



Arkiv: FA-M65
JournalpostID: 18/134031
Saksbehandler: Hilde Bøkestad
Dato: 15.10.2018

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
126/18	Formannskapet	17.10.2018

HØRINGSUTTAELSE - KONSEKVENsutREDNING FOR MULIG DEPONI I BREVIK

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

Larvik kommune opprettholder tidligere vedtak og ber staten om å avslutte prosessen med å etablere et deponi for behandlet uorganisk avfall i Brevik.

Hvis staten likevel velger å gå videre med en planprosess for å etablere et deponi i Brevik ber Larvik kommune om at bølgepåvirkning på flytekai utredes slik at man er sikker på at man ikke har forutsatt en konstruksjonsmetode i konsekvensutredningen som senere kan vise seg å bli for lite robust.

SAKSBEHANDLER: Kommunalsjef Areal og Teknikk Hilde Bøkestad

17.10.2018 Formannskapet Møtebehandling:

Rådmannens forslag til vedtak ble votert over og enstemmig vedtatt.

FSK- 126/18 Vedtak:

Larvik kommune opprettholder tidligere vedtak og ber staten om å avslutte prosessen med å etablere et deponi for behandlet uorganisk avfall i Brevik.

Hvis staten likevel velger å gå videre med en planprosess for å etablere et deponi i Brevik ber Larvik kommune om at bølgepåvirkning på flytekai utredes slik at man er sikker på at man ikke har forutsatt en konstruksjonsmetode i konsekvensutredningen som senere kan vise seg å bli for lite robust.

SAMMENDRAG

Klima- og miljødepartementet har valgt å legge «*Konsekvensutredning av deponi i Dalen gruve for behandlet uorganisk farlig avfall*» datert 4. september 2018 ut på høring med frist til 17. oktober 2018.

Konsekvensutredningen bygger på fastsatt planprogram av 13.7.2018.

Konsekvensutredningen har utredet mange tema på en god og grundig måte i tråd med planprogrammets anvisninger og konkluderer samlet med at lokaliseringen av deponi i Brevik er godt egnet for formålet som er utredet og at de negative konsekvensene for miljø og samfunn ikke er større enn at de oppveier for samfunnsnyttene man har av å få på plass et slikt deponi for farlig avfall.

Larvik kommune mener utredningen er tilstrekkelig, men etterspør at også bølgepåvirkning på flytekai utredes bedre siden denne konstruksjonsløsningen er satt som en forutsetning for tiltaket og konsekvensutredningen. Larvik kommune erfarte i 2009 de store konsekvensene som «Full City» forliset i Langesundsfjorden fikk for kystområdene i Brunlanes. Dette satt sammen med de lokale effektene av stormen «Knud» der bølgenes kraftfulle påvirkning ga store skader, gjør at kommunen mener man bør være helt sikker på at ikke en flytekai blir for lite robust og vil kunne medføre økt risiko for skipsforlis. Dersom det skulle vise seg at det er behov for en mer permanent kailøsning, vil det også kunne innvirke på de andre temaene i konsekvensutredningen.

HANDLINGSROM

Plan- og bygningslovens § 4-1 stiller krav om utarbeidelse av planprogram som grunnlag for reguleringsplanarbeid som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017.

Formannskapet i Larvik behandlet i sak 02/18 forslag til planprogram 7.februar 2018 med følgende vedtak:

FSK- 002/18 Vedtak:

1. Larvik kommune ber staten om å avslutte prosessen med å etablere et deponi for behandlet uorganisk avfall i Brevik og slutter seg til Porsgrunn kommunes uttalelse.
2. Hvis staten likevel velger å fortsette prosessen, gir Larvik kommune som er vertskommune for hovedtyngden av innseilingsleden, følgende tilbakemeldinger på forslaget til planprogram:
 - Miljøkonsekvensene og konsekvensene av en eventuell skipsulykke og/eller utslipp til resipient, må utredes for et tilstrekkelig omland.
 - Det må utredes og komme klart frem hvordan gravedriften i fremtiden vil kunne påvirke biologisk mangfold og økosystemet.
 - Det må gjøres en vurdering av tiltakets påvirkning på regionens omdømme, juridiske forhold knyttet til eierskap/ansvar samt en vurdering av en eventuell konkurs eller avvikling av driften.
3. Larvik kommune minner om innseilingsledens umiddelbare nærhet til UNESCOs Gea Norvegica Geopark, Fugløyrogn naturreservat og Mølen fuglefredningsområde, automatisk fredet kulturminne og nasjonalt viktig kulturmiljø.

