

SAMMENDRAG AV UTTALELSER, SAMT VURDERING

PLAN 4089

Alle uttalelsene er i sin helhet vedlagt. Sammendraget gjengir hovedinnholdet fra uttalelsene, samt forslagsstillers og administrasjonens vurderinger.

VED PLANOPPSTART:

OFFENTLIGE INSTANSER:

1. Rogaland fylkeskommune – avd. lokal utvikling, mottatt 20.04.21

«...Vi forutsetter at planarbeidet skjer i tråd med overordnede føringer.

Deler av planområdet ligger innenfor et viktig friluftsområde på Karmøy. Fylkesrådmannen presiserer at dette må hensyntas i det videre planarbeidet, og forventer at en sikrer dette gjennom konsekvensutredningen.

Når det gjelder massehåndtering viser fylkesmannen til Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2017 – 2040. Planen har ikke direkte føringer for planområdet, men inneholder momenter til veiledning. Fylkesrådmannen anbefaler at det sikres gjenbruk av overskuddsmassene i planbestemmelsene og at ressurspyramidens prinsipper om å prioritere reduksjon, gjenbruk og gjenvinning følges.

Angående forhold til fylkesvegen uttales det bl.a.:

«Det må reguleres annen veggrunn langs fv. 4824 med bredde 3,0 m. Avkjørsel må reguleres i tråd med krav i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Krav til frisikt må reguleres i tråd med krav i håndbok N100.

Eventuell etablering av midlertidig lagerområde i strid med Veglovens byggegrensebestemmelser, og midlertidig avkjørsel fra fv. 4824, må avklares med Rogaland fylkeskommune. Dette må vises i reguleringsplanen.»

«...Ut fra vurderinger av kart, flyfoto og LIDAR, samt søk i digitale kulturminnedatabaser, kan vi ikke se at der vil være konflikt med automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Vi vurderer at potensialet for funn av nye automatisk freda kulturminner er lavt og vil der med heller ikke melde om registreringer i henhold til kulturminnelovens §9. Fylkesrådmannen har således ingen merknader til varsel om oppstart når det gjelder automatisk freda kulturminner»

Forslagsstillers kommentar:

Forholdet til friluftsliv er vurdert og ivarettatt i kapittel **Error! Reference source not found..** Massehåndteringen er løst på en god måte ved å bruke eksisterende område for massetak og pukkverk til dette formålet. Dette er innarbeidet i bestemmelsene. Formelle krav (søknad til Direktoratet for Mineralforvaltning) blir ivarettatt.

Det er lagt inn 3 meter annen veggrunn langs fylkesveg 4824 ut fra vegkant i kartgrunnlaget. Avkjørsler og frisikt er vist i tråd med N100 og er også vist i underlagstegninger for senere søknader.

Det vises til plankart og bestemmelser hvor byggegrensen er satt til 15 meter fra senterlinje Fv 4824. Mellom denne grensen og 10 meter fra senterlinje veg tillates det innenfor område E2 opparbeiding av anleggsveger, driftsveger med nødvendig sideareal, parkeringsplasser, manøvreringsareal, midlertidige anlegg som lager-/rigg-områder og liknende. Eksisterende permanente anlegg og bygg (jf. to trafokiosker) inngår i planen.

Administrasjonens kommentar

Ingen ytterligere kommentar.

2. Statsforvalteren i Rogaland, mottatt 29.03.21

«Natur: Det står i oversendelsen at basert på nylig gjennomført fugleundersøkelse knyttet til sjøfugl og arter på land (inkl. hubro) skal det gjennomføres ny befaring, kartlegging og en vurdering av artene som kan bli berørt av anleggsområder. Det ble gjennomført en ny hubrokartlegging på Haugalandet i fjor. Dersom det trengs informasjon om sensitive artsdata kan dere henvende dere til oss for å få innsyn i rapporten Oddane, B. H. 2020. Kartlegging av hubro i Haugesund, Karmøy, Vindafjord og Tysvær kommuner 2020, Ecofact rapport. Vi kan eventuelt også bistå med andre relevante opplysninger om sensitive arter i området.

Samfunnssikkerhet: Vi ser at det skal lages en Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) til planen, og at nødvendige tillatelser fra DSB vil bli innhentet. ROS-analysen bør vurdere liv, helse, materielle verdier og miljøkonsekvens for befolkningen, både i anleggsperioden og etterpå. Forsvaret sine interesser bør vurderes og avklares. ROS-analysen må utformes slik at den blir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for myndighetene, jf. forvaltningslovens § 17.»

Forslagsstillers kommentar:

Tidligere kartlegging av hubro på oppdrag fra Statsforvalteren er benyttet og både Ecofact og kommunens fagkompetanse har blitt kontaktet før nye feltundersøkelser ble igangsatt. Det er i tillegg trukket inn lokal ornitologisk ekspertise. Det vises til KU-kapitlet om biologisk mangfold **Error! Reference source not found.**

ROS-analysen er et selvstendig dokument som omfatter alle forhold som stilles til en ROS-analyse i samsvar med DSB sine veiledere. Samdraget er innarbeid i planbeskrivelsen/konsekvensvurderingen, se kapittel **Error! Reference source not found.**

Samlet sett er det relativ små endringer av situasjonen for samfunnet før arbeid med landfallstunnelen starter. Tunnel- og sprengningsarbeider i nærheten av vitale gassrørledninger i drift, setter samtidig spesielle krav til anleggsfasen som er vurdert.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

3. Statens vegvesen, mottatt 22.03.21

«.....Til denne planen uttaler vi oss som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. I/ved planområdet er det fylkesveg 4824. Statens vegvesen legger til grunn at drøftinger og avklaringer knyttet til trafiksikkerhet og framkommelighet på disse vegene skjer i dialog med de aktuelle vegmyndighetene – Rogaland fylkeskommune.

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader. Statens vegvesen har ikke merknader til oppstarts varsel for ny landfallstunnel - Statpipe på Kalstø.»

Forslagsstillers kommentar:

Det vises til kommentar fra Rogaland fylkeskommune og våre vurderinger under kapittel om **Error! Reference source not found..**

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

4. Kystverket, mottatt 17.03.21

Planlagt tiltak er i eksponert farvann og det er særlig anleggsfasen som vil kunne få betydning for sjøvertsferdsel. Ved planlegging i sjø må det tas hensyn til sjøvertsferdsel, og det er derfor viktig at det ikke planlegges tiltak/ aktiviteter som kan komme i konflikt med fremkommeligheten i bileden og navigasjonsveiledningen fra Kalstø lykt. De tiltak som planlegges etablert må dimensjoneres slik at de kan motstå påregnelig drag og bølgeslag i området.

Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet. Kystverket vil be om at planforslaget oversendes for uttale når dette foreligger.

Forslagsstillers kommentar:

Uttalelsen er foreløpig og bekrefter indirekte at Kystverket ikke ser grunnlag for at reguleringsplanen skal omfatte sjøareal. Derfor er det heller ikke aktuelt å ta med bestemmelser som viser til havne- og farvannsloven.

Vi har forstått det slik at tiltak i sjøen omsøkes separat i samsvar med havne- og farvannsloven samt forurensingsloven. Da vil også forhold knyttet til midlertidig tiltak og varig merking i sjøkart og i forhold til leden bli avklart. Ny uttalelse til planforslaget kan påpeke på andre forhold og vil deretter bli vurdert.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

5. Fiskeridirektoratet, mottatt 09.04.21

Det refereres innledningsvis bakgrunnen for uttalelsen og vises til oppgaven om å sikre eksistens og utviklingsmuligheter for marine næringer «- herunder ved ivaretagelse av marint biologisk mangfold - ved å tilstrebe en balansert og bærekraftig utnyttelse i kystsonen. ... I varselet framgår at man har konkludert med at naturmangfold i sjø ikke omfattes av konsekvensutredning. Vi forutsetter uansett en beskrivelse og vurdering av planens virkninger på marine naturtyper som tareskog, skjellsandforekomster med tilhørende fauna og flora o.a. interesser i sjø, jf. pbl § 4-2 første ledd.

Fiskeridirektoratet region Sør forutsetter at også virkninger for fiskeriet vurderes som en del av planprosessen. For å unngå negative konsekvenser i størst mulig grad for det marine miljø,

bør særlig inngripende og støyende arbeider foregå i vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro. Sprengning bør så langt råd er legges utenom de mest intense gyteperiodene. Ved tiltak i sjø, eller med virkning til sjø, forutsetter vi avbøtende tiltak mot forsøpling, forurensing og skadelige utslipp mv., og at dette tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar:

Som tiltaksbeskrivelsen viser, vil sprengningen foregå i en lang periode fra januar til desember 2022 (antageligvis). Sprenging skjer bare i tunnel og rystelsene vil være begrenset, bortsett fra den siste salven som fører til åpning av tunnelen mot havet i vest på ca.

Virkingen av anleggsarbeidet for fiskeriet og biologisk mangfold er vurdert i kapittel **Error!**

Reference source not found..

Utover dette vises det til bestemmelsene (§ 3.1) som henviser til forurensingsloven og at Statsforvalteren har krevd søknad etter denne loven, selv om det ikke er gitt at det er nødvendig med en tillatelse etter loven.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentarer.

PRIVATE MERKNADER OG ORGANISASJONER:

1. Merknad nr. 1, mottatt 05.03.21

Bare for å ha det sagt så har jeg forståelse for at man må finne en permanent måte og sikre ilandførings rørene på Kalstø. Mitt innspill er relatert til punkt 4.7 hvor man i noen korte setninger konkluderer med at 'Det er ikke vurdert som nødvendig å utbedre Kvalavågsvegen på den korte strekningen på 400m til avkjørsel veg Kvigefjell'. Isolert sett kan jeg for så vidt være enig i denne konklusjonen når det gjelder den nevnte strekningen på 400m. Problemet for oss som bor i Kvalavågsbygda er ikke disse omtalte 400m med veg, problemet er 5200m smal, kronglete og tidvis uoversiktlig veg som begynner i krysset med Helganesvegen og ender i porten på anlegget. På denne strekningen finnes det per i dag kun 220m med gang og sykkel veg. Dette er samtidig skoleveg for 60 elever ved Kvalavåg Montessoriskole. Deler av denne strekningen er slik jeg ser det allerede belastet med tungtrafikk som vegen ikke er egnet for. Dette gjelder spesifikt strekningen fra krysset Helganesvegen til krysset Sundvegen. Her går det mye tung trafikk til det omtalte knuseverket ved Kvigefjell, Borgaredalen, og Norscrap Karmøy.

Gjennom selve Kvalavågsbygda så merker vi godt på trafikk bildet når det er økt aktivitet som revisjoner etc ute på anlegget, jeg skjønner at dette i perioder er uunngåelig, men jeg ber om at det gjøres en vurdering slik at vi kan få luket bort noen av de mest utsatte flaskehalsene før oppstart på dette store prosjektet. Slik jeg ser det må det gjøres en separat konsekvensutredning relatert _I overnevnte problemstilling. Her vil jeg anbefale at Kvalavåg Velforening og Montessoriskolen tas på råd. Dersom det kan være til nytte så stiller jeg gjerne opp for å påvise en håndfull steder på overnevnte vegstrekning som med relativt enkle midler kan utbedres for og trygge skolevegen _I og gjennom Kvalavåg/Kalstø.

Mvh Svein Johnny Naley, Kalstøvegen 118 (fyll inn merknad)

Forslagsstillers kommentar:

Det finnes dessverre kun trafikk tall for Kvalavågsvegen ved E134 (ÅDT 850) hvor også tungtrafikken til/fra masse-uttal ved Kvigefjell inngår. Vi antar at trafikken «midt i bygda» ved skolen er omtrent halvparten (ca. ÅDT 425). Da er det forståelig at det i perioder med mer virksomhet ved Kalstø- ventilstasjon vil være merkbart at f.eks. 20 personer kjører tur/retur på en arbeidsdag (dvs. 10% økning på uke dager). Men veggen har vært slik i mange ti-år og befolkningsmengde eller trafikk-mengde har ikke hatt større endringer. Hele veggen har en lengde på 5,2 km og 4,0 km mellom ventilstasjonen og Kvigefjell. Det vil bli svært kostbart å oppgradere hele strekningen til dagens standard og den vil kunne berøre flere bebygde eiendommer når veggen skal bredde utvides.

Derfor er det et bevisst valg at massetransporten av tunnel-massene skal skje på en separat anleggsveg. Perioden vil være begrenset til ca. 18 måneder, litt avhengig hvilke krav som stilles og avtaler med entreprenør-selskaper. Massetransporten vil skape ca. 50-60 ÅDT dersom anleggsperioden blir 12 måneder og 80-100 dersom den blir 8 måneder. I tillegg kommer selvfølgelig litt annen anleggstrafikk som kan tas over anleggsvegen, mens person-/varebiler etc. må bruke fylkesvegen.

Administrasjonens kommentar:

Det er fra kommunens side ikke ønskelig at massetransporten går via fylkesveien. Ved å anlegge en midlertidig anleggsvei skjermes bebyggelsen i Kvalavåg for mye støy og trafikk forbundet med massetransporten.

2. Merknad nr. 2, mottatt 09.04.21

På vegne av grunneiere av gnr. 77/3) «.....Som eier av gårds og bruksnummer 77/3 er vi en berørt part og vi ønsker å gi vår uttalelse til den pågående prosessen med utarbeidelse av reguleringsplan.

Vi ser at det vurderes å utrede to alternativer tunneler, en kort og en lang. Slik vi har forstått det er det på nåværende tidspunkt ikke avklart hvilken tunnel det går for og vi vil med dette komme med våre tanker som vi mener må legges til grunn før en beslutning tas.

Ved valg av den korte tunnelen ser vi at det vil medføre store konsekvenser for oss grunneiere, og vi stiller spørsmål i forhold til plan for ivaretagelse av bruksrett og privatlivets fred i byggeperioden samt etter anleggsperioden er over.

Store deler av vår eiendom og vei vil i lang tid bli en del av anleggsområdet og vi frykter at vi i byggeperioden vil miste tilgangen til benyttelse av vår eiendom, da med tanke på adkomst til eiendommen og bruk av bolig med tilhørende uteareal.

Hvis en velger den korte tunnelen vil også all masse som hentes ut av tunnelen måtte fraktes over Kalstøvegen og kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Ved valg av den lange tunnelen, forstår vi det slik at for oss som grunneiere medfører det liten/ingen direkte konsekvens, siden anleggsområdet legges på østsiden av veggen.

Ser også fordel med at masser som hentes ut fra tunnelarbeidet kan kjøres via den midlertidige anleggsvegen gjennom Revadalen, uten å krysse Kalstøvegen og en unngår trafikkfarlige situasjoner på Kalstøvegen.

I tillegg ønsker vi å belyse og få en uttalelse rundt konsekvenser ved justering/flytting av sikkerhetssonen.

Dagens sikkerhetssone ligger i enden av vår eiendom, men vi ser at denne trolig vil bli flyttet til nordsiden av eiendommen og vi ønsker derfor en utredning på hvilke konsekvenser dette vil føre til for oss som grunneiere.

Vi som grunneiere av 77/3 ber om at Equinor tar våre uttalelser med i betraktning når valg av tunnel skal foretas..»

Forslagsstillers kommentar:

Det har vært dialog med grunneier underveis (gjennom Gassco) hvor det er forklart at de to tunnelene har forskjellig funksjon, noe som ikke kom godt nok fram i planinitiativet. Tunnelen på nordsiden av ventilstasjonen er nødvendig for direkte tilkobling av gassrørledningene som kommer fra tunnelen mot sjøen. Den blir meget bratt. Men den andre tunnelen er anleggstunnel for uttransport for massene og den må kunne kjøres av lastebil, være slakere/lengre og kommer til overflaten lenger øst.

Byggeperioden på ca. 1,5 år vil uansett være en belastning og kryssing av Kalstøvegen kan ikke unngås. Sikkerhetssonen på 300 m fra Statpipe-ledningen ligger i avtalen mellom Equinor (tidl. Den norske stats oljeselskap) fra 1983 og kommunen. Den er også avtalt/tinglyst og kompensert for hver grunneier langs ledningen. Konsekvensen av endringen som følge av tunnel avtales mellom grunneier og Equinor/Gassco.

Se også omtalen av sikkerhetssonene og våre vurderinger under kapittel **Error! Reference source not found.** samt ROS-analysen, jf. vedlegg **Error! Reference source not found.**

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

3. Merknad nr. 3, mottatt 09.04.21

(grunneier gnr. 76/1) «Det må være et krav at arbeidsvei må ligge igjen, etter endt ferdigstillelse av arbeidet. Det må i den forbindelse utarbeides retningslinjer før oppstart, for bruk av veien for grunneiere.

Vedrørende overskuddsmasse, kan jeg kanskje være interessert i å utnytte dette på gnr/bnr 76/1».

Forslagsstillers kommentar:

Gassco og Equinor har besluttet at det etter at anleggsfasen kan ligge igjen en 3 meter bred turveg/traktorveg som opparbeides dersom grunneierne ønsker det. Den vil i så fall være øremerket grunneiere, eiere av ledningsanlegg og til bruk for ikke motorisert ferdsel for allmenheten. Det vises til kapittel **Error! Reference source not found.** angående etablering av turvegen.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

4. Merknad nr. 4, 28.05.21

«Viser til mottatt brev vedrørende utvidet planområdet i forbindelse med ny innfallstunnell Kalstø. Jeg viser til tidligere informasjon og kart vedrørende sikkerhetssonen. Jeg kan ikke se at dette følger de grensene som jeg har. For meg virker det som om dere har utvidet grensene. Jeg reagerer på måten brevet skrives på. Dere skriver at det ikke er noe nytt for grunneierne. I følge mine opplysninger er det noe nytt. Jeg ber om en ny redegjørelse og aksepterer ingen endringer i henhold til utvidet planområdet slik det nå gjøres. Dere legger beslag på områder som ikke har vært innbefattet av grensene tidligere. Imøteser et snarlig svar på dette.»

Forslagsstillers kommentar:

Norconsult har svart Torhild Kalstø den 9.6.2021:

Vi viser til brev av 18. mai 2021 vedrørende varsel om utvidet planområde – ny landfallstunnel på Kalstø og til dine spørsmål i mail av 28.5. 2021. Det har dessverre tatt noe lengre tid, fordi jeg ville ha en tilbake-melding fra både Equinor og Gassco.

Vi beklager at kartet sammen med brevet var uklar og ønsker å forklare hensikten.

Selv om planområdet er utvidet i forhold til planarbeidet som ble varslet i februar, understrekes at utvidelsen ikke innfører nye restriksjoner på eiendommene.

Imidlertid så benyttes anledningen med plan-arbeidet for landfallstunnelen på Kårstø til å plan-feste gjeldende restriksjoner, slik at dette blir transparent og enklere tilgjengelig for berørte parter og interessenter.

Når det gjelder utvidelsen i plan-kartet til 300 meter på hver side av Statpipe, viser vi til restriksjonene som ble fastsatt av Statens sprengstoffinspeksjon i brev av 9. august 1982 i forbindelse med anlegg av Statpipe rørledningene i Karmøy kommune. De strengeste restriksjonene gjelder 100 meter rundt anlegget på Kalstø og 40 meter på hver side av rørene, men det gjelder også noen (lettere) restriksjoner helt ut til 300 meter på hver side av Statpipe. Dette er grunnen til utvidelsen i plan-kartet.

Restriksjonene for Statpipe er omhandlet i overenskomst/avtale fra 1983 mellom Statoil på vegne av Statpipe-gruppen (nå Gassco på vegne av Gassled) og de berørte grunneiere artikkel III B punkt 2 bokstav e) som følger:

«Grunneierne er kjent med at Sprengstoffinspeksjonen i brev til Statoil av 9. august 1982 har lagt restriksjoner ved offentlig planlegging og arealdisponering innen 300 m på begge sider av rørledningstraséen. For de eiendommer som inngår i avtalen aksepteres disse restriksjoner uten erstatningsplikt for Karmøy kommune eller Statoil.»

Avtalen er tinglyst som en heftelse på berørte eiendommer, og de samme restriksjonene er nedfelt i avtale mellom Statoil på vegne av Statpipe-gruppen (nå Gassco på vegne av Gassled) og Karmøy kommune fra 1983. For din eiendom vil utvidelsen ikke omfatte reguleringsplan 4052, vedtatt 1.7.2019 (vist til utklipp fra kommunekart).

På østsiden av fylkesvegen ligger din eiendom gnr. 83/28 for det mest innenfor 200-meter-fareområde for Åsgardledningen (blå stiplet linje under). Dette kan du også sjekke på kommunekart.com.

Planutvidelsen vil da gjelde kun trekanten avmerket med fiolett sirkel fram til grå linje. Men som sagt ovenfor er det inngått avtale og tinglyste heftelser for alle eiendommer innenfor

300 m-sonen i 1983. Dette er årsaken til vår formulering at det ikke vil skje endringer for eiendommene.

Vi håper ovenstående gir tilfredsstillende svar på de spørsmål/innsigelser som du reiste.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

5. Merknad nr. 5, mottatt 20.04.21

«Hei, viser til brev av 18.05.2021. Vi har motatt et brev hvor du oppgis som kontaktperson. Jeg har i den forbindelse tre spørsmål til deg:

- 1) Gjelder dette en ny permanent grense eller er det en grense som kun vil gjelde i forbindelse med arbeidet med en eventuell ny tunnel? Om det er en midlertidig ny grense, hvor lenge vil den eventuelt gjelde?
- 2) I det kartet som er tilsendt (s/h) er det ganske krevende å se nøyaktig hvor grensene og de nye foreslåtte grensene går. Er det mulig for dere å oversende (gjærne digitalt) et bedre kart slik at det er mulig å se helt nøyaktig hvor dere foreslår de nye grensene?
- 3) Vi blir varslet om de nye grensene. Men så vidt jeg kan lese ut av varselet sier dette lite eller ingen ting om hvilke restriksjoner det eventuelt vil medføre på våre eiendommer.

Forslagsstillers kommentar:

Norconsult har svart Bjarne Hareide den 9.6.2021:

Vi viser til brev av 18. mai 2021 vedrørende varsel om utvidet planområde – ny landfallstunnel på Kalstø og til dine spørsmål i mail av 31.5. 2021. Det har dessverre tatt noe lengre tid, fordi jeg ville ha en tilbakemelding fra både Equinor og Gassco.

Vi beklager at kartet sammen med brevet var uklar og ønsker å forklare hensikten. Selv om planområdet er utvidet i forhold til planarbeidet som ble varslet i februar, understrekes at utvidelsen ikke innfører nye restriksjoner på eiendommene.

Imidlertid så benyttes anledningen med plan-arbeidet for landfallstunnelen på Kårstø til å plan-feste gjeldende restriksjoner, slik at dette blir transparent og enklere tilgjengelig for berørte parter og interessenter.

Når det gjelder utvidelsen i plan-kartet til 300 meter på hver side av Statpipe, viser vi til restriksjonene som ble fastsatt av Statens sprengstoffspeksjon i brev av 9. august 1982 i forbindelse med anlegg av Statpipe rørledningene i Karmøy kommune. De strengeste restriksjonene gjelder 100 meter rundt anlegget på Kalstø og 40 meter på hver side av rørene, men det gjelder også noen (lettere) restriksjoner helt ut til 300 meter på hver side av Statpipe. Dette er grunnen til utvidelsen i plan-kartet.

