunkt for innsigelse, er tiltakets samfunnsmessige nytte. Som vist til over mener Statsforvalteren at utvikling av kraftkrevende industri kan gi positiv nytte for regionens økonomiske og sosiale bærekraft. På bakgrunn av lokaliseringen av det foreslåtte næringsområdet, vurderer vi imidlertid, blant annet ut fra kunnskapsgrunnlaget som foreligger, at ulempene her er klart større enn fordelene.

**Statsforvalteren fremmer innsigelse til foreslåtte lokalisering av næringsområde på Bøylestad. Lokaliseringen er etter vår vurdering i strid med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, punkt 4.1 og 4.2, med Areal- og transportplanen for arendalsregionen og med nasjonale føringer for ivaretagelse av viktig naturmangfold, jf. rundskriv T2/16, punkt 3.6.**

**Planområdet, med planlagt veitilførsel, vurderes å medføre potensielt store negative konsekvenser for klimagassutslipp samt naturmangfold av nasjonal verdi – herunder fragmentering av større, intakte sammenhengende naturområder. Planforslaget vil videre medføre økning i biltrafikken, og vanskeliggjøre oppnåelsen av nullvekstmålet for biltrafikken i Arendalsregionen fra 2025.**



## Konsekvensutredning

### *Tiltakshierarkiet – viktigheten av å unngå skade og vurdere alternativ lokalisering*

Innledningsvis viser vi til tiltakshierarkiet i Miljødirektoratets veileder M-1941, som er anerkjent metodikk for konsekvensutredninger for klima og miljø. Som nevnt ovenfor viser tiltakshierarkiet at det viktigste for å forebygge skadevirkninger for miljø og samfunn er å unngå negative virkninger. Relevante spørsmål en bør stille seg er ifølge veilederen er: «*Kan behovet møtes på andre måter med mindre negative konsekvenser?*», og «*Hvis ikke, identifiser alternativer til det foreslåtte tiltaket, som unngår eller reduserer negative konsekvenser i størst mulig grad.*» Ifølge veiledere er ofte valg av lokalisering den viktigste enkeltfaktoren i forbindelse med å finne alternativer. Det følger også av naturmangfoldloven § 12 at alternativ lokalisering er blant tiltakene som skal vurderes for å unngå eller begrense skade på naturmangfold.

Som det følger av vår innsigelse ovenfor er det nettopp lokaliseringen som etter vår vurdering medfører potensielt store skadevirkninger for sentrale interesser som naturmangfold og klima. Av ovenfornevnte konsekvensmetodikk i M-1941, og gjennomføring av trinn én i tiltakshierarkiet som har høyest prioritet, følger dermed etter vår vurdering at behov for ny, kraftkrevende industri må løses gjennom utbyggingsområder for grønn industri *andre steder* enn Bøylestad. Statsforvalteren vurderer at nye lokaliseringer må være mer i tråd med nevnte nasjonale føringer for lokalisering av ny industri, og hvor det er mulig å unngå eller redusere negative konsekvenser i størst mulig grad.

I forbindelse med kommuneplanrevisjonen er det også konsekvensutredet en lokalisering ved Gullknapp, som et alternativ til Bøylestad. Denne vurderes å være mindre egnet, av hensyn til negative virkninger for friluftsliv og landskap. Statsforvalteren støtter vurderingene om at en lokalisering her synes å kunne få store negative konsekvenser for blant annet regionale friluftslivinteresser. Videre dreier også dette seg om et større skogsområde på rundt 4000 dekar med relativt lite tekniske, menneskelige inngrep. Sannsynligheten for å identifisere viktige naturverdier i området vurderer vi som høy, ved en tilsvarende naturtypekartlegging som på Bøylestad. Vi legger blant annet til grunn at like utenfor planområdet ligger Eikåsen naturreservat, hvor det blant annet er registrert lågurt-eikeskog og innslag av alm-lindeskog. Alt i alt støtter Statsforvalteren kommunen i at en lokalisering av kraftkrevende industri på Gullknapp synes uegnet, blant annet som følge av potensielt store konflikter med friluftslivs- og naturinteresser.