FAKTISKE FORHOLD

Bakgrunn

Konsekvensutredningen utføres av Multiconsult AS som konsultentselskap på vegne NOAH AS (www.noah.no). NOAH er et privat aksjeselskap som ble etablert av myndighetene sammen med ni

større industriforetak i 1991. Selskapet har som formål å «Bygge, eie og drive anlegg for spesialavfall og annen virksomhet som står i forbindelse med dette, herunder eie aksjer i selskaper som driver slik virksomhet, samt delta i annen virksomhet med naturlig tilknytning til dette» (ref. Brønnøysundregistrene). NOAH driver «mottak, behandling, materialgjenvinning, transport og deponering av farlig og ordinært uorganisk avfall, samt annet naturlig forbindelser hermed» (ref Brønnøysundregistrene).

Oppstart av planprosessen ble varslet 27. juni 2014, samtidig ble forslag til planprogram lagt ut til offentlig høring. 5. mars 2015 vedtok Porsgrunn bystyre å stanse planprogrammet. Miljødirektoratet fikk i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å utrede ulike lokaliteter for nytt deponi for farlig avfall for å sikre ny behandlingsskapasitet når dagens anlegg på Langøya er fullt utnyttet i 2022. 2. mai 2016 la direktoratet fram sin anbefaling for departementet, der Brevik gruver ble pekt på som det beste av fire utredede lokaliseringalternativ.

I brev datert 11. januar 2017 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Klima- og miljødepartementet, ble Klima- og miljødepartementet oppnevnt som ansvarlig myndighet for å fastsette planprogram om bruk av Dalen gruve i Brevik.

Det kom inn 12 uttalelser fra statlige myndigheter, 3 innspill fra regionale myndigheter, 6 innspill fra kommunale myndigheter, 10 innspill fra bedrifter og yrkesrelaterte interesseorganisasjoner, 8 innspill fra politiske partier, 3 innspill fra andre forbund, 23 innspill fra lokale interessegrupper og 149 innspill fra naboer og andre berørte parter. Disse er gjennomgått og foreligger i et [sammendrag](#) på regjeringens nettsider.

Larvik kommunes formannskap behandlet høringen i sak 02/18 . Kommunens innspill ble delvis tatt til følge og er kommentert slik: «Larvik kommune minner om innseilingsledens umiddelbare nærhet til UNESCOs Gea Norvegica Geopark, Fugløyrogn naturreservat og Mølen fuglefredningsområde, automatisk fredet kulturminne og nasjonalt viktig kulturmiljø. ROS-analysen iht. kapittel 7.21 i planprogrammet vil identifisere eventuelle hendelser ved transport av behandlet uorganisk farlig avfall fra Langøya til deponi i Dalen gruve.»

Planprogram

<https://www.regjeringen.no/contentassets/5427abe7a2f247b1a451b276a4cf9541/planprogram-fastsatt-av-klima-og-miljodepartementet.pdf> «Deponi for nøytralisert og stabilisert uorganisk farlig avfall» ble fastsatt av Klima- og miljødepartementet 13.7.2018.

Klima og miljødepartementet har valgt å legge [konsekvensrapporten](#) med tittelen «Konsekvensutredning av deponi i Dalen gruve for behandlet uorganisk farlig avfall» datert 4. september 2018 ut på høring med frist til 17. oktober 2018.

For å gjøre innholdet mer tilgjengelig har NOAH AS valgt å legge ut en digitalisert og [forenklet versjon](#) på sine nettsider.

Konsekvensutredningens innhold

Konsekvensutredningen bygger på fastsatt planprogram og omfatter 210 sider. I tillegg foreligger diverse underlagsutredninger. Totalt omfatter materialet godt over 1000 sider.

Konsekvensutredningen skal gi informasjon om gruvens egnethet til deponi og mulige konsekvenser for miljø og samfunn. Konsekvensutredningen utreder følgende tiltak:

Tiltakets plassering i regionen



Figur 1.1: Beliggenhet til planområdet over bakken er markert med blått (Kilde: Kartverket.no)

Foreslått planavgrensning over bakken ca. 187 daa.



Figur 1.2: Foreslått planavgrensning over bakken.

Foreslått planavgrensning under bakken ca. 4444 daa



Figur 1.3: Foreslått planavgrensning under bakken.

