



Uttaksområdet er markert på dette bildet.

Det er ikkje ofte vi opplever at saker skapar så mykje engasjement som sandtak-saka. Dette skal vi kanskje vere glade for, sjølv om vi set pris på ein frisk diskusjon. Vi aksepterar sjølvstakt at tiltakshavar vil kaste ljøs over saka frå sin ståstad, men vi synest likevel at vi må kommentere nokre av utsagna i innlegget til Gunnar Myklebust.

I tillegg til momenta som Gunnar tek opp isitt innlegg, har vi òg andre moment som er viktige for oss. Desse handlar omm.a. støy, støv, talet på lastebillass, visuelt, endra trafikkmønster, nærmiljø, oppvekst, etterbruk m.m. Desse momenta vert omtala i vår uttale til konsekvensutgreiinga.

Gunnar skriv i innlegget sitt at det ikkje skal knusast fjell. I reguleringsplanen står det likevel at knuseverk kan installerast, og at ein kan knuse stein som ein støyter på i massane. Då meiner vi at det vert villeiande av Gunnar å skrive at fjell ikkje skal knusast, det er i allefall ei sanning med store modifikasjonar. Dersom det likevel er slik, at verken stein eller fjell skal knusast, då bør ein endre punktet i reguleringsplanen til å vere tydeleg på at knuseverk ikkje kan installerast. Dette vil bety mykje den dagen sandtaket eventuelt vert selt. Nye eigarar vil då forhalde seg til reguleringsplanen.

Vi er vidare urolege for kva som vil skje den dagen det er slutt på sanden. Utstyret står då på plassen, infrastrukturen er lagd til rette, Børnes er klargjord for utskipping. Korleis vil den framtidige eigaren forhalde seg til dette? Vil det ikkje då vere nærliggjande å tenkje ei vidare drift, då med uttak og knusing av fjell, som i Dimmelsvik? Viminnar om at sandtaket i Dimmelsvik også starta med uttak av natursand.

Gunnar skriv at det vil bli minst fem store møteplassar mellom rv 48 og sandtaket. Dette stemmer ikkje med opplysningar som kom fram på informasjonsmøtet 11.01. Her vart det sagt av tiltakshavar at ein føresetnad for slike møteplassar vil vere at vegen vert oppgradert til 19,5 meter totalhengd. No har Statens vegvesen nett sagt i

sin uttale at det ikkje vert aktuelt å oppgradere vegen. Då vil altså all transport føregå på den eksisterande vegen slik den føreligg i dag.

Gunnar skriv at fiskane i elva ikkje skal bli plaga av sanddrifta. Dette er ein påstand som Gunnar sjølv sagt har lov til å hevde. Vi vil hevde det motsette: det er overhengande fare for at fiskane i elva vil bli skadelidande som fylgje av sanddrifta. Erfaring frå andre staderer at uønska hendingar vil kunne skje, og at det er umogeleg å ha god nok kontroll. I Etne må ein køyre sanden til sjøen for vasking, dette av di risikoen ved vasking nær elva er for høg. Dei same omsyna bør også gjelde for Uskedalselva.

Til slutt i sitt innlegg skriv Gunnar om næringsutvikling og nye arbeidsplassar. Dette er eit viktig poeng, og det ersærs viktig å oppmuntre til nyskaping og utvikling av nye arbeidsplassar.

Uskedalen er ei bygd der det er lov å skape og lov å lukkast. Dette skal vi vere glade for. I bygda har det dei siste åra vorte utvikla mange nye og positivenæringsveggar: Friheim gardsmat, Brødrene Musland, Haugland Maskin, Dønhaug gardsbarnehage, Byggpartner, LAN Bygg. I tillegg har vi gamle travarar som Byggeriet, Spar, Eidsvik, AFA, Br. Hjørnevåg, Auto 88. Alle desse skapar kvar dag arbeid for mange mennesker, men dei gjer dette utan å forringe livskvaliteten for andre, utan å belaste miljø og nærmiljø. I ljøs av dette meiner vi at omkostningane ved eit sandtak med tre arbeidsplassar er for høge.

Vi er blant dei næraste naboane til sandtaket, og vi vil såleis bli direkte berørt. Vi er likevel glade for å sjå at denne saka skapar engasjement blant andre folk i bygda, folk som er opptekne av utviklinga i si eiga bygd. Når saka no kjem opp som årsmøtesak i Uskedalen Utvikling, vonar vi at folk vil møte opp og gje uttrykk for si meining. Vi vil gje vår tilslutning til resolusjonen som er fremja, og vi oppmodar også andre om å gjere det.

Thomas Eide
Steinar Haugland