### *Mangler ved, og svakheter i fremstillingen av, kunnskapsgrunnlaget*

Statsforvalteren bemerker at konsekvensutredningen gjennomgående bærer preg av en rekke metodiske feil og mangler, samt løse påstander.

Når det gjelder naturmangfold vurderer vi selve naturtypekartleggingen gjort i felt innenfor planområdet på Bøylestad som god. Den er utført i tråd med Miljødirektoratets instruks for kartlegging av naturtyper som er anerkjent metodikk for bruk i konsekvensutredninger.



I selve konsekvensutredningen blir imidlertid ikke naturverdiene fremstilt riktig etter gjeldende metodikk. Konsekvensvurderingen vurderes derfor å ha store svakheter, og den gir til dels et feilaktig bilde av konsekvensen for naturmangfold. Et eksempel på det vi vurderer som metodiske feil i konsekvensutredningen av naturmangfold, gjelder avgrensing av delområder, verdsetting av delområder og vurdert påvirkningsgrad. Eksempelvis stiller vi spørsmål ved avgrensingen av delområde 11, som utgjør mesteparten av planområdet. Ifølge veilederen fra Miljødirektoratet om konsekvensmetodikk, M-1941, skal utredningsområder for naturmangfold «*deles inn i mindre, enhetlige områder*», som «*henger naturlig sammen, og som samlet sett har en viktig funksjon*» – eksempelvis en naturtype. Delområde 11 utgjør imidlertid et stort uensartet areal bestående av en rekke områder med forskjellige økologiske funksjoner, som en strekning av Nidelva, myrarealer og flere forekomster av naturtypen lågurt-eikeskog. Statsforvalteren ser ikke en logisk sammenheng i inndelingen som er brukt, og finner heller ingen begrunnelse for hvorfor inndelingen av planområdet avviker fra kjent metodikk. Flere av områdene som inngår i delområde 11 burde etter vår vurdering utgjøre egne delområder.

Statsforvalteren vurderer at én alvorlig metodisk «følgefeil» av dette, er at den vurderte påvirkningsgraden av dette store arealet blir feil/underestimert. Vi setter blant annet spørsmålstegn ved at påvirkningsgraden settes til 'noe forringet'. Videre benyttes metodikken i veileder M-1941 for å vurdere planens eller tiltakets påvirkning direkte feil når påvirkningsgraden begrunnes: «*Artsfunnene som er gjort viser ikke ensartet vekstkvalitet, da f.eks. furustokkjoke og blanknål har vekstkriterier til gammel skog og er funnet i yngre skog. Tilsvarende for bergperikum som har vekstkriterier i åpen drag i lauvskog og er funnet i en eldre barskog. Disse funnene utgjør et mindre område innenfor delområdet. Man definerer dette til å berøre en mindre viktig del som samtidig utgjør mindre enn 20% av lokaliteten. Det er liten forringelse av restarealet. Påvirkningsgraden settes til «noe forringet» [vår utheving].*» Ifølge veileder M-1941 er det selve tiltakets påvirkning på en naturtypelokalitet, i form av hvor mye av lokaliteten som berøres, som skal legges til grunn. Det er ikke andelen av et større delområde som innehar viktige artsfunn etc. som skal legges til grunn, slik man gjør i konsekvensutredningen for Bøylestad.

Videre legger vi til grunn at hele/store deler av delområdene potensielt kan bli bebygd, ettersom det i konsekvensutredningen heter at påvirkningen av delområdene er «arealbeslag». Noe annet er ikke juridisk sikret i planen. Som det framgår av veileder M-1941 skal i utgangspunktet påvirkningen vurderes uten avbøtende tiltak. Unntaket er dersom de avbøtende tiltakene er avklart og tatt inn i planens bestemmelser og man kjenner kostnadene av tiltaket. Vi stiller oss tvilende til om det er mulig å bygge ut, inkludert potensielt flatsprengning, store deler av delområde 11, uten betydelige konsekvenser for naturmangfold av nasjonal interesse.