For å forenkle innholdet og konklusjonene har vi satt sammen de temavise vurderingene her og gitt en anslag til fargeskapa for den samlede konsekvensvurdering (grønn-lav, gul-middels, rød-stor), :

	Tema	KU Vurdering	KU Samlet konklusjon
1	Forhold til overordnede målsettinger Utleder: Multiconsult (31 dokumenter vurdert)	Reduserer muligheten for å oppnå nasjonale mål for naturmangfold og bidrar til oppfylle mål i nasjonal avfallsstrategi og nasjonal transportplan.	Ingen eller liten effekt på de overordnede målsettingene.
2	Geoteknisk vurdering av ny kai og tunnel Utleder:NGI (vurdering av mulige påhuggsplasseringer og skredfare. Tunnel på ca. 2	Drift av adkomsttunnel forventes ikke å by på større driftstekniske utfordringer. At adkomsttunnelen til Dalen gruve vil krysse E18 omtrent 60 meter under Kjørholtunnelen. Dette anses som tilstrekkelig for å sikre at	Flere av de 4 alternativene egner seg for tunnelpåhugg med tilhørende sikringstiltak.

	km brukes til frakt av behandlet avfall fra planlagt flytekai til gruve. Kai ligger på havnivå, adkomsttunnel får påhugg 4 m.o.h. og gruva ligger 110 m.o.h.)	sikkerhetssonene rundt eksisterende tunneler ikke utfordres. Tiltaket er ikke detaljprosjektert.	
3	Gruvens egnethet Utredet:NGI (vurderer gruves og avfallets fysiske og kjemiske stabilitet, samt fremtidig utlekking. Delutredningen er den viktigste og mest omfattende i konsekvensutredningen.)	Det er gjort en geokjemisk vurdering som konkluderer med at avfallet ikke vil lede til gassseksjoner eller andre uønskede kjemiske reaksjoner geologisk og geomekanisk vurdering som konkluderer med at grunnforholdene er gode både i dag og i framtiden for formålet. hydrogeologisk vurdering konkluderer med at det blir mindre vannforurensning enn det som skjer fra dagens tilstand på gruva vurdering av utslipp til sjø etter avslutning konkluderer med at den beregnes til å bli svært lav.	Gruvene er godt egnet til formålet som deponi mhp på behandlingsprosessen av avfallet, at grunnforholdene i gruva er gode, at vannforurensning vil bli bedre enn i dag og at det ikke vil bli utslipp.
4	Økonomiske konsekvenser Utredet:Varde&Hartmark (utredet økonomiske konsekvenser av etablering av et deponi i lokalsamfunnet bl.a. gjennom et ringvirkningsregnskap)	Direkte etablering gir 25 arbeidsplasser til anlegget. Utbyggingen vil skape verdier, og bedriften vil kjøpe varer og tjenester og bidra i samfunnsbyggingen og med tilskudd til lokal frivillighet. I tillegg vil de ansatte bidra med skatteinntekter og forbruk lokalt.	Etableringen bidrar med positive økonomiske ringvirkninger i lokalsamfunnet.
5	Kulturminner i sjø Utredet: Norsk maritimt museum (marinarkeologiske undersøkelser)	På sjøbunnen ved Kongkleiv er det funnet to ballastrøyser som trolig er eldre enn 100 år, og som er omfattet av kulturminneloven.	Forutsatt flytekai vil ikke de to kulturminneområdene bli berørt av tiltaket.
6	Biologisk mangfold og naturmiljø på land Utredet: Biofokus (oppsummerer data for kjente naturverdiene for 12 ulike delområder, redegjør for konsekvenser for biologisk mangfold og foreslår avbøtende tiltak)	Det foreligger naturområder med verdi for biologisk mangfold innenfor planområdet som varierer fra middels til svært stor verdi. Planområdet innehar videre sjelden stor tetthet av rødlistede arter, der vests-krentene spesielt huser blant de aller største ansamlingene av rødlistearter som norsk natur kan fremvise, både når det gjelder antall individer og antall arter. Til sammen er det påvist hele 48 rødlistede arter i planområdet.	Inngrep uten særskilte tiltak vil ha svært stor negativ konsekvens. Det er vanskelig å finne konkrete avbøtende tiltak ut over at terrenginngrep minimeres og at naturtypene sikres mot forurensning. Videre prosess for å finne løsninger, og vurdere offentlig fredning og økologisk kompensasjon hvis tiltaket gjennomføres.
7	Landskap Utredet: Multiconsult (vurderer fjernvirkninger fra vestsiden og østsiden av Frierfjorden, og konsekvenser opp mot stedets visuelle kvaliteter og egenskaper)	Tiltaket vil komme i et ellers uberørt område av Frierfjorden og påvirke områdets visuelle kvalitet både dag og natt (lyspåvirkning)	Konsekvensen av endret landskap er noe negativ. Avbøtende tiltak er fargebruk på anlegg (og skip?) og minimering av landskapsinngrep.
8	Trafikk Utredet: Multiconsult (vurdering av dagens trafikk og framtidig trafikk i anleggs- og driftsfasen)	Det er satt som premiss at all transport av avfall skal skje med skip. Det betyr at det kun er trafikkbelastningen i anleggsfasen og fra de 25 ansatte, samt noe servicetrafikk som vil belaste adkomst til anlegget.	Forutsatt at all transport av avfall vil skje med skip vurderes trafikkmengde fra ansatte og noe servicetrafikk ikke å være av betydning. Det vil bli noe anleggstrafikk ved etablering. Det er ikke behov for avbøtende tiltak.

