



Notat

Til:

Kopi til:

Saksbehandler: Yvonne S. Løvseth

Vår referanse: 21/671- 43 / PLANID-4089, PLAN-Ny landfallstunnel Statpipe Kalstø, PLANTYPE-35, FA-L13, Gnr/Bnr-77/15

Dato: 09.11.2021

Emne: Offentlig ettersyn - merknadssvurdering

Detaljregulering for Ny landfallstunnel Statpipe Kalstø med planident 4089

Sammendrag av innkomne merknader ved offentlig ettersyn m/saksbehandlers kommentarer:

Dok.nr	Navn/Adresse	Sidetall
36	Avinor AS	
37	VAR (intern)	
38	Fiskeridirektoratet	
39	Statens vegvesen	
40	Statsforvalteren i Rogaland	
41	Rogaland fylkeskommune	
44	Fiskarlaget Vest	
45	Direktoratet for mineralforvaltning	
46	Kystverket	

Avinor AS, 05.10.2021

Planområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjoner/hinderflater i restriksjonsplanen for lufthavnen:

1. Horisontalflaten (størstedelen av planområdet). Horisontalflaten ligger på kote 71 meter over havet, dvs. 45 meter over rullebanen.
2. Sideflaten (et lite område lengst i øst). Sideflaten har en restriksjonshøyde på kote 57 – 71 moh, med strengest restriksjoner lengst øst i planområdet.

Anleggsvei i Revadalen:

Anleggsområdet i Revadalen ligger ca. 30 – 50 meter lavere enn horisontalflaten (kote 71 moh.).

Tunnel – åpninger og massedeponi:

Kotehøyden i midlertidig lagringsområde og på topp av terreng ved tunnel – åpningene er på ca. 25 moh i den vestre delen av planområdet, som ligger innenfor horisontalflaten (kote 71 moh).

Med bakgrunn i overnevnte vurderinger anser Avinor at de planlagte anleggsarbeidene med tilhørende konstruksjoner, ikke vil komme i konflikt med høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for lufthavnen. Det samme gjelder for kranbruken innenfor planområdet. Følgelig kan anleggsmaskiner og kraner operere uavhengig av flytrafikk til og fra Haugesund lufthavn. Det vil ikke være nødvendig med risikoanalyse for de planlagte anleggsarbeidene, herunder kranbruk.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Kranbruk

Haugesund lufthavn skal varsles i forkant ved opp- og nedrigging av byggekraner.

På Kvigefjell må det ikke lagres masser som overstiger opprinnelig terreng på ca. 50 moh.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert med hensyn til byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen. Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radiotekniske vurderinger

Dersom det skal etableres nytt bygg/tilbygg/anlegg over kote 46,3 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetening, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.

Ved bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bom overstiger kote 46,3 meter over havet, skal tiltakshaver sende søknad til Avinor flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranen.

Det aksepteres bruk av mobilkran med kranarm opp til 50 meter over terreng uten krav til radioteknisk vurdering.

Farlig eller villedende belysning

Planområdet er vurdert med hensyn til farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflyging til lufthavnen.

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Eventuelle skilt/profilering på fasader skal godkjennes av Avinor. Det anbefales at belyste skilt anlegges med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys på tomten i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter i forbindelse med innflyging kan Avinor kreve at lysbruken endres.

Forebygging mot «birdstrike»

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike». Denne faren er mest kritisk ved avganger. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke

lufthavnens nærområde for endringer i risikobildet i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Avinor ber om at følgende tas med i planbestemmelsene:

Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Haugesund lufthavn Karmøy

Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring/ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.

Til orientering ligger den østre delen av planområdet innenfor gul flystøysone.

Dersom bestemmelser for følgende tema ikke innarbeides i detaljreguleringsplanen, må dette brev forstås som en innsigelse til planen;

- Kranbruk, jf. punkt 2
- Krav til radiotekniske vurderinger, jf. punkt 3
- Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Haugesund lufthavn Karmøy, jf. punkt 5.