Av andre fremstillinger vi vurderer som påstander som ikke underbygges faglig, vil vi trekke frem måten potensiell støy-problematikk er vurdert på i konsekvensutredningen. I begrunnelsen for at konsekvensgraden for forurensing settes til «ubetydelig miljøskade», vurderes følgende når det gjelder støy: «*Næringsvirksomheten vil foregå innendørs og vil ikke påføre forurensing i form av lyd eller luft*». Her neglisjerer man eksempelvis den støy som vil skapes i en potensielt langvarig anleggsfase og av trafikk inn og ut av området og eventuell lasting/lossing av gods i driftsfasen. Videre utelates



viktige elementer ved faktisk drift. Vi stiller blant annet spørsmål ved om man kjenner virksomheten som skal etablere seg så godt at man kan utelukke at det vil foregå noe virksomhet utendørs eller at innendørs virksomhet vil bli så støysvak at det ikke vil kreve tiltak.

Når det gjelder klima er det i konsekvensutredningen gjort en beregning av klimagassutslippene ved etableringen, sammenlignet med et 0-alternativ hvor etableringen ikke gjennomføres. Konklusjonen for de samlede endringene i klimagassutslipp er at utslippet ikke er målbart. Imidlertid viser beregningene at utslippet fra nedbygging av skog gitt en tenkt utnyttelse på 45-50 % er på vel 50 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter over en 20-års periode. I tillegg kommer utslipp fra nedbygging av natur for veiadkomst, samt transportutslipp (gods- og persontrafikk). I sum er dette betydelige klimagassutslipp, og tilsvarer vel tre års direkte klimagassutslipp i Froland kommune. Etter vår vurdering underkommuniserer planforslaget dette tiltakets påregnelige påvirkning på klimagassutslippene.

Konsekvensutredningen har vedlagt et kart som skal utgjøre transportanalysen. Kartet er i og for seg illustrativt, men er etter vår vurdering ingen «analyse». Planforslaget har ingen ytterligere mobilitetsplan, og redegjør etter vår vurdering ikke for hvordan det foreslåtte næringsområdet vil påvirke mulighetene til å nå målene i Areal- og transportplan for arendalsregionen. Som vist til over anser vi Arendalsbanen som lite relevant for arbeidsreiser, da frekvensen og antallet innbyggere som bor nær togstasjonene er altfor lavt. Som følge av avstandene er planforslaget bilbasert, og det synes helt urealistisk å kunne endre på dette.

Statsforvalteren vil også bemerke at man ikke har vurdert samlede virkninger på det området som influeres av foreslåtte næringsområde. Vi viser her til forskrift om konsekvensutredninger som hvor det fastslås at konsekvensutredningen blant annet skal identifisere og beskrive følgende: «*Samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet skal også vurderes.*» Videre følger det av naturmangfoldloven, § 10 at «*en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.*» I en vurdering av samlede virkninger for planens influensområde, i tråd med kravene i nevnte lov og forskrift, mener vi det eksempelvis ville være relevant å vurdere virkninger av utbyggingen av selve planområdet sammen med ny veiforbindelse; med de potensiell negative virkningene dette kan ha for et større område med sammenhengende natur. Som det framgår av Miljødirektoratets veileder M-1941 er sammenhengende naturområder viktige for friluftsliv, naturmangfold, landskap, kulturminner og økosystemtjenester. De kan også bli viktige som spredningskorridorer ved klimaendringer. Fragmentering, punktering og brudd på slike områder kan medføre vesentlige negative virkninger for klima- og miljøtema langt ut over det konkrete inngrepet. At slike vurderinger ikke belyses vurderes som en betydelig svakhet, da samlede virkninger utgjør et beslutningsrelevante forhold som er sentralt i vurderingen av om arealet bør avsettes til næringsformål.