9	Barn- og unges oppvekstvilkår og interesser på land Utredet: Multiconsult (Konsekvenser for barn og unge og hensynet til RPR for barn- og unges oppvekstvilkår.)	Brevik og Heistad er vurdert. Fordi verken arealet under bakken eller ved tunnel og kaiområdet vil være tilgjengelig for barn og unge, er det kun arealet rett over gruven og områdene der det er skoler, barnehager og idrettsanlegg som er vurdert.	Det vurderes at barn- og unge ikke utsatt for forurensning, støy, trafikkfare eller annen helsefare som følge av etablering og drift.
10	Friluftsliv og rekreasjon på land Utredet: Multiconsult (Påvirkning på friluftsliv og rekreasjon i berørte friluftsområder både i anleggs- og driftsperioden)	Friområdene på Eidangerhalvøya, Frierstien og hytteområdene nær sjøen ved Asdalstrand, Jonsholmen og Sildeberget er vurdert. Tilgjengelighet og arealtilgang berøres ikke, visuelle endringer gir ikke spesielle negative konsekvenser. Luftforurensning er ikke relevant og støy er langt under grenseverdier	Det vurderes at friluftsliv og rekreasjon for land vil bli berørt i ubetydelig grad
11	Støy Utredet: Brekke & Strand (vurdering av støy i både anleggs- og driftsfasen)	Basert på forventet dagaktivitet i driftsperioden av en dumper med 10 timers aktivitet og ett skipsanløp i 30 min. er beregnet støynivå langt under grenseverdier, og at bakgrunnsstøynivået i området sannsynligvis er 10 desibel høyere enn beregnet støynivå fra anlegget. Det vil likevel tidvis være hørbar støy. Støy i anleggsfasen er forventet å være kortvarig.	Det vurderes å være ubetydelig støypåvirkning både i anleggsfasen og i driftsfasen. Det er ikke kjent om støyen vil påvirke hekkende vandrefalk i fjellveggen.
12	Utslipp til luft Utredet: Sintef Molab (vurdering av utslipp til luft i både anleggs og driftsfasen)	Det blir støvforurensning fra ferdigebehandlet materiale, samt utslipp fra diesel og fra ventilasjonsanlegg fra gruva som medfører at det nærmest kai og tunnelåpning vil være både en rød og gul sone. Utredet påpeker at selv om påvirkningen på vegetasjon og økosystem antas å være liten bør det følges opp.	Det vil bli noe utslipp til luft nærmest kai og tunnelåpning. Abtørende tiltak vurderes bl.a. elektriske skip og kontroll med ventilasjonsanlegg fra gruva.
13	Bruk av naturmiljø i sjø Utredet: DNV GL (vurdering av konsekvenser for det allmenne båt- og sjølivet)	Det beregnes at antall skipsanløp inn Frierfjorden økes med 11%. Det vurderes middels negativ effekt for fritidsbåttrafikken, men liten negativ effekt på hytter og badeliv.	Det vurderes liten negativ konsekvens for bruk av naturmiljø i sjø sammenliknet med i dag. Tiltak vurderes for å få til best mulig samspill.
14	Naturtilstanden i Frierfjorden, Kongekleiv og Eidangerfjorden Utredet: DNV GL (vurdering av påvirkning på naturtilstanden i Frierfjorden, Kongekleiv og Eidangerfjorden)	Etablering av renseanlegg for gruvevannet som i dag siver ut vil gi noe bedret naturtilstand i Eidangerfjorden, mens etableringen vil gi liten negativ konsekvens for naturtilstanden i Frierfjorden og Kongekleiv på grunn av lasting og lossing og oppvirvling.	Samlet vurderes naturtilstanden i liten grad å bli lite berørt.
15	Nautisk sikkerhet Utredet: DNV GL (vurdering av sannsynligheter og konsekvenser med hensyn til manøvreringsområde, fortøyning og innseiling)	Det planlegges for 230 nye skipsanløp per år som tilsvarer ca. 11% økning i skipsfarten. Antall løp ligger godt innenfor farvannets samlede kapasitet. Manøvrerings og ankringsmuligheter er gode, men en grunne ved innseilingen til Kongekleiv gir noe lavere framkommelighet.	Konsekvensen for nautisk sikkerhet vurderes som liten negativ ved etablering av en ny kai ved Kongekleiv og anløp til kaien.
16	Skipsulykke Utredet: DNV GL (sannsynligheten for ulykker med skip som seiler fra Langøya via Langesundbukta inn til Kongekleiv, og vurdering av miljøkonsekvensene av utslipp av det behandlede	Det vurderes at faren for grunnstøting (beregnet hvert 38 år) er høyere enn kollisjon (beregnet hvert 416 år). Ved en ulykke beregnes det å være 3% sjanse for at det blir et utslipp. Det behandlede avfallet som transporteres fra Langøya til Kongekleiv er ikke farlig gods, men har et potensial for forurensning dersom det slippes til sjø.	Det vil oppstå en mindre eller ubetydelig miljøskade dersom det behandlede avfallet havner i sjøen ved en skipsulykke. Ved utslipp av drivstoff ved grunnstøting vil det også bli en mindre miljøskade.

	avfallet og utslipp av drivstoffet fra skip)	Utslipet av marin dieselolje vil lett oppløses, men vil kunne berøre definerte verneområder, sikrede friluftsområder, fisk og fiskeriområder. Et utslipp forventes å ha størst påvirkning innenfor en radius på ti kilometer fra utslippsstedet avhengig av opptredende vind- og strømningsforhold men vil ha restitusjonstid på mindre enn et år.	
17	Utslipp til sjø av transport av behandlet avfall Utredet: DNV GL (vurdering av miljørisikoen knyttet til utslipp av fra skip og behovet for miljøovervåking)	Utslipp relatert til ballastvann, kloakk og avfall fra skipene er regulert og skal i utgangspunktet ikke forekomme, mens utslipp av kjemikalier er knyttet til skipsmalning og bunnstoffet på skipene gir en liten negativ konsekvens. I tillegg vil det kunne bli noe avfall til sjø ved lossing, men kaien er ellers planlagt for å samle opp og rense overflatevann.	Det er vurdert at utslipp fra skip er ubetydelig så lenge regelverket følges. Utslipp fra skipsmalning og ved losseaktiviteter vurderes om ubetydelig til liten negativ konsekvens.
18	Utslipp til sjø fra aktivitet på land Utredet: NOAH. (omhandler behandlingsprosessen for avløpsvannet fra deponiet og utslipp fra det fremtidige renseanlegget, samt forventede fremtidige utslipp)	Dagens vannmengde fra Dalen gruve sendes direkte til sjø uten rensing. Ved etablering av tiltaket vil alt gruvevann bli rensert. Vann fra rengjøring av utstyr og avløpsvann og gråvann fra 25 ansatte vil også bli håndtert. Hastigheten på vanntransport og spredning i gruvene er så lav at ingen forurensning vil komme fram til sjø de nærmeste 100 årene. Etter 1000 år viser resultatene at utslippene til Eidangerfjorden fortsatt er meget lavt sammenliknet med dagens utslipp i samme fjord.	Tiltaket vurderes å gi lavere utslipp til sjø fra aktivitet på land. Rensing og oppfølging av vannkvaliteten vil pågå så lenge som myndighetene anser dette nødvendig
19	Sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havn Utredet: DNV GL (Vurdering av konsekvenser for sikkerhet ved foreslått løsning og identifiserer nødvendige tiltak)	Det etableres ytterlige en kai i Frierfjorden som er underlagt internasjonale sikkerhetsreglement (IPS).	Tiltaket vurderes å gi liten negativ konsekvens for sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havn sammenliknet med dagens situasjon. Flere tiltak for å redusere konsekvensene er foreslått bl.a. beredskapsplaner, overvåkning og merking
20	Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) Utredet: DNV GL (Risiko og sårbarhet er vurderes i drifts og anleggsfase i rødt, gul og grønn kategori. Hendelser definert som røde krever tiltak)	Det er utredet totalt 84 uønskede hendelser fordelt på 47 i anleggsfasen og 37 i driftsfasen. At sårbar natur blir påvirket under ras ved etablering av rassikring er den eneste hendelsen som blir vurdert til rødt risikonivå for miljø i anleggsfasen. I driftsfasen er gasseksplosjon og gass som siver ut til omgivelsene og eventuelt eksplosjon er de to uønskede hendelsene som innebærer et rødt risikonivå for mennesker	Det vil bli sett på tiltak for å forhindre at de tre definerte uønskede hendelsene med rødt risikonivå inntreffer. ROS foreligger på et høyt nivå, så dette må konkretiseres nærmere i planarbeidet.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER:

