



Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Trondheim, 18.02.2020

Deres ref.:
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2016/2739

Saksbehandler:
torgro

Miljødirektoratets tilråding til innsigelses til reguleringsplan for fv. 47 i Karmøy kommune

Miljødirektoratet mener at planlagt veitrase vil få store negative konsekvenser for et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlige regionale natur-, friluftslivs- og landskapsverdier. Miljødirektoratet mener at den samfunnsmessige nytten av å etablere ny vei ikke oppveier de negative konsekvensene.

Etablering av en lang tunnel mellom Killingtjørn og Sveakrossen vil redusere de negative konsekvensene for natur-, friluftsliv- og landskapsinteressene. I den sørlige delen av vegtraseen vil alternativ 2 gi en bedre løsning for miljøinteressene enn alternativ 1.

Miljødirektoratet støtter fylkesmannens innsigelse og tilrår derfor i samsvar med naturmangfoldloven § 12, at alternativ 2 velges og at det blir utarbeidet en fullstendig konsekvensutredning for de tre lengste tunnelalternativene for å avgjøre om det lar seg gjøre å etablere en tunnel som ivaretar miljøhensynene i dette området.

Miljødirektoratet viser til e-post av 01.11.2019 fra Klima- og miljødepartementet og ettersendt planmateriale, og til møte og befaring 22.01.2020 med deltakelse fra Karmøy kommune, Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland, Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Klima- og miljødepartementet, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Miljødirektoratet. Møtet og befaringen var også åpent for grunneiere, andre privatpersoner og organisasjoner.

Fylkesmannen i Rogaland har innsigelse til reguleringsplan 2107 for ny fv. 47 Åkra sør - Veakrossen i Karmøy kommune. Fylkesmannen begrunnet i sin høringsuttalelse av 31.05.2019 innsigelsen med manglende kompensierende tiltak i form av miljøtunnel eller annen løsning for å ivareta sammenhengen i det viktige kulturlandskapet med store naturverdier ved Heiavatnet. Fylkesmannen har i tillegg et faglig råd om at alternativ 2 velges av hensyn til jordvern og naturmangfold.

Arbeidet med ny fv. 47 forbi Åkrahamn har en lang historie som er kjent for de involverte parter. Miljødirektoratet viser til Fylkesmannen i Rogalands oversendelse av 23.09.2017 til KMD for en kort gjennomgang av historikken.

Miljødirektoratet har både i 2012 og i 2016 støttet Fylkesmannen i Rogaland sine innsigelser til vegtraseene øst for Heiavatnet i kommunedelplan for ny fv. 47. Vi vurderte at den samfunnsmessige nytten av å etablere ny veg ikke oppveier de negative konsekvensene av å fragmentere et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlige regionale natur-, friluftslivs- og landskapsverdier.

KMD har i etterkant to ganger stadfestet kommunedelplan for fv. 47 Åkra sør - Veakrossen. Da KMD i vedtak av 07.12.2018 stadfestet sitt tidligere vedtak om å godkjenne kommunedelplanen for fv. 47, ble det lagt flere føringer for videre arbeid med detaljregulering. KMD skrev: *"Det forutsettes at det utarbeides minst ett alternativ til reguleringsplanen som gjelder «alternativ 3 redusert». Det må når det tillates et så stort veiinngrep i et nasjonalt viktig naturmangfoldsområde, gjennomføres nødvendige tiltak for å avbøte, restaurere og kompensere belastningene på naturmangfoldet, jf. naturmangfoldloven §§ 10-12.*

Departementet forventer derfor at man i reguleringsplanen unngår verdifull natur og gjennomfører en god terrengtilpasning, bruker miljøkulvert for å minimere tap av kystlynghei, av hensyn til naturreservatene minimerer påvirkningen av hydrologien i området, og vurderer og gjennomfører tiltak for truede fuglearter. Departementet legger også til grunn at økologisk kompensasjon for tap av den utvalgte naturtypen kystlynghei utredes og pålegges, ettersom det synes nødvendig for at reguleringsplanen skal være i samsvar med naturmangfoldloven, jf. herunder naturmangfoldloven § 53 tredje ledd. Reguleringsplanen skal utarbeides i nært samarbeid med fylkesmannen."

I selve vedtaket står det: *"Departementet legger til grunn at de vedtatte retningslinjene til kommunedelplanen med føringer for oppfølging av hensyn til landskap, naturmiljø og landbruk følges opp i det videre planarbeidet. Nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap skal konkretiseres og fastsettes i det videre reguleringsplanarbeid."*

Reguleringsplanen for fv. 47 ble utredet med to alternativer, men kun alternativ 1 ble lagt ut til offentlig høring. Alternativ 1 følger i stor grad den traseen som ble fastsatt av KMD i kommunedelplanen. Killingtjørnkrysset er trukket noe vestover for å skape større avstand til Killingtjørna. I sør er avkjørselen fra eksisterende veg flyttet litt nordover og vegtraseen er fram til Nordre Ådlandsveg trukket vestover for å redusere de negative konsekvensene for jordbruk og naturmangfold. Dette gir også en kortere vegstrekning.

Som en oppfølging av føringene i KMDs vedtak ble det på oppdrag fra Statens vegvesen utarbeidet flere rapporter der ulike tunnelløsninger ble vurdert, samt miljøkulvert. Statens vegvesen konkluderte med at området er utfordrende med tanke på blant annet grunnforhold, hydrologi, trafiksikkerhet, anleggskostnader, forringelse av kulturlandskap og kostnader med drift og vedlikehold. Med bakgrunn i dette fastholdt Statens vegvesen at det bør realiseres dagløsning i området gjennom Breiabakka.

Karmøy kommune egengodkjente 01.07.2019 reguleringsplanen for ny fv. 47 alternativ 1 med dagløsning. Fylkesmannen skriver i sin oversendelse til KMD:

"Uten noen form for tunell, mener Fylkesmannen at reguleringsplanen ikke svarer på føringene som

er gitt av KMD. Reguleringsplanen peker på mange utfordringer og usikkerheter, men Fylkesmannen kan ikke se at det kan konkluderes med at en løsning som både ivaretar trafiksikkerhet, hydrologi og naturmangfold, ikke kan realiseres. Gitt denne sakens historikk mener vi det er riktig å sende denne saken til KMD for endelig avgjørelse."

Miljødirektoratets vurdering

Alternativ 1 går gjennom et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlige regionale natur-, friluftslivs- og landskapsverdier. Vi har omtalt disse verdiene og konsekvensene av vegtraseen for disse i våre uttalelser av 16.04.2012 (fra daværende Direktoratet for naturforvaltning) og 07.06.2016. Vi vil under utdype hvilke verdier som blir berørt og deretter omtale konsekvenser av planlagt trasé med dagløsning og de alternative tunnel- eller kulvertløsningene.

Naturmangfold

Kystlynghei og andre naturtyper

Karmøy kommune er et av kjerneområdene for å ivareta den sterkt trua naturtypen kystlynghei i Norge. Kystlynghei er også definert som en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52. Karmøy utgjør et kjerneområde for tradisjonell bruk knyttet til naturtypen kystlynghei i Norge og har store sammenhengende forekomster som fortsatt er i tradisjonell drift med brenning og beite. Derfor er store deler av kystlyngheiene på Karmøy i god til svært god tilstand og omfattes av forskrift om utvalgte naturtyper.

Kystlyngheiene på Karmøy har blitt kartlagt i flere runder, også i forbindelse med planarbeidet og nå sist sommeren 2019 etter Miljødirektoratets instruks for naturtyper. Kartleggingene viser at ny fv. 47 vil berøre blant annet kystlynghei med høy og svært høy lokalitetskvalitet.

Kystlyngheiene som blir berørt av planforslaget utgjør en viktig del av et større helhetlig kystkulturlandskap med samlet høy landskapsverdi, representativt for regionen, med tradisjonell bruksstruktur, tun, teigdeling, ferdselsårer og bruk av innmark og utmark i småskala mosaikk.

Naturtypekartleggingen i 2019 dokumenterer forekomst av flere trua naturtyper i området for vegtraseen. Spesielt nevnes forekomster av de rødlista naturtypene seminaturalig våteng (DD), seminaturalig myr og sørlig slåttemyr (EN og CR) og naturbeitemark (seminaturalig eng, VU), der flere av lokalitetene er registrert med høy eller svært høy lokalitetskvalitet. Seminaturalig myr inkludert sørlig slåttemyr er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52. For de seminaturalige naturtyper er fortsatt jordbruksdrifta (beitedyr) en nødvendig forutsetning for å hindre fortsatt arealnedgang og nedgang i økologisk tilstand. Noen av de registrerte lokalitetene vest og sør for Killingtjørn vil kunne bli bygd ned eller videre bruk bli vanskeliggjort ved bygging av planlagt vegtrase.

Arter

Det har vært observert åkerrikse (kritisk trua) i området der vegtraseen er planlagt. Karmøy huser flest av de årlige sikre funnene av åkerrikse i Norge, og er vurdert som kanskje det eneste sikre gjenværende hekkeområdet for åkerrikse der arten har vært stabil i mange år. Likevel er det registrert en nedgang i antall hekkende par på Karmøy, som for øvrig i Norge.

Hekkeområder for vipe (sterkt trua) blir berørt av ny trase (alternativ 1, fra søndre tilførselsveg (Grindhaugsv) og sørover). Når det gjelder den aktuelle vipelokaliteten, som ligger like sør for

Ådland skole, så har denne vært i bruk av arten i flere tiår. Den aktuelle lokaliteten er for øvrig den siste sikre vipe-lokaliteten i Åkra-området (med årlig 2-3 hekkende par), foruten Heiavatnet. Rogaland er fylket med flest hekkende hubro (sterkt trua) i Norge med ca. en fjerdedel av den nasjonale bestanden, og territoriet på Karmøy er kanskje Rogalands og Norges beste territorium når det kommer til ungeproduksjon. Sviktende næringstilgang, med lav ungeproduksjon som en direkte konsekvens, regnes som en vesentlig trussel mot arten i Norge.

Det berørte området er dermed spesielt viktig for hubro, og er ut fra dette vurdert som en svært viktig naturtypelokalitet med stor verdi. Hubroterritoriets høye ungeproduksjon er også en god indikator på at dette er et sunt økosystem, med mange byttedyr. Dette har mest sannsynlig sammenheng med det i stor grad intakte kystlyngheiområdet, samt de fuglerike ferskvanns- og våtmarkslokalitetene i området, særlig Heiavatnet og Killingtjørn.

Svartstrupe (sterkt trua) ble i 2019 funnet hekkende like ved den planlagte vegen. Dette er en av hekkefuglene i Norge med minst hekkebestand, estimert til ca. 10-15 par. Det hekker storspove (sårbar) i det aktuelle området, men Miljødirektoratet kjenner ikke til at det er gjort noen vurdering av påvirkning på denne arten. Det skal også være observert sanglerke (sårbar) i området, men Miljødirektoratet kjenner ikke til opplysninger om kartlegging av arten i tilknytning til planarbeidet.

Heiavatnet naturreservat

Heiavatnet naturreservat har funksjon som viktige hekke-, trekk, overvintrings- og næringslokaliteter for våtmarksfugl, samt er registrert som naturtypen rik kulturlandskapsjø med svært viktig verdi (A-lokaliteter). Sammenhengen mellom Heiavatnet naturreservat og kystlyngheiområdene er vesentlig for områdets verdi, både for de registrerte naturtypene, artene som er i området, og områdets verdi for friluftsliv og for landskapsopplevelsen. Det framkommer av Vann-nett at Heiavatnet har dårlig økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Påvirkningen er gjedde (fremmed art), avløp og jordbruksavrenning. Miljømålet for Heiavatnet er god økologisk og kjemisk tilstand i den gjeldende vannforvaltningsplanen, og innsjøen står i risiko for å ikke oppnå dette.

Friluftsliv

Området øst for bebyggelsen i Åkra er nærturområde for dem som bor der og er i regional plan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern (FINK 2005) markert som regional grøntstruktur på Haugalandet og et turområde hvor allmenne friluftslivsinteresser bør gis prioritet. Dette er i samsvar med registreringer i Naturbase som viser områdene som svært viktige friluftslivsområder.

Konsekvenser for miljøinteressene av dagløsning

Miljødirektoratet viser til våre tidligere uttalelser til ny fv. 47 der vi har konkludert med at etablering av trasé øst for Heiavatnet i samsvar med alternativ 3 i kommunedelplanen, vil få store negative konsekvenser for et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlige regionale natur-, friluftslivs- og landskapsverdier. Oppdatert kunnskap om naturtyper og arter styrker denne konklusjonen.

Ny fv. 47 i samsvar med vedtatt reguleringsplan med dagløsning vil bli liggende som en barriere i landskapet fra nord til sør og fragmentere et stort sammenhengende natur- og kulturlandskapsområde som også er et viktig turområde for befolkningen i Karmøy. Samspillet mellom Heiavatnet naturreservat, Killingtjørna og øvrige våtmarksområder, kystlyngheiene, de øvrige verdifulle naturtypene i området, landbruksområdene og hele områdets betydning som

økologisk funksjonsområde for trua arter, vil svekkes dersom den nye traseen blir realisert. Dette vil få store negative konsekvenser ut over det direkte arealbeslaget som vegen vil medføre.

Det er i planen tatt inn flere tiltak som skal virke avbøtende på de negative konsekvensene, blant annet flytting av krysset ved Killingtjørn, endring av den sørlige delen av traseen noe vestover, etablering av fe-underganger, krysningsmuligheter for turgåere, omlegging av bekker og reetablering av kystlynghei langs vegtraseen. Miljødirektoratet vurderer at disse tiltakene er positive, men at de ikke reduserer de negative konsekvensene vesentlig.

Planbestemmelsene regulerer ingen konkrete avbøtende tiltak som ivaretar viktige funksjonsområder for artene (åkerrikse, hubro, vipe) omtalt over. For svartstrupe, storspove og sanglerke gjør manglende kartlegging at en ikke har forutsetning for å foreslå avbøtende tiltak.

Det er i saksdokumentene trukket fram at man gjennom bruk av økologisk kompensasjon vil redusere de negative konsekvensene av planforslaget. Miljødirektoratet vil presisere at økologisk kompensasjon er siste utvei i en plansak for å ivareta natur. Det er en forutsetning at hele tiltakshierarkiet er fulgt før man kommer til bruk av økologisk kompensasjon. Økologisk kompensasjon er ment brukt som virkemiddel for det tap av natur som man ikke klarer å unngå, avbøte eller restaurere seg tilbake til.

Miljødirektoratet vurderer ikke opprettelsen av et fond for miljøtiltak eller reetablering og nyetablering av kystlynghei på vegens sidearealer som økologisk kompensasjon slik begrepet defineres i *Prinsipper for bruk av økologisk kompensasjon* vedtatt av regjeringen. Vi mener det vil være utfordringer knyttet til både reetablering, nyetablering og skjøtsel på disse arealene, og stiller derfor spørsmål ved at disse tiltakene legges til grunn for et lavere arealbeslag av kystlynghei for dagløsningen.

Vurdering av tunnel mellom Killingtjørnkrysset og Veakrossen

Som omtalt innledningsvis ble det som en oppfølging av føringene i KMDs vedtak utarbeidet flere rapporter der ulike tunnelloesninger og miljøkulvert ble vurdert. I rapport "Tunnellalternativer - Muligheter for økologisk kompensasjon" datert 29.03.2019 er seks alternativer vurdert. Det er tunnelloesning på hhv 200, 210, 660, 730 og 790 meter, samt 50 meter kulvert. For temaene naturmangfold, naturressurser, landskapsbilde og friluftsliv ble alle alternativene vurdert som bedre enn dagløsning. De tre lengste tunnellalternativene kom klart best ut, og medførte en vesentlig reduksjon i negative konsekvenser for disse temaene. For temaene trafiksikkerhet og avvikling, overvannshåndtering og drift og vedlikehold kom alle alternativene dårligere ut enn dagløsning, og de lange løsningen kom jevnt over dårligere ut enn de korte løsningene.

Kostnadsberegningen viser at kostandene øker med lengden på tunnelen, og er beregnet til en økning på 140 mill for tunnel på 660 eller 730 m, og til 210 mill for tunnelen på 790 m sammenliknet med dagløsning.

Alternativ 2

Alternativ 2 er en oppfølging av KMDs føring om å utarbeide *minst ett alternativ til reguleringsplanen som gjelder «alternativ 3 redusert»* i kommunedelplanen. I alternativ 2 tas den sørlige delen av den nye fylkesvegen ut, og det forutsettes at eksisterende fylkesveg fra Ådland må oppgraderes fram til krysset med Stongvegen. I tillegg må Grindhaugvegen (tilførselsveg 2) opprustes mellom Stongvegen og Myrdalkrysset. Fra Myrdalkrysset og nordover til Veakrossen er alternativene like.

Karmøy kommune viser til at konsekvensene av alternativ 2 ble vurdert i detalj og kostnadsberegnet, men det ble ikke utarbeidet forslag til reguleringsplan for alternativ 2. Kostnadsberegningene viste at alternativ 2 ville bli dyrere enn alternativ 1 da det medførte behov for omfattende avkjørselssanering og etablering av nytt lokalvegnett. Ett langt større antall boligeiendommer vil også bli berørt av alternativ 2. Det er også vurdert at konsekvensene for trafikk og trafikkikkerhet blir negative, samt at konsekvensene for nærmiljøet blir negative da en ikke oppnår de positive konsekvensene med trafikkreduksjon gjennom sentrale nærmiljøområder på Åkra.

I alternativ 2 er den sørligste delen av ny fv. 47 tatt ut. Det medfører at landbruksarealene i den sørlige delen med tilhørende landskapsverdier blir bevart. En oppsplitting av landbruksteigene slik alternativ 1 medfører, øker risikoen for at mer landbruksarealer enn de som direkte blir beslaglagt, går ut av drift. Videre drift av landbruksarealene har stor betydning for de trua artene omtalt over, spesielt vipe og åkerrikse, da dette er arter som har sine leveområder i landbrukets kulturlandskap. Aktiv landbruksdrift er også viktig for videre bruk og skjøtsel av kystlyngheiene. I alternativ 2 vil også den direkte konflikten mellom en hekkelokalitet for vipe og ny fv. 47 bli unngått. Miljødirektoratet vurderer derfor at alternativ 2 er langt bedre for naturmangfold enn alternativ 1. Alternativ 2 gir også en bedre løsning for friluftslivet, da man unngår at ny fv. 47 blir liggende som en barriere mellom bebyggelsen i den sørlige delen og friluftslivsområdene i øst.

Oppsummering

Miljødirektoratet mener det er godt dokumentert gjennom tidligere planprosesser og nyere kunnskap at store naturmangfoldverdier vil bli berørt av planforslaget. Det foreligger kunnskap som viser at konsekvensene av planforslaget med ny fv. 47 i dagløsning vil få svært store negative konsekvenser for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional interesse. Miljødirektoratet mener derfor at kravene i naturmangfoldloven § 8 er ivaretatt på et overordnet nivå.

Det er imidlertid knyttet usikkerhet til konsekvenser for hydrologisk forhold av de ulike løsningene (dagløsning, tunnel og kulvert), som igjen kan påvirke både naturtyper og Heiavatnet naturreservat. Manglende oppdatert kartlegging av arter, først og fremst fugl, gjør at det er utfordrende å vurdere konsekvenser av veitraseen på et detaljert nivå, samt foreslå avbøtende tiltak. Førre-var-prinsippet i § 9 bør derfor tillegges noe vekt.

Gjennomgangen over viser at den samlede belastningen, jf. naturmangfoldloven § 10, på det økologisk sammenhengende området som strekker seg fra Heiavatnet, sørover mot Ådland og inkluderer områdene øst for traseen for ny fv. 47, vil øke betraktelig. Store deler av områdene er uten større inngrep i dag, og pågående landbruksdrift er en forutsetning for flere av de naturmangfoldverdiene som er i området. De negative konsekvensene vil over tid øke dersom oppsplitting av landbruksarealene medfører at arealer går ut av drift.

Miljødirektoratet har ikke kompetanse når det gjelder krav til tunnelkonstruksjoner. Vi legger derfor de utarbeidede rapportene som viser at det er store utfordringer og kostnader knyttet til å etablere en tunnelloøsning av en slik lengde at den ivaretar viktige miljøhensyn i området mellom Killingtjørnkrysset og Veakrossen, til grunn for vår vurdering. Vi mener likevel at en lang tunnel er eneste løsning som vil sikre de naturmangfoldhensyn av nasjonal interesse som er i området. En tunnel vil også ivareta hensynet til det regionalt viktige friluftslivsområde og landskapsopplevelsen ved at de sammenhengende områdene ikke fragmenteres. En løsning med tunnel forutsetter imidlertid at det finnes gode løsninger for å ivareta de hydrologiske forholdene i området, da dette

er avgjørende for å opprettholde verdiene knyttet til både Heiavatnet naturreservat og naturtypene som blir berørt av vegtraseen.

Dersom det ikke kan etableres en lang tunnel, så vurderer Miljødirektoratet at det ikke lar seg gjøre å realisere ny fv. 47 på denne strekningen uten svært store negative konsekvenser for naturmangfold av nasjonal verdi. Gjennomføring av planforslaget vil gi store negative konsekvenser for den sterkt trua og utvalgte naturtypen kystlynghei, samt andre rødlistede naturtyper, og komme i konflikt med leveområdene til de rødlistede artene åkerrikse (kritisk trua), hubro (sterkt trua) og vipe (sterkt trua).

Alternativ 2 vil redusere de negative konsekvensen for naturmangfold og friluftsliv i den sørlige delen av planområdet. Forutsatt at det kan etableres tilfredsstillende løsninger med hensyn til støy, lokal luftforurensning og trafikksikkerhet, så vil alternativ 2 medføre en bedre løsning for miljøinteressene samlet sett enn alternativ 1 i denne delen.

Konklusjon

Miljødirektoratet mener som tidligere at planlagt veitrase vil ha store negative konsekvenser for naturmangfoldet og at den samfunnsmessige nytten av å etablere ny vei ikke oppveier ulempen av å fragmentere et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlig regionale natur-, friluftsliv- og landskapsverdier, og at det derfor burde vært søkt andre løsninger for å redusere utfordringene knyttet til trafikkavvikling gjennom Åkrahamn.

Miljødirektoratet har i denne tilrådingen imidlertid lagt til grunn KMDs vedtak av kommunedelplanen i 2018 og de føringer vedtaket legger for reguleringsplanen.

Reguleringsplan for ny fv. 47 i Karmøy kommune vil komme i konflikt med naturmangfoldinteresser av nasjonal og vesentlig regional verdi, jf. rundskriv T-2/16. De avbøtende tiltakene som framgår av planbestemmelsene kan i begrenset grad redusere de negative konsekvensene av planforslaget. Ut fra tilgjengelig kunnskapsgrunnlag mener Miljødirektoratet at kun etablering av en lang tunnel kan redusere de negative konsekvensene vesentlig med hensyn til friluftsliv- og naturmangfoldinteressene mellom Killingtjørnkrysset og Veakrossen. I den sørlige delen av vegtraseen vil alternativ 2 gi en bedre løsning for miljøinteressene enn alternativ 1.

Miljødirektoratet ser at en slik løsning vil medføre en økning i kostandene for prosjektet, men vi har vurdert at den samfunnsmessige nytten av å etablere ny veg i samsvar med vedtatt reguleringsplan ikke oppveier de negative konsekvensene av å fragmentere et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med nasjonale og vesentlige regionale natur-, friluftslivs- og landskapsverdier.

Miljødirektoratet tilrår derfor i samsvar med naturmangfoldloven § 12, at alternativ 2 velges og at det blir utarbeidet en fullstendig konsekvensutredning for de tre lengste tunnelalternativene, for å avgjøre om det lar seg gjøre å etablere en tunnel som ivaretar miljøhensynene i dette området.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Bjørn Bjørnstad
avdelingsdirektør

Steinulf Hoel
seksjonsleder

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.

Kopi til:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Fylkesmannen i Rogaland
Karmøy kommune

Postboks 8004 Dep

Postboks 59 Sentrum

Rådhuset

0030 OSLO

4001 Stavanger

4250 Kopervik