For øvrig bemerker Statsforvalteren at også planbeskrivelsen bærer preg av vurderinger som neglisjerer/underestimerer sentrale utfordringer knyttet til en lokalisering av næringsområde for kraftkrevende industri på Bøylestad. Eksempelvis står følgende om utfordringer knyttet til kjølevann:



«Det ligger tekniske utfordringer i forbindelse med utslipp av kjølevann, både til rensing og justering av temperatur på utslippsvannet. (...) En eller annen teknisk løsning foreligger og dette forhindrer ikke Froland kommune å avsette et utbyggingsområde for kraftkrevende industri i sin kommuneplan.» Etter Statsforvalterens vurdering blir dette en bagatellisering av et krevende forhold som det er kritisk at en har kontroll på ved en utbygging av industri i det aktuelle området, og som vi vil gå nærmere inn på under.

### *Sentrale uavklarte forhold*

Etter Statsforvalterens vurdering preges oversendte planforslag med aktuelle næringsområde på Bøylestad av at mange sentrale aspekter er uavklart. I tillegg til de uavklarte forholdene rundt ny veiforbindelse – som diskutert i det foregående – bemerker vi at planes juridiske dokumenter ikke sikrer hvor store deler av planområdet som kan bygges ut. Det er kun angitt i planbeskrivelsen at man ser for seg å bygge ut rundt 1800 dekar av totalt 4000 dekar.

Videre er sentrale avbøtende tiltak som legges til grunn i planbeskrivelsen og i konsekvensvurderingen heller ikke juridisk sikret, som hvilke konkrete natur- og friluftsområder man legger til grunn at skal bevares. Deler av området er belagt med hensynssone H560 bevaring naturmiljø, men det er verken knyttet bestemmelser eller retningslinjer til denne hensynssonen. Hensynssonen vil dermed ikke ha noen bindende virkning. Vi viser her til plan- og bygningsloven § 11-8, annet ledd, hvor det slås fast følgende: «Til hensynssone skal det i nødvendig utstrekning angis hvilke bestemmelser og retningslinjer som gjelder eller skal gjelde i medhold av loven eller andre lover for å ivareta det hensynet sonen viser». Etter Statsforvalterens vurdering burde områdene man planlegger å ivareta som naturområder tas ut av planen, eventuelt avsettes til LNF-formål. Planen mangler også føringer for videre detaljplanlegging i bestemmelsene. Disse manglende avklaringene er uheldig, blant annet fordi det blir krevende for høringsparter å gi treffsikre innspill.

Statsforvalteren bemerker videre at det er flere krevende forhold som er kritiske å ha kontroll på ved en eventuell realisering av industriutbygging på Bøylestad. Et av disse er knyttet til risikoen for sulfidholdig berggrunn i planområdet. Regionalt risikokartlag for syredannende bergarter fra NGU, hvor Froland kommune ikke er omfattet, indikerer høy risiko for syregneisholdig berggrunn helt inn til plangrensa i nord som sammenfaller med kommunegrensa mellom Froland og Tvedestrand. Dette indikerer potensiell fare for sulfidholdig berggrunn også i selve planområdet. Vi legger til grunn at NGUs geologiske kart viser at den geologiske formasjonen som sammenfaller med høy syregneisrisiko i nord, fortsetter inn i Froland kommune og planområdet. Vi bemerker at selv svovelinnhold på under 0,18 % kan føre til skadelig utslipp/avrenning.

Den høye sannsynligheten for at man kan finne sulfid i grunnen i det aktuelle området sammenholdt med de sårbare resipientene i planområdet som det lakseførende vassdraget Nidelva, tilsier at det kan være meget krevende å finne akseptable løsninger for en såpass stor utbygging som den aktuelle. Risikoen forbundet med sulfid i området vil kreve grundige utredninger på reguleringsplannivå. Vi bemerker i den forbindelse at det er stor mangel på kunnskap om forekomst av syredannende berggrunn i utbyggingsområder i Froland kommune. Utredninger knyttet til



syredannende bergarter i planområdet vil kunne legge føringer for store deler av planutformingen. Dette da påvisning av eventuell sulfidholdig berggrunn vil være førende for hvorvidt, og eventuelt hvordan det kan gjøres inngrep i form av sprenging. Tatt i betraktning risikoen for sulfidholdig berggrunn, og all den tid kunnskapen om aktuelle problemstilling fremdeles vurderes å være mangelfull, mener vi dette forholdet i seg selv gir grunn til å stille spørsmål ved Bøylestad-området som en egnet lokalisering.

