

NOTAT

OPPDRAAG	Detaljregulering CO ₂ -terminal i Haugaland Næringspark og CO ₂ -rørledning i sjø	DOKUMENTKODE	10229402-PLAN-NOT-9005
EMNE	Merknadsbehandling varsel om planoppstart og høring av planprogram	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Horisont energi AS	OPPDRAAGSLEDER	Espen Eek
KONTAKTPERSON	Karianne Eidesen	SAKSBEHANDLER	Eivind Holmvik
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10232031 – By – og områdeutvikling

1 Merknadsbehandling

Det ble varslet oppstart av planarbeid og planprogram på høring 17. mars med høringsfrist 2. mai 2023.

Det kom 30 merknader i løpet av høringsperioden. Merknadene i tabell 1-1 under er fordelt mellom de aktuelle kommunene basert på innkomne kommentarer fra oppgitt gnr. og bnr. eller fokus i merknad.

Vi setter pris på alle innkomne merknadene, og har hatt en grundig gjennomgang av alle. Av de 30 innkomne merknadene er det 19 som er vurdert til å gi kommentarer som omhandler planprogrammet. Under forslagstillers kommentarer er det oppgitt hvis det er gjort endringer i planprogrammet. De fleste kommentarene vurderes som allerede ivaretatt gjennom planprogrammet, eller vil bli evaluert ved utarbeidelsen av planforslaget når utredninger og vurderinger som framgår av planprogrammet er gjennomført.

00	16.05.23	Oppsummering etter høring	Eivind Holmvik	Espen Eek	Espen Eek
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Tabell 1-1: Oversikt over merknader. Fordelingen av merknadene mellom kommunene er gjort med bakgrunn i oppgitt gnr. og bnr. eller basert på tolking av innhold. Merknader med farge omhandler planprogrammet, de med mørk blå farge har medført endring av planprogrammet, øvrige merknader omhandler plan og planprosessen og vil bli tatt med i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.

Part	Felles	Tysvær	Karmøy	Bokn	Kvitsøy
Bane Nor	X				
Grieg Seafood				X	
Riksantikvaren	X				
Kystverket	X				
Martin Bruvoll			X		
Statnett		X			
Villy Solvang			X		
Fagne AS		X		X	
Stavanger maritime museum	X				
RFK kulturarv	X				
DSB	X				
Petroleumstilsynet	X				
Ingvar A. og Grethe Nordeide			X		
Elisabeth Q. Eikeland,			X		
RFK, Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen	X				
NVE	X				
Randi Agnes Lea Gausvik m.fl.			X		

Anita Schöpwinkel		X			
Ester Rigmor og Øyvind Røthe		X			
Evy Tveit og Rolf Christen Oftedal		X			
Friluftsrådet Vest			X		
Leiv H. Kaldheim		X			
Bjarne Hareide		X			
Gro Lavold og Brynjulf Hovland	X				
Statens Vegvesen	X				
Fiskeridirektoratet	X				
Statsforvalteren i Rogaland	X				
Avinor (2 merknader)	X				
Sør-Norges Fiskarlag	X				

Merknadene er oppsummert i påfølgende avsnitt med forslagsstillers kommentar i kursiv:

1.1 Felles

1.1.1 Bane Nor, datert 17.03.23

«Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.»

Forslagstillers kommentar
Merknaden tas til orientering.

1.1.2 Riksantikvaren, datert 21.03.23

«Når det gjelder forvaltningen av kulturminner under vann har fylkeskommunen saksbehandlingsansvar for kulturminner fra land og ut til 24 nautiske mil fra grunnlinjen (tilstøtende

sone). I denne sonen gjelder kulturminneloven. Det må avklares med Rogaland fylkeskommune og Stavanger maritime museum hvilke undersøkelser som er nødvendig langs aktuelle rørlednings- og kabeltraseer innenfor denne sonen.

Ettersom hele planområdet ligger innenfor grunnlinjen eller tilstøtende sone, vil Riksantikvaren ikke uttale seg i denne saken.»

[Forslagstillers kommentar](#)

[Merknaden tas til orientering.](#)

1.1.3 Kystverket, datert 21.03.23

Innspill til planen

«(...) Planområdet berører hovedled 1046 og 1048 Karmøy-Skudenesfjorden sør- og nord, hovedled 1500 Feisteinsleia-Karmsund, biled 2150 Austdjupe, biled 2143 Boknasund og biled 2146 Persloen-Karmsundet.

Det er viktig at det ikke planlegges for tiltak som begrenser sikker og effektiv ferdsel for sjøtrafikken.

[Forslagstillers kommentar](#)

[Forholdet til sikker og effektiv ferdsel for sjøtrafikken vurderes å være ivarettatt gjennom vurderingstemaet «maritime forhold» \(kap 6.7.10 i planprogrammet\), der det bl.a. framgår at «Endringen i skipstrafikken som følge av tiltaket skal beskrives og vurderes ift. øvrig bruk som fiske og fritidsbruk».](#)

«Planområdet krysser mange kabler og rørledninger. Legging av rør og kabler krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Kystverket oppfordrer til å avklare privatrettslige forhold for kryssinger av disse allerede i planarbeidet.»

[Forslagstillers kommentar](#)

[Merknaden tas til orientering. Avklaring av privatrettslige forhold vil håndteres gjennom egen prosess og ikke som en del av reguleringsplanen.](#)

Konsekvensutredning

«(...) Kystverket registrerer planmyndighetens beslutning om at planen er omfattet av krav til konsekvensutredning og har ingen kommentarer til dette.»

[Forslagstillers kommentar](#)

[Merknaden tas til orientering.](#)

1.1.4 Fagne AS, datert 14.04.23

«(...) Fagne har noen eksisterende nettanlegg innenfor planområdet som det må tas hensyn til (...)

- Kartutsnitt 1: Haugaland Næringspark kaiområde.
- Kartutsnitt 2: Sjøkabel Fosen – Vestre Bokn nord.
- Kartutsnitt 3: Sjøkabel Karmøy sørøst – Vestre Bokn vest.

[Forslagstillers kommentar](#)

[Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.](#)

«Avhengig av hva de planlagte tiltakene vil ha behov for av nytt effektuttak, kan det være aktuelt med ny(e) nettstasjon(er) innenfor planområdet.

Med bakgrunn i dette, bør det fremgå av planbestemmelsene, at det tillates oppført ny(e) nettstasjon(er) innenfor planområdet. Evt. kan det i tillegg, etter nærmere avtale med Fagne, avsettes egnede arealer i plankartet med formål «Trafo / Energianlegg».

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Det er på nåværende tidspunkt ikke tatt stilling til om det er behov for nye nettstasjoner i planområdet. Merknad vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

1.1.5 Stavanger maritime museum, datert 14.04.23

«(...) Stavanger maritime museum varsler at vi kommer til å kreve gjennomføring av arkeologiske registreringer av varslet planområde på grunn av potensialet for hittil ukjente §14 skipsfunn. Vi gjør oppmerksom på at vi første kan kreve å gjennomføre arkeologisk registrering i sjø når saken kommer på offentlig ettersyn. Vi ønsker allikevel å gå i dialog med planstiller på et tidlig tidspunkt slik at dette kan gjennomføres på en god og effektiv måte. Omfang og metodevalg for en arkeologisk registrering, herunder tidspunkt og budsjett, vil bli nærmere fastsatt etter dialog med planstiller og gjennomgang av tilgjengelig data fra planstiller.

Det er viktig at planstiller setter en hensiktsmessig plangrense i sjø. Vi minner om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder alt omsøkt areal. Vi ber tiltakshaver om å oversende endelig planavgrensning så snart den foreligger.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Forslagstiller vil imidlertid påpeke at foreløpig plangrense i sjø er satt på bakgrunn av mulig utbredelse av hensynssone og at det kun er direkte rundt selve terminalen og langs rørledningstraseen sjøbunnen vil påvirkes. Forslagstiller vil fortsette dialogen med Stavanger maritime museum rundt nødvendige arkeologiske registreringer.

«Stavanger maritime museum ønsker å komme i dialog med tiltakshaver så tidlig som mulig. Av erfaring vet vi at data fra forundersøkelser kan inngå i vårt vurderingsgrunnlag i avklaring av konflikt med fredede kulturminner under vann. Eksempler på data er høyoppløselig multistråleekkolodd, side-scan sonar, syntetisk apertur-sonar og/eller ROV-video av sjøbunnen.

Dersom planstiller skal gjennomføre sjøbunnskartlegginger kan det være hensiktsmessig at en arkeolog fra Stavanger maritime museum deltar for fortløpende tolkning av data. Dette vil kunne fremskynde en uttale fra og redusere kostnader for planstiller».

Forslagstillers kommentar

Forslagstiller vil fortsette dialogen med Stavanger maritime museum med hensyn til gjennomføring av sjøbunnskartlegging.

1.1.6 Rogaland fylkeskommune kulturarv, datert 25.04.23

«Fylkesdirektøren har oversendt denne planene til Stavanger maritime museum som fag og forvaltningsmyndighet for kulturminner i sjø og vassdrag. Stavanger Maritime museum (Smm) skal som fag og forvaltningsmyndighet, ta stilling til forholdet til freda kulturminner i sjø og vassdrag etter kulturminneloven med forskrifter.»

«(...) Da prosjektet i sin helhet er i sjø har fylkesdirektøren ingen merknad når det gjelder tiltakets innvirkning på automatisk fredete kulturminner på land.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Prosjektet ligger ikke i sin helhet i sjø. Det planlegges en terminal for mottak og mellomlagring av CO₂ på land i Gismarvik i Tysvær kommune. Kulturminner på land er imidlertid håndtert som en del av konsekvensutredning som allerede er gjennomført for Haugaland Næringspark.

1.1.7 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), datert 26.04.23

«(...) Det planlagte tiltaket vil være omfattet av forskrift om håndtering av farlig stoff, og ikke av storulykkeforskriften. Forslag til planprogram (dokument: 10229402-PLAN-RAP-9005) kap. 4 Rammer og premisser for planarbeidet refererer til brann- og eksplosjonsvernloven og storulykkeforskriften, men ikke til forskrift om håndtering av farlig stoff.

Forslagstillers kommentar

Under kap. 4.1 i planprogrammet tilføyes forskrift om håndtering av farlig stoff, og henvisning til storulykkeforskriften tas ut.

«Vi ser det som positivt at det i forslag til planprogram, kap. 6.7.12 Risikovurdering omtales hvordan en kvantitativ risikovurdering skal utføres i henhold til DSB sine Retningslinjer for kvantitative risikovurderinger for anlegg som håndterer farlig stoff. Behovet for eventuelle hensynssoner skal beskrives i planforslaget, og angis på plankartet, og angis med bestemmelser i reguleringsplanen.

Videre beskrives det i samme kapittel hvordan det vil bli utarbeidet en ROS-analyse i tråd med PBL bestemmelser, og DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Det planlagte mottak- og mellomagringsanlegget i Gismarvik er i utgangspunktet ikke omfattet av krav om samtykke etter forskrift om håndtering av farlig stoff § 17 første ledd. I særskilte tilfeller fatter DSB vedtak om at andre virksomheter omfattes av krav om å innhente samtykke dersom virksomhetens plassering og utforming tilsier det, jf. forskrift om håndtering av farlig stoff § 17 fjerde ledd.

Med bakgrunn i forskrift om håndtering av farlig stoff § 17 fjerde ledd er det forhåndsvarslet den 25.04.2023 at det vil bli fattet vedtak om å innhente samtykke til håndteringen av CO₂ ved mottak- og mellomagringsanlegget i Gismarvik.

Et samtykke innebærer at DSB har vurdert risikoen omgivelsene utsettes for som akseptabel, og skal innhentes i rimelig tid før bygging kan påbegynnes.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

1.1.8 Petroleumstilsynet, datert 26.04.23

«(...) Petroleumstilsynet er delegert myndighet for regulering av, og tilsyn med, sikkerhet og arbeidsmiljø ved transport og injeksjon av CO₂ som faller inn under forskrift om utnyttelse av undersjøiske reservoarer på kontinentalsokkelen til lagring av CO₂ og om transport av CO₂ på kontinentalsokkelen. Vi tar varselet om oppstart av planarbeid til informasjon, og ber om å bli holdt orientert om den videre prosessen.»

*[Forslagstillers kommentar](#)**Merknaden tas til orientering.***1.1.9 Rogaland Fylkeskommune v/Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen, datert 26.04.23**

«(...) Fylkesdirektøren støtter forslag til utredningstema, og vil understreke viktigheten av å vurdere avbøtende tiltak som en del av konsekvensutredningen. Hvilke avbøtende tiltak som blir innarbeidet i planen kan ha stor betydning for endelig konsekvens. For flere tema, blant annet naturmangfold, vannmiljø og fiskeri og havbruk vil det også være særlig viktig å vurdere konsekvens og nødvendige avbøtende tiltak i anleggsfasen.»

*[Forslagstillers kommentar](#)**Merknaden tas til orientering, og avbøtende tiltak i anleggsfasen vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.*

Det kommer ikke fram av planinitiativet hvor mange arbeidsplasser som vil være knyttet til CO₂ terminalen. Fylkesdirektøren minner om føringer i Regionalplan for areal og transport på Haugalandet om at det bør utarbeides krav til mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med mer enn 50 ansatte. Mobilitetsplanen skal beskrive transporttilbudet, angi forventet reisemiddelfordeling for virksomheten (ansatte og besøkende), og identifisere tiltak for å stimulere til økt andel miljøvennlig transport.

*[Forslagstillers kommentar](#)**Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.***1.1.10 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 27.04.23***[«\(...\) Områdeskred \(kvikkleire\)»](#)*

Tiltaksområdet på land og i sjø ligger under marin grense. Vi forutsetter at sikkerhet mot områdestabilitet blir vurdert i plandokumentene, for eksempel som en del av ROS-analysen.

Det kan være svært vanskelig å forutse konsekvensene av en lokal overbelastning i sjø. For alle tiltak i strandsonen, spesielt ved utfylling, må det alltid gjøres grunnundersøkelser og stabilitetsvurderinger, jf. kapittel 2.8 og kapittel 3.2 NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Områder med eventuell fare for kvikkleireskred må innarbeides som hensynssoner i plankartet og tilknyttes bestemmelser som ivaretar tilstrekkelig sikkerhet.»

*[Forslagstillers kommentar](#)**Merknaden tas til orientering. Grunnundersøkelser vil inngå som en del av fagnotatet for områdestabilitet som er oppgitt i planprogrammet.**[«Vassdragstiltak»](#)*

Dersom planarbeidet legger til rette for uttak av ferskvann fra vassdrag eller grunnvann, må det meldes til NVE for en konsesjonspliktavurdering så tidlig som mulig i planprosessen. For mer informasjon, se Tiltak i vassdrag og grunnvann - NVE.»

*[Forslagstillers kommentar](#)**Merknaden tas til orientering. Det legges på nåværende tidspunkt i planprosessen opp til at anlegget skal tilkobles kommunal vannforsyning. Ved valg av en annen ferskvannsløsning vil aktuelle regelverk følges opp.*

«Energianlegg

Det er transmisjonsnett i planområdet. Vi viser til høringsuttalelse fra Statnett AS datert 23.03.2023. (...) Vi forventer at Statnett sin høringsuttalelse blir lagt til grunn for planarbeidet. Dersom disse interessene ikke er ivaretatt i plandokumentene ved høring og offentlig ettersyn, kan det være grunnlag for at NVE fremmer innsigelse (...).»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Statnetts innspill, kap. 1.2.1.

1.1.11 Statens vegvesen, datert 02.05.23

«(...) Det er forventet økt trafikk til Haugaland næringspark som følge av tiltaket. Trafikale forhold i anleggs- og driftsfasen på vegnettet vil bli vurdert som en del av planarbeidet.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

«Planområdet krysser Karmøytunellen, og vi legger til grunn at avklaringer rundt hensynssone og sikring av tunellen avklares med Rogaland fylkeskommune som vegeier og rett vegmyndighet for fylkesveger.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Avklaringer med fylkeskommunen vedrørende Karmøytunellen vil bli fulgt opp i den videre planprosess.

«Vi forbeholder oss retten til å komme med ytterligere merknader når et planforslag foreligger.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

1.1.12 Fiskeridirektoratet, datert 02.05.23

«(...) I varselet framgår at tiltaket er omfattet av Forskrift om konsekvensutredning § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Vi forutsetter tilfredsstillende beskrivelse og vurdering av planens virkninger på marine naturtyper som tareskog-, ålegras- og skjellsandforekomster samt gytevirksomhet o.a. biologisk mangfold i sjø. Fiskeridirektoratet forutsetter også at konsekvenser for fiskeriene og akvakulturvirkosomhet beskrives og vurderes som en del av planprosessen.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Naturmangfold i sjø vurderes å være ivaretatt gjennom å være et utredningstema «fiskeri og havbruk» i planprogrammet. Det fremgår her at det skal redegjøres for «konsekvenser for sjøfugl, og flora og fauna i vannmasser, på sjøbunnen og i strandsonen».

«Vi anbefaler å ha kontakt med aktuelle lokale fiskere/fiskerlag/Norges fiskarlag, for å avklare kabeltraseen og gjennomføring av tiltak ift. fiskeriene, og at man benytter Fiskeridirektoratets kartverktøy (<https://portal.fiskeridir.no/akva>) for nærmere avklaring av eventuelle akvakulturinteresser langs rørledningstraséen. (...). Vi forutsetter at eiere av aktuelle akvakulturanlegg varsles, og eventuelt at det opprettes nærmere dialog med disse.»

Forslagstillers kommentar

Av planprogrammet fremgår det at lokale, regionale og nasjonale fiskeri- og havbruksmyndigheter skal kontaktes i forbindelse med utredningen av fiskeri og havbruk. Basert på denne innkomne

kommentaren vil det under avsnitt 6.7.4 i planprogrammet tilføyes at lokale fiskeriinteresser også skal kontaktes i forbindelse med utredningen. I tillegg skal offentlig tilgjengelig informasjon som databaser, fagrapporter og vitenskapelig litteratur benyttes i utredningen.

Eier av akvakulturanlegg vil følges opp i den videre planprosessen dersom deres anlegg blir berørt av tiltak i reguleringsplanen.

«I utgangpunktet bør en særlig unngå å legge rørledninger, sjøkabel o.l. i reketrålfelt og der det foregår notfiske, men også i andre områder hvor det er registrert fiske med aktive eller passive redskap. Trasevalg må også avklares mot eventuell taretråling.² Alternativt må rør, ledninger og kabel være absolutt overtrålbare og ikke til hinder for annen type fiske. Videre vil akvakulturvirkosomhet i sjø innebære arealbruk som vanskeliggjør annen bruk av arealene i en sone rundt anlegget. Man må også gjøre en vurdering ift. Ressursområder, som gytefelt, tareskog, ålegrasenger o.l. (marint biologisk mangfold). Vi tilrår at en i så stor grad som mulig legger nye ledninger/rør/kabler i eksisterende traséer, og uten å krysse andre kabler/rør/ledninger. Alle arbeider som skal foretas ifbm. Eventuell tillatelse må gjennomføres på så skånsom måte som mulig, slik at omkringliggende miljø i så liten grad som mulig påvirkes. Arbeid i sjø bør ideelt sett gjennomføres i høst-/vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro. Særlig inngripende og forstyrrende arbeider bør så langt råd er legges utenom de mest intense gyteperiodene for aktuelle arter. Videre forutsetter vi avbøtende tiltak mot partikkeloppvirvling, eventuelle skadelige utslipp og forurensing mv., og at dette tas inn i reguleringsbestemmelsene.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Som en del av planprosessen skal aktuell rørledningstrase kartlegges. Kartleggingen vil bl.a. bli benyttet i forbindelse med utredningstemaene av «naturmangfold» og «fiskeri og havbruk», og kan påvirke trasevalg. Som en del av utredningene vil det bli foreslått avbøtende tiltak for å redusere konsekvensene av tiltak. Ulike former for forurensing, deriblant utslipp i sjø vil bli vurdert i forbindelse med planprosessen. Når aktuelle utredninger og vurderingen foreligger vil det bli tatt stilling til hvordan temaene skal følges opp i reguleringsbestemmelsene.

1.1.13 Statsforvalteren i Rogaland, datert 03.05.23

«(...) Av planprogrammet går det fram at det er planlagt gjennomført relativt omfattende kartleggingar i samband med planarbeidet, både til sjøs og på land. Det blir opplyst om at tiltaket utløyer krav om konsekvensutgreiing. Statsforvaltaren støttar vurderingane som er gjort til no, og viser elles til våre tilbakemeldingar gitt i møter i forkant av varsel om oppstart. Blant anna må det takast omsyn til gyteperiode for fisk ved tiltak i sjø ved kaianlegget ved næringsparken.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Ev. avbøtende tiltak i forbindelse med tiltak i sjø vil bli tatt stilling til når aktuelle utredninger foreligger, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Det skal gjennomførast ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) i samband med planarbeidet, og Statsforvaltaren er orientert om at det er gjennomført møter med direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB). Det er viktig at ROS-analysen vurderer risiko også for område utanfor sjølve planområdet, og eventuelle gjer greie for eventuelle avgrensingar for desse områda som oppstår på grunn av det planlagde tiltaket.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. ROS-analyse vil utarbeides i tråd med veileder fra DSB.

1.1.14 Avinor, datert 04.05.23 og 15.05.23«(...) Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Haugesund lufthavn

Da terreng høyden på det nedsprenget området ligger på ca. kote 2 – 4 meter over havet (moh), vil maksimal byggehøyde bli opp mot kote 54 moh. CO₂-terminalen med tilhørende dypvannskai vil ikke være berørt av restriksjonsplanen for lufthavnen. Tiltakshaver bør kontakte Luftfartstilsynet for å avklare om det vil være behov for å merke deler av CO₂-terminalen med hinderlys samt innmelding i NRL (...).»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

«Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Haugesund lufthavn

Skip med påmonterte kraner som skal operere i innflygingsflaten til Haugesund lufthavn fra sørøst, kan ha en maksimal kranhøyde på kote 176 meter over havet. Tiltakshaver er ansvarlig for at kranene har påmonterte faste røde hinderlys i tråd med gjeldende regelverk.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Gasstankskip på 230 m lengde som det henvises til i planprogrammet har normalt en høyde på rundt 50 m. Hvilke spesialskip som vil benyttes under anleggsperioden, og høyde er på nåværende tidspunkt ikke kartlagt. Forslagstiller vil ta kontakt med Avinor hvis det blir aktuelt å benytte skip med større kraner.

Hinderlys dekkes gjennom eget regelverk. Det er uttalt fra Kommunal- og distriktsdepartementet at krav etter andre lover ikke skal innarbeides i reguleringsplaner da disse vil gjelde uavhengig av reguleringsplanen.

Inn- og utflygingsprosedyrer ved Haugesund lufthavn

Avinor ber om at det i forbindelse med planarbeidet avklares maksimal høyde på skip med påmonterte kraner som skal operere ved CO₂-terminalen og ved etablering/legging av undersjøisk rørledning. Det er også ønskelig med en redegjørelse om maksimal høyde på de gasstankskipene som skal anløpe CO₂-terminalen. Med bakgrunn i disse opplysningene vil Avinor, senest i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen, ta stilling til om den planlagte virksomheten vil påvirke inn- og utflygingsprosedyrer ved Haugesund lufthavn.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Hvilke spesialskip som vil benyttes under anleggsperioden, og høyde er på nåværende tidspunkt ikke kartlagt. Forslagstiller vil ta kontakt med Avinor hvis det blir aktuelt å benytte skip med større kraner.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

«Planområdet er ikke berørt av byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved Lufthavnen (...).»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Farlig eller villedende belysning

«Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet(...)

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.

Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner samt bruk av flomlys i anleggsperioden, både til lands og til havs. Dersom det kommer inn klager fra piloter under innflyging, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. I forbindelse med utredningen av «landskap» skal det redegjøres for de visuelle virkningene fra anlegget når det er mørkt. Det vil her redegjøres for lysforurensing fra anlegget. Ev. avbøtende tiltak vil bli evaluert under utarbeidelsen av planforslaget.

Forebyggende tiltak 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», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.

I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplassseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder. Avinor jobber ut fra at risikoen for «birdstrike» er størst opp til ca. 2000 fot (ca. 600 meter) over lufthavnen.

«Det er en sirklingsløype over planområdet på maks 1000 fot og tilførsel til denne (...). Avinor vil gjøre en vurdering om den aktuelle sirklingsprosedyren må flyttes vekk fra CO₂-terminalen av hensyn til eventuell eksplosjonsfare. Til orientering ligger det et forbud om overflyging av gassterminalen på Kårstø i gjeldende prosedyrer. Det må gjøres en tilsvarende vurdering av CO₂-terminalen i Haugaland Næringspark, som behandles i denne detaljreguleringsplanen. Dersom vi velger og ikke flytte sirklingsprosedyren, vil Avinor i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen forbeholde seg retten å ta inn en bestemmelse knyttet til forebyggende tiltak mot «birdstrike».

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Flystøysoner

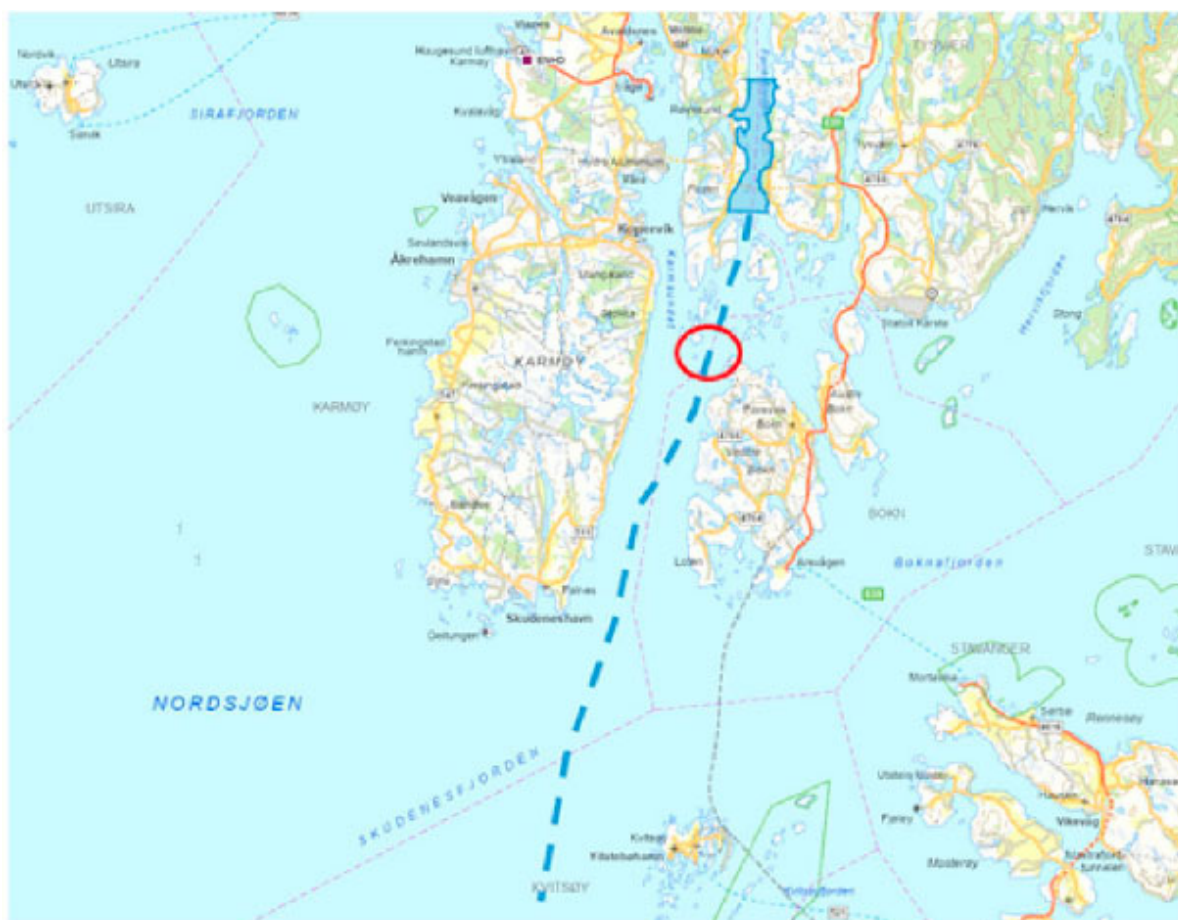
«Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Haugesund lufthavn.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Inn- og utflygingsprosedyrene ved Haugesund lufthavn, datert 15.05.23

«(...) Den foreslåtte traséen for skip vil være i konflikt med innflygingsprosedyrene til rullebane 31 (fra sørøst) på Haugesund lufthavn. All skipstrafikk som passerer innenfor det røde området med en høyde på 50 meter eller mer, vil påvirke minstehøydene på prosedyren RNP/VOR RWY 31 betydelig, jf. kartskisse nedenfor.



(...) Følgende alternativer anbefales:

1. Alternativ ruteføring for skipene (hvis mulig).
2. Suspendere flytrafikk i perioden et av spesialskipene passerer det aktuelle området i samråd med lokal ATC (flygekontroll). (...)»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

Avinor gjøres oppmerksom på at biled 2143 Boknasund, biled 2150 Austdjupe og muligens også biled 2146 Persloen-Karmsundet går gjennom det avmerkede området.

1.1.15 Sør-Norges Fiskerlag, datert 11.05.23

«(...) I området rundt den ønska CO₂ terminalen er det i Fiskeridirektoratet sitt kartverktøy registrert område for passive reiskap og låssettingsplassar, som indikerar notfiske i området. Fiskerlaget kan stadfeste at det blir drive fiske etter pelagisk fisk i området. I tillegg er det registrert gyteområde for torsk, hyse og sild.

Ein er uroa for at arbeid i og ved sjø under utbygging, vil påverke livet i sjø og utøving av fiske. Med bakgrunn i dette må aktivitet i området planleggast slik at ein avgrenser negativ innverknad på fiskeriinteresser.

Sidan det blir drive notfiske og låssetting i området må ein òg avgrense lysbruken i sjø. Lyskjelder mot sjø kan forstyrre fangstoperasjonar og øydelegge fangst.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Fiskeinteressen vil bli utredet som en del av «fiskeri og havbruk», og evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Rørledningstraséen som er foreslått ligg i stor grad i fiskeområde som viktige reketrålområde som òg er registrert i Fiskeridirektoratet sitt kartverktøy. Rørleidningen med krysningar av andre rør/leidningar kan skape store negative konsekvensar for utøvinga av til dømes reketrålning.

Utlekking av leidningen må planleggast slik at den blir lagt ut utanom viktige fiskeperiodar. Utlekkingsperioden må avgrensast og ein må umiddelbart spyle/grave ned leidningen. Det må sikrast overfiskbarheit. Ein peikar på at kystnært kan ein ikkje nødvendigvis nytte samme metodar for tildekking og steinlegging som ein gjer ute til havs. Reketrålninga kystnært blir utført med mindre fartøy med mindre motorkraft og utstyr enn havgåande trålfartøy.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Sør-Norges Fiskarlag ber om eit snarleg møte for å diskutere planane og særleg rørleidningen. Det er avgjerande at ein har tidleg dialog om traséen og reell moglegheit til å gjere justeringar slik at den ikkje vil få negativ innverknad på fiskeriene. Ein ønskjer òg å diskutere traséen utanfor planområdet (1 nm utanfor grunnlinja) til Errai-reservoaret.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til etterretning. Forslagstiller vil kontaktet Sør-Norges Fiskarlag for å sette opp et dialogmøte.

1.2 Tysvær kommune

1.2.1 Statnett, datert 23.03.23

«(...) Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i Tysvær kommune:

- Kårstø transformatorstasjon
- 300 kV-ledningen Sauda Kårstø
- 300 kV-ledningen Sauda – Håvik
- 300 kV- ledningen Håvik- Kårstø
- 300 kV- ledningen Stord- Spanne (...)»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

«Det foreslåtte området for CO₂ – terminal (...), ligger innenfor området hvor Statnett har to eksisterende 2 stk. 300 kV-ledninger, Sauda- Håvik og Håvik- Spanne. Planlagt ny transformatorstasjon i Gismarvik ligger utenfor omsøkt plan og berøres ikke. (...)»

Anlegg bygget i samsvar med anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone

med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6)».

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

Statnett sin plan i Gismarvik om bygging av ny koplingsstasjon/ transformatorstasjon med tilhørende anlegg, innenfor Haugaland Næringspark. Planer om forsterkning av forbindelsen Gismarvik – Karmøy.

«(...) Statnett planlegger forsterkninger i eksisterende transmisjonsnett i området. Endelig plassering av linjetrase for ny forbindelse er ikke fastsatt. Ett av alternativene er i eksisterende trase for 300 kV ledning. Statnett ønsker at reguleringsplan for CO₂- anlegget tar høyde for at planlagt forsterkning i transmisjonsnettet økes fra 300 kV til 420 kV.

Dette innebærer at bredde på hensynssone/ byggeforbudssone økes fra ca. 64m til 80m. Byggeforbudsbeltet / hensynssoner for linjetraser har enn bredde som måles 10m horisontalt ut fra ytterste fase (...). Byggeforbudsbeltet / hensynssoner skal legges inn i reguleringsplanen for CO₂ anlegget og medtas i bestemmelser som her beskrevet.

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Hensynssonen skal være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet (...), tilhørende transmisjonsnettledningen på 2 x 300 kV Sauda- Håvik og Håvik- Kårstø er totalt 64 meter bredt i dagens trase. Det legges til rette for at forsterkning av transmisjonsnettet økes til 420 kV i samme trase som dagens. Hensynssone/ byggeforbudsbeltet legges inn med en bredde på 80m. (10 meter målt horisontalt til hver side fra ytterste fase av ledningen (...).

Anleggene innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6). (...)»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering, og vil bli vurdert ved utarbeidelse av planforslaget.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spennings satt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Forslagstillers kommentar

Krav knyttet opp mot varsling av anleggsarbeid er ivaretatt gjennom eget lovverk/retningslinjer, og ikke som en del av reguleringsplanarbeidet.

1.2.2 Anita Schöpwinkel (62/15 og 62/27), datert 30.04.23

«(...) Hva skjer med eksisterende støyskjerm når kaien utvides? Vi påpeker at det fortsatt må være støyskjerm mot bebyggelsen i Vika, for å bevare den naturlige visuelle skjermingen samt redusere støy og lys fra industrianlegget. Støyskjermen som ble opprettet i første byggetrinn av kai prosjektet, ivaretok bebyggelsen mot Søre Dyrnesvågen / Vika. Det er svært uheldig dersom denne støyskjermen blir tatt vekk både med hensyn til støy, lys og visuell utforming.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Utstrekningen av kaianlegget er på nåværende tidspunkt ikke avklart, men vil bli fastsatt i planforslaget. De visuelle påvirkningene av tiltakene skal utredes gjennom utredningstemaene «landskap» og «nærmiljø og friluftsliv». Det skal her redegjøres for konsekvensene og ev. avbøtende tiltak, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

I utredningen av landskap skal også mørkesituasjon illustreres slik at det vil bli redegjort for lysforurensingen fra anlegget. Det skal også utarbeides et fagnotat for støy.

«Hvor skal terminalen plasseres på kaien? Det er ønskelig at denne terminalen trekkes så langt inn mot nord/øst på kaien som mulig. Et innspill er å legge den i området i Søre Dyrnesvågen, slik at den blir mest mulig tilbaketrukken mot allerede eksisterende fjellformasjon.»

Forslagstillers kommentar

Det er flere forhold som har betydning for plassering av terminalen og utstyr, som f.eks. tekniske løsninger, sikkerhetssoner, kraftledning og marine forhold som vil spille inn i forhold til plasseringen av terminalen. Merknad tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Hvor skal de 20 tankene plasseres i området? Tankene kan bli opptil 50 meter høye, noe som vil påvirke bebyggelsen i nærheten av parken. Tankene kan legges så langt bak mot nord – øst på kaien som mulig, mot eksisterende fjellformasjon. Det er ledig arealområde i Søre Dyrnesvågen som kan benyttes til formålet. Ved en plassering i nord – østlig retning på kaien vil tankene bli skjermet for bebyggelsen. En plassering av tankene mot nord/øst vil fremstå som en mindre belastning på nærmiljøet. Tankene vil bli mindre synlige ved denne plasseringen for bebyggelsen.»

Forslagstillers kommentar

Også når det gjelder tankene vil det være flere forhold som må evalueres for plassering av dem. Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget.

«Lys og støy fra industri kan bli en stor utfordring for bebyggelse i nær tilknytning til Haugaland Næringspark. Tiltak for å redusere lys og støy er å beholde eksisterende støy skjerm samt vedlikeholde støyskjerm som er på vei til å bli fjernet. Lys kan også være et forstyrrende element både for bebyggelsen og dyreliv. Lys på kaien må etableres slik at det kun blir nødvendig belysning for aktiviteter. Tidspunkt for lysbruk må være begrenset til aktiviteter, og bruk av tidsur sensorer er et godt hjelpemiddel i den forbindelse. Dempet belysning spesielt på natt er et viktig tiltak for å redusere lys støy for folk og dyreliv.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget. Virkninger fra støy og lys vil bli redegjort for i fagnotatet for støy og utredningstemaet «Landskap», hvor den visuelle virkningen fra anlegget i mørkesituasjon skal fremgå. Det vil både i støynotatet og utredningen av landskap bli foreslått avbøtende tiltak ved behov.

«I planrapporten står det: «Sør øst for Dyrnes grenser planområdet i sjø til Vika. Det er også her en samling med boliger/fritidsboliger. Tiltaksområdet ligger 350-700m unna disse boligene/fritidsboligene». Vedlagt er avstandsmåler I Fonna kart som viser at avstand fra tiltenkt kai til strandsonen til G.nr. 62 b.nr 3 er 147meter. Avstanden fra tiltenkt kai og bebyggelsen I Vika, G.nr 62 b.nr. 18, Gismarvikvegen 750 er 237 meter. Det betyr at avstandsmålingen jf. teksten over i planrapporten, ikke stemmer med Fonna kart sine målinger. Det er mye kortere avstand mellom tiltenkt kai / industri og bebyggelsen i sør øst for Dyrnes. (...)»

Forslagstillers kommentar

Plassering av den sørlige kaien i anlegget er på nåværende tidspunkt ikke avklart. I planprogrammet er det oppgitt en lengde fra et punkt på Dyrnes hvor man ser på en potensiell plassering av CO₂-terminalen. Benyttet formulering i planprogrammet fremstår som noe uklar. Under kap. 5.5 i planprogrammet gjøres endringer slik at det fremgår at det er rundt 200 m fra østsiden av Dyrnes til de nærmeste boligene/fritidsboligene i Vika.

Plassering og utforming av ny kai vil bli bestemt og vurdert som en del av planprosessen jfr. skriv. For bebyggelsen i Vika vil utforming av kaien ha stor innvirkning på tilgjengelighet og bruksmuligheter for båt. Dersom det skal opprettes sikkerhetssoner rundt kaien vil konsekvensen av dette bli at vi ikke kan bruke privat båt til tidligere formål. Vil det bli begrensning i bruk av privat båt pga sikkerhetssoner for anlegget? Begrensningen i bruk av privat båt vil også bli en utfordring når båtene som anløper kaien skal lastes eller losses.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Det vil sannsynlig bli stilt krav om hensynssoner rundt CO₂ terminalen. Omfanget og hvilke begrensninger som vil gjelde innenfor hensynssonene vil avklares under utarbeidelsen av planforslaget.

Konsekvenser for bruken av fritidsbåter i nærheten av anlegget vil bli utredet som en del av utredningstemaet «nærmiljø og friluftsliv».

1.2.3 Ester Rigmor & Øyvind Røthe (62/18 og 62/3), datert 30.04.23

«(...) Hva skjer med eksisterende støyskjerm når kaien utvides? Vi påpeker at det fortsatt må være støyskjerm mot bebyggelsen i Vika, for å bevare den naturlige visuelle skjermingen samt redusere støy og lys fra industrianlegget. Støyskjermen som ble opprettet i første byggetrinn av kaiprojektet, ivaretok bebyggelsen mot Søre Dyrnesvågen / Vika. Det er svært uheldig dersom denne støyskjermen blir tatt vekk både med hensyn til støy, lys og visuell utforming.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 første avsnitt.

«Hvor skal terminalen plasseres på kaien? Det er ønskelig at denne terminalen trekkes så langt inn mot nord/øst på kaien som mulig. Et innspill er å legge den i området i Søre Dyrnesvågen, slik at den blir mest mulig tilbaketrukket mot allerede eksisterende fjellformasjon.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 andre avsnitt.

«Hvor skal de 20 tankene plasseres I området? Tankene kan bli opptil 50 meter høye, noe som vil påvirke bebyggelsen i nærheten av parken. Tankene kan legges så langt bak mot nord – øst på kaien som mulig, mot eksisterende fjellformasjon. Det er ledig arealområde I Søre Dyrnesvågen som kan benyttes til formålet. Ved en plassering i nord – østlig retning på kaien vil tankene bli skjermet for

bebyggelsen. En plassering av tankene mot nord/øst vil fremstå som en mindre belastning på nærmiljøet. Tankene vil bli mindre synlige ved denne plasseringen for bebyggelsen.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 tredje avsnitt.

«Lys og støy fra industri kan bli en stor utfordring for bebyggelse i nær tilknytning til Haugaland Næringspark. Tiltak for å redusere lys og støy er å beholde eksisterende støy skjerm samt vedlikeholde støyskjerm som er på vei til å bli fjernet. Lys kan også være et forstyrrende element både for bebyggelsen og dyreliv. Lys på kaien må etableres slik at det kun blir nødvendig belysning for aktiviteter. Tidspunkt for lysbruk må være begrenset til aktiviteter, og bruk av tidsur sensorer er et godt hjelpemiddel i den forbindelse. Dempet belysning spesielt på natt er et viktig tiltak for å redusere lys støy for folk og dyreliv».

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 fjerde avsnitt.

«I planrapporten står det: "Sør øst for Dyrnes grenser planområdet i sjø til Vika. Det er også her en samling med boliger/fritidsboliger. Tiltaksområdet ligger 350-700m unna disse boligene/fritidsboligene". Vedlagt er avstandsmåler I Fonnakart som viser at avstand fra tiltenkt kai til strandsonen til G.nr. 62 b.nr 3 er 147meter. Avstanden fra tiltenkt kai og bebyggelsen I Vika, G.nr 62 b.rn. 18, Gismarvikvegen 750 er 237 meter. Det betyr at avstandsmålingen jf. teksten over i planrapporten, ikke stemmer med Fonna kart sine målinger. Det er mye kortere avstand mellom tiltenkt kai / industri og bebyggelsen I Sør øst for Dyrnes. Skal det opprettes sikkerhetssoner nært til kai?»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 femte avsnitt.

«Plassering og utforming av ny kai vil bli bestemt og vurdert som en del av planprosessen jfr. skriv. For bebyggelsen i Vika vil utforming av kaien ha stor innvirkning på tilgjengelighet og bruksmuligheter for båt. Dersom det skal opprettes sikkerhetssoner rundt kaien vil konsekvensen av dette bli at vi ikke kan bruke privat båt til tidligere formål. Vil det bli begrensning i bruk av privat båt pga sikkerhetssoner for anlegget? Begrensningen i bruk av privat båt vil også bli en utfordring når båtene som anløper kaien skal lastes eller losses.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 sjette avsnitt.

1.2.4 Gro Lavold og Brynjulf Hovland, datert 30.04.23

«(...) Det opplyses om at det ikke er registrert friluftsområder på østsiden av Førresfjorden i Tysvær kommune. Da har man oversett Hetlandsvågen, som i kommuneplanen har status som Hensyn friluftsliv, båtutfart (f24). Avstanden til planområdet er ca 1500 meter. Installasjoners høyder, lyd- og lysforhold og skipstrafikk vil ha konsekvenser for området Hetlandsvågen.»

Forslagstillers kommentar

Friluftsområdet i Hetlandsvågen er ikke et statlig sikret friluftsområde, og er derfor ikke tatt med. Men det er et registrert regionalt friluftsområde, og under kap. 5.5 i planprogrammet tilføyes det regionale friluftsområdet i Hetlandsvågen.

«Generelt er friluftsliv, båtutfart tillagt for liten oppmerksomhet i planprogrammet. Det er aktivt småbåtliv i Førresfjorden året rundt og den varslete CO₂-terminalen vil ha svært store konsekvenser på dette.»

Forslagstillers kommentar

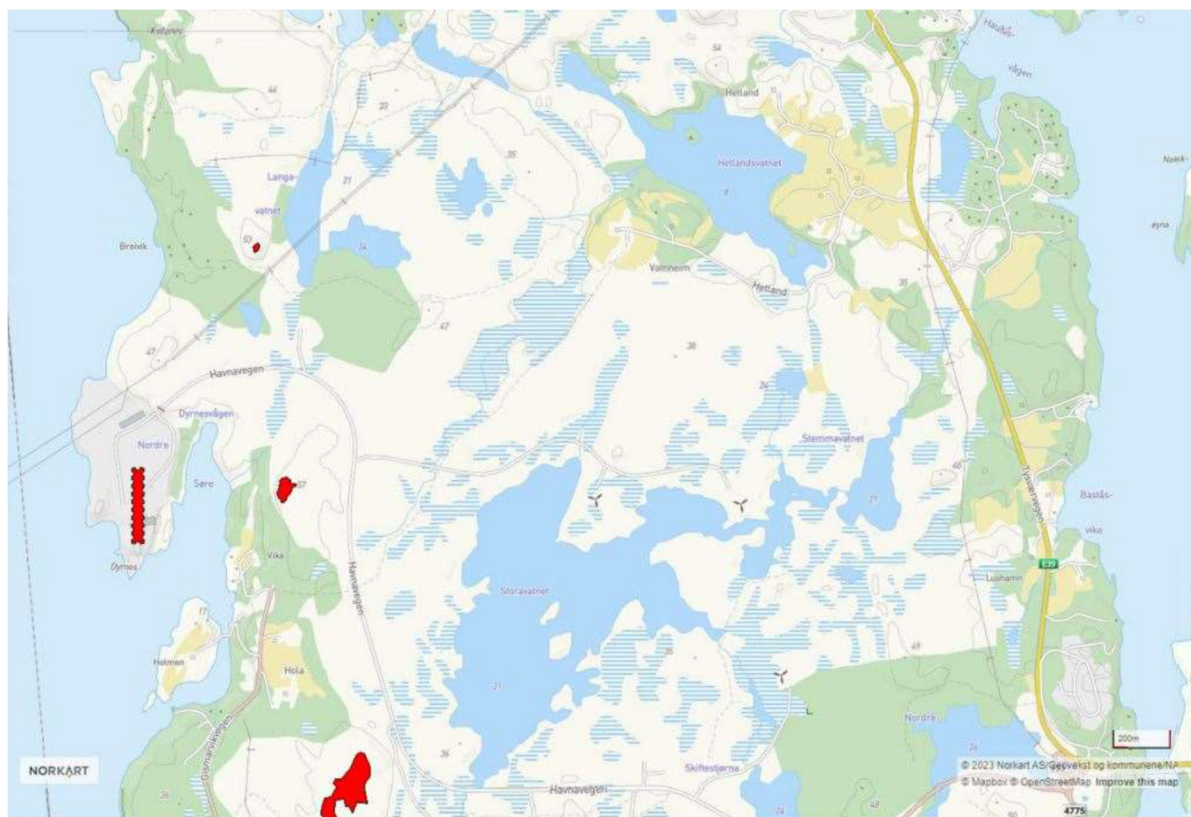
Merknaden tas til orientering. «Nærmiljø og Friluftsliv» er i planprogrammet oppgitt som et utredningstema. Det skal her redegjøres for hvilke konsekvenser tiltaket planen legger opp til vil medføre. Aktivitet med fritidsbåt vil inngå her. Endringer i skipstrafikken som følge av tiltaket vil bli beskrevet og vurder som en del av utredningstemaet «maritime forhold».

«Den varslete dobling av områdeplanens høydebegrensning vil gi en massiv tankpark ved innløpet til Førresfjorden. Tankmassivet vil dominere synsfeltet i store deler av fjorden, for viktige områder for friluftsliv, generelt friluftsliv båtutfart og funksjonell strandsone, for fastboende og for fritidsbebyggelse. Det er varslet 20 tanker med høyde 50 meter. (...) Det har ikke vært mulig å få informasjon om hvor store tankene kan bli i bredde/diameter (...).»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. De visuelle fjernvirkningene av anlegget vil bli utredet som del av utredningstemaene «landskap» og «nærmiljø og friluftsliv». Utforming, størrelse og beliggenhet av på tankene er på nåværende tidspunkt ikke fastsatt, men rammene vil bli avklart i løpet av planprosessen.

«Landskapet er småkupert terreng, varierende rundt 30 meter. I kartutsnittet er det to topper og et mindre område som når over 50 meter. Ellers er ALT terreng mellom Førresfjorden og Førlandsfjorden lavere enn den varslete høyden på tankene på CO₂-terminalen.



Det er med andre ord svært gode grunner til at gjeldende områderegulering har reguleringsbestemmelse om høydebegrensning på 25 meter. Bak områdeplanen ligger høringer,

utredninger, vurderinger, dvs en demokratisk saksbehandling som det skal veldig gode grunner til å sette til side. Disse grunnene finnes ikke i denne saken. På direkte spørsmål til tiltakshaver på informasjonsmøtet 28.mars om høydene, var svaret at det var ikke sikkert tankene blir så høye, men at det var greit å ha muligheten. Dette må bety at det ikke er kritiske eller tungtveiende grunner til den varslede høyden. Man kan ikke sette til side en juridisk bestemmelse i en reguleringsplan bare fordi det er greit å ha muligheten. Det er nok ledig areal i Haugaland Næringspark til å sikre denne ønskete muligheten for tankkapasitet, alt innenfor regulert høyde, hvis behovet skulle oppstå. Evt. kan det foretas makeskifte med asfaltverket.

Varslet høyde må avslås og regulert høydebestemmelse i eksisterende reguleringsplan må gjelde også når planen skal omsettes fra papiret til konkrete tiltak.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Høyden på tankene er på nåværende tidspunkt ikke avgjort, og ulike løsninger blir undersøkt. Det kan bli aktuelt med tanker på opp mot 50 meter, og det er derfor riktig å legge dette til grunn slik at konsekvensene av denne høyden blir utredet. CO₂-terminalen må ligge i direkte tilknytning til et kaianlegg, og det er her et begrenset areal tilgjengelig selv om det er ledige arealer innenfor Haugaland næringspark.

Det er ikke uvanlig at det oppstår behov for endringer av områdereguleringsplan når et delområde skal detaljreguleres. Dette kommer av at detaljreguleringsplanen legger opp til et konkret tiltak, og det kan derfor være behov for å gjøre tilpasninger. Detaljreguleringsplanen vil også følge de demokratiske prosessene med offentlige høringer og politiske vedtak i de aktuelle kommunene hvor tiltakene skal etableres.

«Fjorden er knappe 600 meter brei i området for varslet tiltak. Like utenfor, ved Fosnholmen, er det enda smalere. Det er ikke mulig nå å finne informasjon om hvor mye trafikk terminalen vil generere. I informasjonsmøtet varsles «betydelig» skipstrafikk. I planprogrammet 3.1.4 Kaier varsles utvidet kai, «for å kunne ta inn flere skip parallelt». Skipene anslås til å være 230 meter lange. Dette betyr at presset på den smale fjordåpningen vil bli svært stort. (...)

Sikkerheten kan ikke ivaretas ved å hindre annen båttrafikk i munningen av fjorden. Hvordan ivaretas sikkerhet for annen trafikk i fjorden? Man kan ikke forlange at all annen trafikk inn og ut av fjorden må gå gjennom Røyksund ut til Karmsundet. Hvordan ivaretas mulighetene for annen trafikk i fjorden, friluftsliv og fiske?

Varslet plassering av CO₂-terminal med skipstrafikk krever egne bestemmelser i detaljplanen for å ivareta fortsatt og sikker bruk av fjorden for annen båttrafikk, friluftsliv og fiske.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. I planprogrammet er «maritime forhold» oppgitt som et konsekvensvurderingstema. Det skal her redegjøres for skipstrafikk knyttet til CO₂ terminalen, og hvilken påvirkning dette vil ha på øvrig skips- og båttrafikk i fjorden. Når vurderingene foreligger vil det bli tatt stilling til om ev. avbøtende tiltak for å ivareta sikkerheten og redusere konsekvensene for annen bruk på fjorden er nødvendig.

«Allerede i dag oppleves tidvis stor lyd- og lysforurensing av asfaltverket og skipstrafikk ved Gismarvik. Lyden bærer godt over vann og sprer seg langt langs fjorden. Store, sterke og høye lyskilder er synlige og forstyrrende i stor omkrets. Den varslede CO₂-terminalen vil mangedoble aktivitet som uten spesielle retningslinjer vil generere forstyrrende lyd og lys. Det er flere tusen innbyggere som sokner til fjorden og som vil bli berørte. (...)

Det fins god dokumentasjon på skadevirkninger av belysningskulturen vår. Belysning av industriområder innebærer lysforurensing, skadelig for mennesker og natur med fisk, dyr og fugler. Belysning kan svært enkelt begrenses både i tid og omfang, høyde og areal. Hvordan ivaretas beboere og natur i fjorden mot lyd- og lysforurensing?

I detaljplanen må det sikres med egne bestemmelser og sanksjonsbestemmelser tiltak mot lyd- og lysforurensing.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Støy skal kartlegges som en del av planarbeidet, og er oppgitt som tema i planprogram. Det skal utarbeides et fagnotat for støy, og det vil her gjøres vurderinger i forhold til regulert situasjon i området, og konsekvenser fra planlagt virksomhet. Behov for ev. avbøtende tiltak vil bli tatt stilling til når kartlegging og vurderinger foreligger.

I forbindelse med utredningen av «landskap» skal det redegjøres for de visuelle virkningene fra anlegget når det er mørkt. Det vil her redegjøres for lysforurensing fra anlegget. Ev. avbøtende tiltak vil bli evaluert under utarbeidelsen av planforslaget.

«Tiltaket innebærer oppvarming av svært store mengder CO₂. Varmen skal hentes i fjordvannet like utenfor terminalen. Dette er i det smale utløpet av en fjord. Det er fiske i fjorden, både som næring og fritidsfiske. Det er friluftsområder med friluftsliv i strandlinja. Det er i dag ikke tilfredsstillende (forskriftsmessig?) rensing av utslipp til fjorden.

Hva er undersøkt med hensyn til hvilken temperaturforskjell som vil oppstå i fjordmunningen? I hvilken grad er det undersøkt om denne temperaturforskjellen vil gi en «terskelfjord» på grunn av «en temperaturpropp» i fjordmunningen? Hvilke konsekvenser får det for utskifting/gjennomstrømning av fjordvannet? Hvilke konsekvenser får det for fisk og planteliv i fjorden og i strandlinja? Hvilke konsekvenser får det i en fjord som allerede er over grensen med hensyn til utslipp av for mye næringsstoffer? Finnes der referanseprosjekt på dette? Og i tilfelle, hva er erfaringene derfra? Må tiltakshaver bli pålagt rensetiltak på dagens ikke-håndterte utslipp? Må det kalde vannet ledes ut i åpnere sjø?»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. CO₂-terminalen vil medføre utslipp av kaldt vann. I planprogrammet vil dette evalueres i utredningstema «vannmiljø». Når utredningen foreligger vil det bli tatt stilling til om ev. avbøtende tiltak for å redusere påvirkningen fra tiltakene.

1.2.5 Evy Tveit og Rolf Christen Oftedal (60/99 og 60/112), datert 01.05.23

«(...) Hvor mye er kaien tenkt utvidet? Hva skjer med eksisterende støyskjerm når kaien utvides? Vi påpeker at det fortsatt må være støyskjerm mot bebyggelsen i Vika, for å bevare den naturlige visuelle skjermingen samt redusere støy og lys fra industrianlegget. Det er svært viktig at støyskjermen bevares og oppdateres i sin helhet. Støyskjermen som ble opprettet i første byggetrinn av kaiprojektet, ivaretok bebyggelsen mot Søre Dyrnesvågen / Vika. Det er svært uheldig dersom denne støyskjermen blir tatt vekk både med hensyn til støy, lys og visuell utforming. Denne støyskjerm må også dimmensjoneres i forhold til hvilke skip som er tenkt å anløpe en evt ny og utvidet kai. (...)»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 første avsnitt.

«Hvor skal terminalen plasseres på kaien? Det er ønskelig at denne terminalen trekkes så langt inn mot nord/øst på kaien som mulig. Et innspill er å legge den i området i Søre Dyrnesvågen, slik at den blir mest mulig tilbaketrukket mot allerede eksisterende fjellformasjon.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 andre avsnitt.

«Hvor skal de 20 tankene plasseres i området? Tankene kan bli opptil 50 meter høye, noe som vil påvirke bebyggelsen i nærheten av parken. Tankene kan legges så langt bak mot nord – øst på kaien som mulig, mot eksisterende fjellformasjon. Ved en plassering i nord – østlig retning på kaien vil tankene bli skjermet for bebyggelsen. En plassering av tankene mot nord/øst vil fremstå som en mindre belastning på nærmiljøet. Tankene vil bli mindre synlige ved denne plasseringen for bebyggelsen.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 tredje avsnitt.

«Lys og støy fra industri kan bli en stor utfordring for bebyggelse i nær tilknytning til Gismarvik Kai / Haugaland Næringspark. Tiltak for å redusere lys og støy er å beholde eksisterende støyskjerm samt vedlikeholde støyskjerm som er på vei til å bli fjernet. Lys kan også være et forstyrrende element både for bebyggelsen og dyreliv. Lys på kaien må etableres slik at det kun blir nødvendig belysning for aktiviteter. Tidspunkt for lysbruk må være begrenset til aktiviteter, og bruk av tidsur sensorer er et godt hjelpemiddel i den forbindelse. Dempet belysning spesielt på natt er et viktig tiltak for å redusere lys støy for folk og dyreliv.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 fjerde avsnitt.

«I planrapporten står det: “Sør øst for Dyrnes grenser planområdet i sjø til Vika. Det er også her en samling med boliger/fritidsboliger. Tiltaksområdet ligger 350-700m unna disse boligene/fritidsboligene”. I følge avstandsmåler i Fonnakart er avstanden fra tiltenkt kai til nærmeste strandsone og bebyggelse betydelig kortere enn tall oppgitt i planrapport. Det betyr at avstandsmålingen jf. teksten over i planrapporten, ikke stemmer med Fonnakart sine målinger. Det er mye kortere avstand mellom tiltenkt kai / industri og bebyggelsen i Sør øst for Dyrnes.

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 femte avsnitt.

«Plassering og utforming av ny kai vil bli bestemt og vurdert som en del av planprosessen jfr. skriv. For bebyggelsen i Vika vil utforming av kaien ha stor innvirkning på tilgjengelighet og bruksmuligheter for fritidsbåt. Dersom det skal opprettes sikkerhetssoner rundt kaien vil konsekvensen av dette bli at vi ikke kan bruke fritidsbåt som i dag. Vil det bli begrensning i bruk av fritidsbåt pga sikkerhetssoner for anlegget? Begrensningen i bruk av fritidsbåt vil også bli en utfordring når skip, som anløper kaien, skal lastes eller losses.»

Forslagstillers kommentar

Ref. kommentarer til Anita Schöpwinkel innspill, kap. 1.2.2 sjette avsnitt.

1.2.6 Leiv Helge Kaldheim, datert 02.05.23

«(...) Tysvær kommune har regulert Haugaland Næringspark slik at omkringliggende eiendommer og eventuelle andre interesser, skal ha forutsigbarhet ift. utnyttelsen av gjeldende område. Vi har på tidligere tidspunkt, vist næringsparken ønske om samarbeid, da konstruktive innspill fra

næringsparken/og/eller Tysvær kommune, har blitt løst fortløpende. Den foreslåtte omreguleringen som løftes frem denne gang, oppleves ikke i tråd med tidligere praksis, da det verken er et etterspurt behov, eller saklig begrunnelse for å foreta slike inngrep.»

Forslagstillers kommentar

Med utgangspunkt i nasjonale og internasjonale målsetninger om å redusere klimagassutslipp så vurderes det å være et etterspurt behov etter et slikt anlegg som nå foreslås, samt at det er i tråd med Haugaland Næringspark sitt avsatte arealformål.

Det er i forkant av varslet oppstart av reguleringsplanen gjort en omfattende kartlegging av mulige lokasjoner langs kysten fra Mandal til Karmøy. Det var flere kriterier som spilte inn, Gismarvik ble valgt som lokasjonen basert på en helhetlig vurdering. Disse omfatter bl.a. at tiltaksområdet ligger i etablert industriområde, hvor CO₂-terminalen er i tråd med avsatt arealformål i gjeldende områdereguleringsplan. Det er etablert nødvending infrastruktur i forbindelse med næringsparken og det er gode maritime forhold i området.

Reguleringsplanen vil følge de demokratiske prosessene ihht Plan- og bygningsloven med offentlige høringer og politiske vedtak i de aktuelle kommunene hvor tiltakene skal etableres.

«Regulert kaiareal ligger mot Førresfjorden, og er mulig å forholde seg til for både allmenheten og Haugaland Næringspark. Å utvide kaiareal inn mot Hållå, vil gi svært begrensede fordeler, da dette området er både arealmessig lite, trangt og fullstendig uten mulighet for fremtidig utvidelse. Dette var også konklusjonen, da det på ett tidlig stadium i utvikling av Haugaland Næringspark, ble vurdert å båndlegge hele sjøarealet mot øst.»

Forslagstillers kommentar

Merknad tas til orientering, og vil bli evaluert under utarbeidelse av planforslaget. I denne fasen av planprosessen på ulike løsninger for bl.a. kaianlegg basert på behovene til den planlagte CO₂-terminalen.

«Dagens reguleringsplan gir mulighet for installasjoner med begrenset høyde til 25 m.o.h. Dette er rammebetingelser som naboer må forholde seg til, likeledes som Haugaland Næringspark har dette som forutsetninger for sine etableringer. Det kan ikke være slik at en skal kunne endre spillereglene for eventuelle, tenkte fremtidige situasjoner. Dersom det vil være behov for mer areal i høyderetning, ser vi det som naturlig at dette løses ved at denne type installasjoner plasseres ned i terrenget. Dette er gjort, med hell, ved andre større installasjoner i Norge, med en positiv effekt for både natur, miljø og andre omkringliggende interesser. (...)»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Høyden på tankene er på nåværende tidspunkt ikke bestemt, og ulike løsninger blir undersøkt. Det kan bli aktuelt med tanker på opp mot 50 meter, og det er derfor riktig å legge dette til grunn slik at konsekvensene av denne høyden blir utredet i KU arbeidet.

Utformingene av tankene vil bli gjort på bakgrunn av utredningene, og hvilke tekniske løsninger som vil være mulig innenfor tilgjengelig areal.

1.2.7 Bjarne Hareide, datert 02.05.23

«(...) Tysvær kommune har regulert Haugaland Næringspark slik at omkringliggende eiendommer og eventuelle andre interesser, skal ha forutsigbarhet i forhold til utnyttelsen av gjeldende område. Som nære naboer til industriparken har vi i alle år tilpasset oss næringsparkens ønske om

samarbeid. Konstruktive innspill fra Haugaland Næringspark og Tysvær kommune, har blitt løst fortløpende.

Den foreslåtte omreguleringen som løftes frem denne gang, oppleves derimot ikke som i tråd med tidligere praksis, da det verken er et etterspurt behov, eller saklig begrunnelse for å foreta slike inngrep».

[Forslagstillers kommentar](#)

Ref. kommentarer til Leiv Helge Kaldheim innspill, kap. 1.2.6 første avsnitt.

Dagens regulert kaiareal ligger mot Førresfjorden. Å utvide kaiareal inn mot våre eiendommer i Hållå, mener vi vil gi svært begrensede fordeler, da dette området er både arealmessig lite, trangt og fullstendig uten mulighet for fremtidig utvidelse. Dette var også konklusjonen, da det på ett tidlig stadium i utvikling av Haugaland Næringspark, ble vurdert å båndlegge hele sjøarealet mot øst.

[Forslagstillers kommentar](#)

Merknad tas til orientering. Det sees i denne fasen av planprosessen på ulike løsninger for bl.a. kaianlegg basert på behovene til den planlagte CO₂ terminalen.

Dagens reguleringsplan gir mulighet for installasjoner med begrenset høyde til 25 m.o.h. Dette er rammebetingelser som naboer må forholde seg til, likeledes som Haugaland Næringspark har dette som forutsetninger for sine etableringer. Det kan ikke være slik at en skal kunne endre spillereglene for eventuelle, tenkte fremtidige situasjoner. Dersom det vil være behov for mer areal i høyderetning, ser vi det som naturlig at dette løses ved at denne type installasjoner heller plasseres ned i terrenget. Dette er gjort, med hell, ved andre større installasjoner i Norge, med en positiv effekt for både natur, miljø og andre omkringliggende interesser.

[Forslagstillers kommentar](#)

Ref. kommentarer til Gro Lavold og Brynjulf Hovland innspill, kap. 1.2.4 fjerde avsnitt.

1.3 Karmøy kommune

1.3.1 Martin Bruvoll, datert 22.03.23

«På vestsiden av fjorden i Karmøy kommune er det boligfelter på Lindøy og Fosen innenfor en avstand av 2 km. Disse vil bli påvirket visuelt og av støy. Det må utredes konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv på land og sjø for disse områdene. Før dette er gjort er det vanskelig å uttale seg. Konsekvensene for fritidsfiske i førresfjorden må også utredes».

[Forslagstillers kommentar](#)

Merknaden tas til orientering. «Nærmiljø og friluftsliv» er i forslag til planprogram oppgitt som et utredningstema. Konsekvenser for fritidsfiske i Førresfjorden vil ivaretas gjennom konsekvensutredning for «nærmiljø og friluftsliv» og «fiskeri og havbruk».

1.3.2 Villy Solvang, datert 28.03.23

«Er mest opptatt av at fiskemulighetene består, og at det ikke blir begrensninger i fiskeredskaper etc.»

[Forslagstillers kommentar](#)

Merknaden tas til orientering. «Fiskeri og havbruk» er i forslag til planprogram oppgitt som et utredningstema, og vil bli utredet.

1.3.3 Ingvar A. Nordeide og Grethe Nordeide (107/03), datert 27.04.23

«(...) Værnesone/sikkerhetssone + 5m som da vil inkludere bukta vår, kaien, naustet og hagen. Da vi ikke vet størrelsen på lagringstankene, samt. frysepunktet på den flytende Co2 er vi usikre på om det er sikkert nok og bo her i fremtiden.»

Forslagstillers kommentar

Omfanget og hvilke begrensinger som vil gjelde innenfor hensynssonene vil klargjøres under utarbeidelsen av planforslaget. Ved behov vil det bli gjort tiltak for å redusere risikoen til akseptable nivåer for nærliggende områder og bebyggelse i tråd med nasjonale lover og regler.

«Uten om sikkerheten vil vi få ulemper med (støy, lys, forurensing, båttrafikk osv.) Ved så stor belastning, må vi få kompensert for dette.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Båttrafikk, støy og annen type forurensing fra CO₂ terminalen vil bli utredet som en del av temaene «maritime forhold», «støy», «forurensning (luft og grunn)» og «miljøvirkninger» oppgitt i planprogrammet. Det skal utarbeides et fagnotat hvor der redegjøres for støy tiltaket og ev. forslag til avbøte tiltak som vil bli evaluert under utarbeidelsen av planforslaget.

«Den såkalte sikkerhetssonen/vernesonen, føles det som en gratis ekspropriasjon av eiendommen.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Påvirkning og ev. avbøtende tiltak vil evalueres i forbindelse med utarbeidelsen av planforslaget.

1.3.4 Elisabeth Q. Eikeland, datert 27.04.23

«Jeg eier en tomt i Røksund og dermed har jeg minimalt å bidra med. Til orientering tenkte jeg å komme der i neste måned for å rydde tomta og få den taksert.

Bostedsadressen min er Vardø og jeg pendler mellom Vardø-Stavanger. Dermed har jeg mulighet til å bli mer aktiv der i fremtiden med tanke på å få omregulert tomta og muligens bygge der. (...)»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering.

1.3.5 Randi Agnes Lea Gausvik, Anna Haarde, Jens C. Lindaas, Erik Arntzen, Olav Hagenberg, Anne Grete Gausvik, Øyvind Solstrand, datert 29.04.23

Vi er bekymret for hvilke konsekvenser dette vil få for dyrelivet i fjorden som følge av økt forurensing og at iskald sjø skal slippes tilbake i fjorden. Vi er også bekymret for støyen som vil komme fra stor skip. Dette er en terskelfjord som er ekstra utsatt når det gjelder forurensing.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. «Naturmangfold» og «forurensing (luft og grunn)» er i planprogrammet angitt som temaer som skal utredes. Det skal også utarbeides et fagnotat hvor der redegjøres for støy tiltaket skaper deriblant fra skip, og ev. avbøte tiltak.

Friluftsrådet Vest bruker området på Lindøy flittig, og de har planer om et nybygg på området. Området brukes til leirskoler og er et turområdet som brukes av barnefamilier og andre.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. «Nærmiljø og friluftsliv» er i planprogrammet angitt som et utredningstema, og konsekvenser for friluftslivet vil bli redegjort for, og evaluert i utarbeidelsen av planforslaget.

Det ble sagt på informasjonsmøte at det ikke er annet planarbeid som pågår i området. Vi har vært på informasjonsmøte med Fagne som har planer om nytt arbeid i området Gismarvik og Røyksund.

Forslagstillers kommentar

Det siktes i planprogrammet til planarbeid etter plan- og bygningsloven. Utbygningene som Fagne er involvert i behandles muligens etter energiloven, og utløser ikke krav om reguleringsplan. Forslagstiller er gjort oppmerksom på utbyggingsplanene.

Forslagstiller er gjort oppmerksom at planområdet berører flere reguleringsplaner. Under kap. 4.2.2 i planprogrammet er planene tilføyd.

1.3.6 Friluftsrådet Vest, datert 02.05.23

«Lindøy er et av regionens største og mest benyttede friområder med tusenvis av besøkende hvert år. Området brukes mye av skoleklasser og er et yndet turmål for familier året rundt. Friluftsrådet har nettopp gjennomført turveirestaurering i området som fører fra stranden i Makkavik ut til Lindøytåna og Storenes som ligger ut mot Førresfjorden. På dette området får Friluftsrådet også støtte fra Statsforvalteren til å drive skjøtsel av lyngheiene ved hjelp av lyngbrenning og beiting. Bedre tilgang på nygrusa stier vil føre til at enda flere folk vil trekke ut til turstiene på denne delen av Lindøy hvor man kan se direkte over mot næringsparken og kaianlegget på Gismarvik. Den østlige delen av Lindøy brukes også en del av fiskere på jakt etter blant annet sjøørreten.

Det er to store fritidsbåtanlegg på østsiden av Lindøy og det er betydelig trafikk av fritidsbåter gjennom kanalen mellom Lindøy og fastlandet.

Friluftsrådet Vest er glad for at det vurderes som nødvendig at tiltakets konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv på land og sjø må utredes. Besøkende på Lindøy vil bli berørt både visuelt og sannsynligvis også av støy – særlig i anleggsperioden. Det bør også utredes i hvilken grad tiltaket vil påvirke mulighetene for å drive med fiske og bruk av fritidsbåter i området, både i anleggsperioden og i en senere driftsfase.

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Fritidsfiske og bruk av fritidsbåter vil inngå som en del av utredningen «nærmiljø og friluftsliv» som er lagt inn i planprogrammet. Annet fiskeri i fjorden vil inngå som en del av utredningen «fisker og havbruk» som også er lagt inn i planprogrammet.

1.4 Bokn kommune

1.4.1 Grieg Seafood, datert 20.03.23

«Til orientering har vi en lokalitet, Tollaksholmen, som ser ut til å ligge i nærhet til planlagt trasè. (...) I tilfelle dere kommer tett på ber vi om at dere tar kontakt, slik at vi kan forsikre oss om fortøyningenes posisjoner på aktuelt tidspunkt for utlegging av rørledning.»

Forslagstillers kommentar

Merknaden tas til orientering. Grieg Seafood vil bli kontaktet hvis deres anlegg blir direkte berørt av tiltak innenfor reguleringsplanen.

1.5 Kvitsøy kommune

Ingen merknader som omhandler kun Kvitsøy kommune er mottatt.