Vurdering:

Det er lagt inn rekkefølgekrav om varsling av opp- og nedrigging av kran i planbestemmelsene (punkt 10.3)

Forebygging mot «birdstrike» og krav til radiotekniske vurderinger er lagt inn i planbestemmelsene henholdsvis punkt 3.8 og 3.9.

Når det gjelder bruk av lys er det stil krav om en lysplan som skal godkjennes av havnemyndighetene og luftfartsmyndighetene. Dette skal i utgangspunktet forhindre villende lys for lufttrafikk og for båttrafikk.

Fiskeridirektoratet, 06.10.2021

Fiskeridirektoratet har ingen ytterligere innspill til planarbeidene. Vi ber om kopi av planvedtaket.

Vurdering:

Ingen ytterligere vurdering.

Statens vegvesen, 11.10.2021

Forutsetter at utforming av avkjørslser og andre trafikksikringstiltak i tilknytning til fylkesveien, avklares i nært samarbeid med Rogaland fylkeskommune som veieier. Statens vegvesen har ellers ingen vesentlige merknader eller kommentarer til detaljregulering av ny landfallstunnel på Kalstø.

Vurdering:

Viser til vurdering av uttale fra Rogaland fylkeskommune. Ellers ingen ytterligere vurderinger.

Statsforvalteren i Rogaland, 11.10.2021

Planforslaget medfører etablering av midlertidige og til dels permanente anleggsveier gjennom områder som i dag delvis består av myr. Myrområder er viktige for overvannshåndtering, biologisk mangfold og lagring av klimagasser. Inngrep i myr er derfor uheldig. Statsforvalteren gir faglig råd om at anleggsveien legges på duk. Av hensyn til myra har vi også faglig råd om at vegen tilbakeføres, eventuelt at det legges begrensninger for bruken av vegen, slik at den kun brukes som turveg. Vi legger til grunn at turvegen ikke skal brukes som kjøreveg.

Vurdering:

Rogaland fylkeskommune, 14.10.2021

Friluftsliv

Det er viktig at forslaget legger opp til minst mulig ulempe for friluftslivet. Dette innebærer blant annet å gjøre perioder med nedstenging (av turtrase) kortest mulig, og fortrinnsvis til månedene med minst turaktivitet. Det er viktig å gi forutsigbarhet om når og hvor lenge turvegene vil være stengt. Denne informasjonen bør være tilgjengelig i form av informasjonsskilt ved innfallsportene til området og ved kryssing av Revadalen.

Sikkerhetsavstand/hensynssoner

I forslag til planbestemmelser er det gitt følgende føring for sonen på 40 meter langs Statpipe- og Sleipnirkondensatledningen: «Veger som er åpne for alminnelig ferdsel, er ikke tillatt i lengderetningen». Dersom det åpnes å videreføre anleggsvegen som en turveg etter anleggsfasen bør denne bestemmelsen presiseres slik at det er tydelig gjelder begrensninger på alminnelig motorisert ferdsel.

Samferdselstekniske innspill:

1. For bestemmelse 5.1.6 må formuleringen «skogbruksveg» fjernes, og KV2 og KV3 må inngå i denne bestemmelsen. Skrives om følgende: «Avkjørslene KV1, KV2, KV3 og KV7 skal utformes i samsvar med vegnormal N100 som var gjeldende ved oppstart av planarbeidet. Det skal lages teknisk plan i samsvar med håndbok R700 som sendes Fylkeskommunen for godkjenning før anleggsperioden. Ved slutten av anleggsperioden varsles Fylkeskommunen for godkjenning av permanent landbruksavkjørsel.
2. Bestemmelse 5.1.2 må fjernes. Avkjørsel KV2 og KV3 skal inngå i bestemmelse 5.1.6 og skal utformes iht. gjeldende vegnormaler.
3. Graving over og langs fv. 4824 må avklares med Rogaland fylkeskommune i god tid før anleggsstart. Dette må inngå som egen bestemmelse. Samferdsel kommenterte dette ved varsel om oppstart av plan, men vi kan ikke se at dette er kommentert i plandokumentene til høringen.
4. Det vil i forbindelse med gjennomsyn av de tekniske planene avklares om det er behov for en gjennomføringsavtale.
5. Vi ønsker å presisere at all lagring ved M2 skal gjøres utenfor byggegrensen.
6. Det er uttalt at 100 meter av fylkesvegen skal benyttes i forbindelse med transport. I forbindelse med 2. gangs behandling av planen må det gjøres en vurdering om det er behov for særlige tiltak knyttet til dette strekket, med hensyn til bærelag, bredde etc.
7. Siktkrav for KV1 skal være 6mX105m iht. vegnormal N100 fra 2019.
8. Det må tilføres en egen bestemmelse som sier at det skal utarbeides skiltplan knyttet til fylkesvegen, og at denne skal oversendes Rogaland fylkeskommunen for godkjenning.
9. For bestemmelse 5.1.1 skal siste setning om at «det ikke er krav om ytterligere tiltak til fylkesvegene» fjernes.

Vurdering:

Det er spesifisert i planbestemmelse 8.2.2 Område for brann- og/eksplosjonsfare H350_2 etc. 40 meter fra Statpipe- og Sleipnirkondensatledningen at forbud mot alminnelig ferdsel langs traseen gjelder alminnelig motorisert ferdsel.

Samferdselsinnspill:

1. Planbestemmelse 5.1.6 er endret i henhold til forslag fra fylkeskommunen.
2. 5.1.2 tas ut av planbestemmelsene som følge av endring i 5.1.6
3. Bestemmelsen tas inn som rekkefølgekrav 10.4
4. Kommunen tar dette til orientering.

5. #M2 sin vestre grense ligger inntil byggegrensen til fylkesveien. Det sier seg selv at det ikke er tillatt å lagre masser utenfor areal som er avsatt til det.
6. Plansaken er sendt fylkeskommunen for uttale. Det er fylkeskommunens oppgave, som veieier, å vurdere om deres veier er i god nok stand eller ikke. Hvis den ikke er det, er det fylkeskommunen som må si hvilke tiltak som er nødvendig for å korrigere svakheten ved strekningen. Kommunen og/eller privat konsulent har ikke myndighet til offisielt å vurdere fylkeskommunale veier i denne sammenheng.
7. Kommunen har valgt og ikke å endre frisktsonene i plankartet, selv om vegstrekningen formelt er en 80 km – sone. Begrunnelsen er at vegstrekningen nord for 50 km – sonen som stopper ved Kvalavåg har en standard som ikke gjør det mulig å kjøre i 80 km/t. For strekningen mellom KV1 og KV3 vil det bli søkt om anleggsskilting og nedsatt hastighet i anleggsperioden, tilsvarende som for strekningen mellom KV7 og avkjørsel til Kvigafjell. Etter at anleggsfasen er avsluttet vil KV3 bli stengt igjen og KV1 bli en landbruksavkjørsel med svært lite trafikk. KV2 er den permanente hovedavkjørselen til ventilstasjonen og har relativt lite trafikk i driftsfasen.
Å anlegge så store siktsoner for KV1 og KV3 vil også kreve store landskapsinngrep som ikke er ønskelige hvis de ikke er nødvendige.
8. Planbestemmelsen er lagt til som punkt 3.8.
9. Setningen er fjernet i henhold til uttalen.

Hva gjelder friluftsliv skal anleggsperioden vare i 18 mnd, som det er opplyst om i plandokumentene. Nødvendigvis må noen av de månedene falle i sommerhalvåret, ellers tar det enda lenger tid før anlegget er ferdig. Tiltaket er planlagt startet før hekkeperioden til hubroen, som betyr at de fleste månedene vil falle i de kalde periodene av det aktuelle tidsrommet.

Fiskarlaget Vest, 20.10.21

Generelt advarer Fiskarlaget Vest mot stadig småutbygging som beslaglegger areal i sjøen. De minner om at sjøvern er like viktig for fiskenæring som jordvern er for jordbruk. De gjør også oppmerksom på at lyssettingen på land ikke må blende eller være til ulempe for fiske/ferdsel på sjøen.

Fiskarlaget Vest forutsetter at hensynet til fiskeri er tilstrekkelig utreda og at tilstrekkelig avbøtende tiltak blir iverksatt under utbyggingsgasen og driftsfasen. Fiskerinæringa er avhengig av et rent og produktivt kyst- og havmiljø, og egne areal til å fiske på.

Vurdering:

Forelagte planforslag legger i grunnen ikke opp til utbygging i sjøen. Det meste av aktivitet utenfor landarealene vil foregå under bakken. Dette vil også foregå i henhold til konsesjon som er gitt av andre myndigheter enn kommunen. Kommunen antar at fiskeriinteressene også blir hørt i de prosessene.

Planen har tatt høyde for at overflatevann som renner til sjøen ikke skal være forurenset, og at området etter anleggsfasen vil fortsette mye på samme måte som det gjør i dag.

Direktoratet for mineralforvaltning, 22.10.21

Hovedformålet med reguleringen er å bygge tunnel rundt gassrørledningen. Med denne arealbruken vurderer DMF at tiltaket er utenfor mineralloven §3 og omfattet av unntaket for uttak av masse som hovedsakelig er en del av annen utnyttelse av grunnen i andre ledd 2. pkt. Økonomisk gevinst ved salg av masse til Kvigefjell masseuttak er ikke avgjørende, da det er uttaket av massene som er nødvendig for realisering av formålet. Det legges til grunn for vurderingen at det ikke skal tas ut mer masse enn det som er nødvendig for realisering av tiltaket. Når det gjelder uttaksperiode opplyses det at uttaket skal skje i en periode på 18 mnd. DMF vurderer at det viser en ambisjon om å planlegge for en god sammenheng mellom uttak og realisering av tiltaket. Uttaket og etterbruken av

området vil etter dette ivaretas og kontrolleres gjennom annet regelverk enn mineralloven, i første omgang gjennom plan- og bygningsloven.

Undersøkelsesrett

Planområdet berører område med undersøkelsesrett Feøy 105. DMF legger til grunn at rettighetshaver er informert om planprosessen, omfang av rettighetsområdet og navn på innehaver av rettighet fremgår av vårt kartinnsyn.

Vurdering:

Kommunen har ikke kommentarer til DMF sin vurdering av planforslaget. Hva angår varsling av innehaver av undersøkelsesrett i området Feøy 105 viser DMF sin kartportal at massene som skal tas ut ikke er innenfor dette området. Massene skal tas ut vest for dette området, og deretter transporteres til et eksisterende masseuttak på Kvigefjell. Kvigefjell ligger riktignok innenfor område Feøy 105, men dette er bare der massene blir lagret. Det har derfor ikke vært ansett som nødvendig å varsle innehaverne av undersøkelsesrett Feøy 105 spesielt.

Kystverket, 21.10.21

Kystverket har utfra en havne- og farvannsmessig vurdering ikke merknader til de arealdisponeringer som er gjort i framlagt forslag til detaljregulering. Planlagt landfallstunnel vil bli etablert under sjøbunnen og vil få sitt utløp/innslag i eksponert farvann. Det må tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighetene.

Vurdering:

I denne planen legges det ikke til rette for at noe skal skje i sjøen. Det er derfor ikke tatt med at tiltak som skal faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighetene, siden dette kan føre til misforståelser om at en tilrettelegger for det. De tiltak som skal skje i/under havet vil skje i henhold til en konsesjon, og denne er det ikke kommunen som gir. Kommunen går ut i fra at berørte myndigheter høres i den prosessen.

Det er tatt med i planbestemmelsene at lysplan skal godkjennes av havnemyndighetene så vel som luftfartsmyndighetene, da lyssettingen under anleggsarbeidene kan ha noe å si for skipsfart.