Videre er virksomhetenes kjølevannsbehov et krevende forhold som potensielt kan gi store negative virkninger for biologisk mangfold i vannforekomster i områdene dersom dette ikke løses på rett måte. Vi vurderer som en svakhet at man i konsekvensvurderingen verken har gjort noen beregninger av anslått kjølevannsbehov eller konkret vurdert av hvordan dette tenkes håndtert. Særlig kritisk er det å unngå en temperaturøkning i Nidelva. Vi gjør oppmerksom på at selv en temperaturøkning på 0,1 grader celsius om vinteren kan være veldig negativt for utviklinga av lakserogn i eventuelt influensområde i Nidelva. Men også for Mossevannet, som nevnes i konsekvensutredningen som en utslippskilde for kjølevann, må alle utslippspunkter utredes med hensyn til konsekvensen av en temperaturøkning. For øvrig bemerkes at det er Miljødirektoratet som er forurensningsmyndighet når det gjelder å gi tillatelse til utslipp av kjølevann – ikke NVE som det heter i konsekvensutredningen. NVE er konsesjonsmyndighet for *uttak* av vann til bruk som kjølevann.

I sum vurderer vi at konsekvensutredningsplikten ikke er oppfylt. Det forhold at konsekvensvurderingen av et såpass omfattende tiltak har så dårlig kvalitet vurderes som meget uheldig. Blant annet medfører det etter vår vurdering at det samlede konfliktpotensialet av tiltaket ikke blir tilfredsstillende belyst, blir til dels feilaktig fremstilt, samt at medvirkning vanskeliggjøres. Da vi fremmer innsigelse til foreslått arealbruk på Bøylestad som sådan, vil en innsigelse til at konsekvensutredningsplikten ikke er oppfylt ikke avgjøre utfallet av plansaken.

#### ROS-analyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen for Bøylestad-området gir etter Statsforvalterens vurdering et tilstrekkelig risikobilde for dette plannivået. Bildet er etter vår vurdering imidlertid ikke oversiktlig presentert. Analysen er adskilt fra resten av konsekvensutredningen, noe som er uheldig. Det kan gjerne utarbeides en egen ROS-analyse, men funnene fra denne må integreres i konsekvensutredningen slik at det samlede konsekvensbildet blir tilgjengelig. Risikomatriksen i ROS-analysen vurderes som uoversiktlig. Vi viser her til at hendelsene skal plasseres i fargefeltene i matrisen for å anskueliggjøre risikoen, og det må være en matrise for hvert konsekvensområde.

Statsforvalteren noterer seg for øvrig til at konsekvensområdet «stabilitet» er definert forskjellig fra det som er oppgitt i DSBs veileder. Det presenteres en oversikt over tiltak, men henvises til andre steder i analysen for ytterligere informasjon. Tiltaksoversikten bør kunne stå på egne ben, uten å vise tilbake til andre steder i dokumentet. Statsforvalteren støtter ellers kommunens betraktninger om risiko knyttet til potensielle virksomheter som etablerer seg på Bøylestad. Dette er blant forholdene som må utredes grundig på reguleringsplannivå.



Når det gjelder steinsprang forholder bestemmelsene i kommuneplanen seg kun til de områder der temakartet har avmerket fare for dette. Statsforvalteren minner om at temakartet er matematisk utregnet basert på kartdata, og at det kan være steinsprangutsatte områder også utenom de avmerkede områdene. Dette må avdekkes i en reguleringsplanprosess gjennom fysisk befaring av områdene som skal bygges ut.

For øvrig viser vi til NVE sine faglig råd i deres uttalelse av 09.09.2022. Vi ber om at dette følges opp.

### **Statsforvalterens vurdering av arealinnspill om enduroløype på Jomås**

Ved Jomås er det foreslått å sette av et skogsområde på 579 daa til framtidig idrettsanlegg i form av enduroløype, nær eksisterende motorcrossbane. Området ligger innenfor kommunalt kartlagt friluftsområde registrert i Naturbase, angitt som viktig friluftsområde, hvor det kjøres opp skiløype.