Restriksjonene for Statpipe er omhandlet i overenskomst/avtale fra 1983 mellom Statoil på vegne av Statpipe-gruppen (nå Gassco på vegne av Gassled) og de berørte grunneiere artikkel III B punkt 2 bokstav e) som følger:

«Grunneierne er kjent med at Sprengstoffspeksjonen i brev til Statoil av 9. august 1982 har lagt restriksjoner ved offentlig planlegging og arealdisponering innen 300 m på begge sider av rørledningstraséen. For de eiendommer som inngår i avtalen aksepteres disse restriksjoner uten erstatningsplikt for Karmøy kommune eller Statoil.»

Avtalen er tinglyst som en heftelse på berørte eiendommer, og de samme restriksjonene er nedfelt i avtale mellom Statoil på vegne av Statpipe-gruppen (nå Gassco på vegne av Gassled) og Karmøy kommune fra 1983.

For din eiendom gnr. 76/2 som ligger like sør for reguleringsplan 4052, vedtatt 1.7.2019 og på østsiden av fylkesvegen med «Torvdalen» (vist til utklipp fra kommunekart), vil 300 m faresonen (ytterkanten) berøre en del av eiendommen.

Dette gjelder mest østsiden av fylkesvegen hvor 200-meter-fareområde for Åsgardledningen (blå stiplet linje under) ligger i gjeldende reguleringsplan, mens 300 meter grensen vil komme lenger sør (grå linje i vedlagt kart/planvarsel, se figur 63). Kommuneplan/reguleringsplan kan du også sjekke på kommunekart.com.

Planutvidelsen vil da gjelde område avmerket med fiolett sirkel fram til grå linje (vedlegg til mail). Men som sagt ovenfor er det inngått avtale og tinglyste heftelser for alle eiendommer innenfor 300 m-sonen i 1983.

Dette er årsaken til vår formulering at det ikke vil skje endringer for eiendommene, samtidig som vi bekreftet av plankartet skal gjenspeile varige rettslige forhold.

Jeg vedlegger avtalen mellom kommunen og Statoil fra 1983 til informasjon. – Tunnelarbeidene vil skje fra dagens tunnelportal og rett ved og på nordsiden av ventilstasjonen.

Vi håper ovenstående gir tilfredsstillende svar på de spørsmål/innsigelser som du reiste. Vi kan også opplyse at vi fremdeles er i en innledende fase som betyr at planforslaget vil bli sendt til kommunen og etter behandling og vurdering av kommunen, vil den bli lagt ut til offentlig ettersyn og med muligheter for innspill fra dere.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.

6. Merknad nr. 6, mottatt 02.06.21

«Hei, viser til brev av 18.05.2021. Vi har mottatt et brev hvor du oppgis som kontaktperson. Jeg har i den Jeg har mottatt varsel om utvidet planområde på Kalstø som berører mine eiendommer Gnr/Bnr 83/160, 83/182 og 83/183. I tillegg er jeg medeier i 83/28. Jeg godtar ikke at det legges ytterligere restriksjoner på mine eiendommer slik at bruken/verdien forringes.»

Forslagsstillers kommentar:

Grunneier fikk følgende svar den 2.6.2021:

Bare til informasjon: reguleringsplanen 4052 fra 1.7.2019 for boligområde Kalstø, hvor gnr./bnr. 83/160, 83/182 og 83/183 ligger innenfor skal gjelde videre uten endringer. - Det er heller ikke nye restriksjoner for den delen av gnr. 83/28 som ligger øst for Kvalavågsvegen, da så å si hele eiendommen ligger innenfor 200 m sonen for Åsgardledningen. Denne sonen inngår allerede i gjeldende reguleringsplan fra 1999 og ligger i kommuneplanen for Karmøy. –

I tillegg fikk han samme svar som Torhild Kalstø den 9.6.2021, fordi merknader gjelder samme eiendom.

Administrasjonens kommentar:

Ingen ytterligere kommentar.