Konsekvensutredningen påviser ingen direkte økonomiske konsekvenser for Larvik kommune.

KONSEKVENSER FOR BEFOLKNINGSVEKST, VERDISKAPING OG ØKT KOMPETANSE

Etableringen av deponi i Brevik vil i liten grad gi konsekvenser for befolkningsvekst, verdiskapning og økt kompetanse i Larvik kommune.

MILJØFAKTORER

Etableringen av deponi i Brevik vil først og fremst kunne gi en negativ innvirkning på miljø dersom

det blir en uønsket hendelse ved f.eks. et skipsforlis i Langesundsfjorden.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

Etableringen av deponi i Brevik vil ikke ha konsekvenser for barn og unge i Larvik kommune.

ALTERNATIVE LØSNINGER:

Kommunestyret står fritt til å formulere et annet høringsinnspill.

VURDERING OG KONKLUSJON

Rådmannen har gått gjennom hovedinnholdet og vurderer innledningsvis at konsekvensutredningen ivaretar Plan- og bygningslovens § 4-1 krav om utarbeidelse av planprogram som grunnlag for reguleringsplanarbeid som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Det generelle inntrykket er at innspill fra høringsperioden er ivaretatt og at utredningene er grundige.

Rådmannen viser til to klare erfaringer fra distriktet som gir grunn til en føre var holdning fra kommunens side.

1. «Full City» ulykken i Langesundsfjorden i 2009 ble det konkludert med at på grunn av de topografiske forholdene på stedet hvor bl.a. store deler av strendene og havbunnen består av rullesteiner som vil holde på oljen, er det fryktet at det kan ta så mye som 10-15 år før skadevirkningene er borte. Kystverket anslo at kostnadene kunne komme opp til 200 millioner kroner, men det er også anslag som ligger opp mot 500 millioner kroner. Mye av byrden kom til Larvik kommune grunnet strømningsforholdene.
2. Stormen «Knud» den 21. september 2018 viste kreftene i bølgepåvirkningen når bl.a. kaianlegget på boligområdet på Sjøparken på Agnes ble berørt. Området er nybygget og godt utredet med ekspertise på bølgepåvirkning, men de sterke kreftene gjorde mye skade likevel.

Selv om rådmannen ser at beliggenheten til det planlagte tiltaket ligger godt skjermet langt inne i fjorden, er det grunn til å stille spørsmål ved om en flytekai er tilstrekkelig som kai for et anlegg som skal fungere i så lang tid. Siden dette er et viktig premiss for tiltaket, og konsekvensene vil bli betydelig større om det må anlegges et permanent kaianlegg, er det viktig at klimaforhold som påvirker kaianlegget er tilstrekkelig belyst. Larvik kommune vil for all del unngå et nytt skipsforlis som påvirker de unike, sårbare og folkekjære kystområdene i dette distriktet, og ville sett svært alvorlig på om valg av flytekai viste seg å bli for lite robust som tiltak og årsak til en eventuell uønsket hendelse. Larvik kommune viser til at det i konsekvensutredningen opereres med en beregnet hendelse hvert 38 år for grunnstøting. Det gir i seg selv grunn til bekymring.

Ut over dette er Larvik kommune generelt negativ til lokaliseringen av dette anlegget i vårt distrikt. Vurdering av konsekvenser for omdømme ble spilt inn som et mulig tema i konsekvensutredningen, men ble valgt å ikke gå videre med. Trolig ville en slik utredning vist at tiltak av denne typen bidrar til et omdømmetap for et område som i dag oppfattes som «Sørlandsidyll». For Larvik som har betydelige og ettertraktede natur- og friluftsområder inn mot Langesundssida av Brunlanes, er det lite ønskelig med økt skipstrafikk og økt industriell aktivitet som kan innvirke negativt på området attraktivitet.