Statsforvalteren vektlegger at en tilrettelegging for enduroløype i aktuelle område fordrer grundige utredninger på reguleringsplannivå, blant annet innenfor temaene støy og friluftsliv. Vi viser her til T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, kapittel 2.3.1, og tilhørende veileder M-2061 om behandling av støy i arealplanlegging, kapittel 2.3. Det påpekes at stillhet er særlig viktig i eksempelvis bymarker, rekreasjonsområder og viktige områder for naturmangfold. Videre heter det at det er viktig å ivareta og beskytte disse områdene, slik at arealene ikke bygges ned, samt sikre at støynivået i disse områdene ikke øker.

Vi bemerker at utredninger av blant annet støy må gjøres som en del av planlagte reguleringsplanarbeid, og utredningene må foreligge ved offentlig ettersyn – ikke først før utbygging, som det følger av foreslåtte rekkefølgebestemmelse om støyberegning 1.20.2 V. Statsforvalteren gir **faglig råd** om at rekkefølgebestemmelsen for enduroløypa spesifiseres slik at det fremgår at støyutredning skal følge ved offentlig ettersyn av planen, samt at nødvendige avbøtende tiltak som følger av støyutredningen skal innarbeide i planens juridiske dokumenter.

Statsforvalteren forventer at det i en reguleringsplan for enduroløypa, reguleres inn i støyfrie tidspunkter i planens bestemmelser, herunder «åpningstider» samt begrensinger i «sesong» og antall helger i året hvor det er anledning til å bruke løypa til motorisert ferdsel.

Når det gjelder videre planleggingsarbeid på detaljreguleringsnivå vil vi peke på at både konkret plassering av løypenettet og totalomfang av enduroløypa må gjøres på bakgrunn av utredninger av blant annet støy- og friluftslivstemaet. I den forbindelse er topografien i området en sentral faktor av betydning for støyens utbredelse. Et potensielt resultat av nevnte kartlegginger kan eksempelvis bli at arealet for enduroløype i betraktelig grad må innskrenkes fra det større naturarealet som er foreslått lagt ut i kommuneplanen.

Vedlagte konsekvensutredning av enduroløype på Jomås bærer til dels preg av at det fremsettes påstander som ikke er faglig begrunna. Av eksempler på det dette er vurderingen av konsekvens for





naturmangfold, som setts til «ubetydelig konsekvens». Det vises blant annet til at «vilt som elg, hjort, rådyr og hare vil sannsynligvis rømme vekk fra området til nærområdene». Her neglisjeres det forhold at nettopp forstyrrelse og fortrenging av arter fra området kan medføre en samlet belastning for naturmangfoldet som er uheldig. Vi vil her vise til høringsbrevet fra fylkeskommunen av 06.09.2022 hvor det påpekes at aktuelle område går inn i det største registrerte funksjonsområde for storfugl i kommunen, jf. Artskart og Miljødirektoratets database for funksjonsområde for arter. Fylkeskommunen peker videre på at slike funksjonsområder i kommunen er begrenset i areal. Vi støtter rådet til fylkeskommunen om at kommunen bør vurdere om enduroløypen gjennom støy og forstyrrende aktivitet medfører redusert funksjon og bæreevne for området som leveområde og territorium for storfugl – og videre at dette bør inkluderes i forutsetninger for videre planlegging.

Det forhold at konsekvensutredningen fremsetter påstander som i liten grad begrunnes faglig, vurderes som uheldig, blant annet da konsekvensgraden for flere av temaene kan bli underestimert.

Med hilsen

Gina Lund (e.f.)  
statsforvalter

Ingunn Løvdal  
miljøverndirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Tvedestrand kommune	Postboks 38	4901	TVEDESTRAND
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Torgarden	7485	TRONDHEIM
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
AVINOR AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Arendal kommune	Postboks 123	4891	GRIMSTAD
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDALE