

Brev til statsrådene Mæland og Elvestuen

Brevet omhandler reguleringsplan 2107 Åkra sør – Veakrossen, en plan som nå er til behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Brevets innhold:

[1. Oppsummering av vårt syn på saken](#)

[2. Begrunnelse for krav som må stilles til det videre reguleringsarbeidet](#)

[3. Saken sett i et større perspektiv](#)

Brevet er undertegnet av følgende personer og organisasjoner:

Natur og ungdom, ved leder Gaute Eiterjord

Naturvernforbundet, ved generalsekretær Maren Esmark

Norsk Bonde- og Småbrukarlag, ved generalsekretær Olaf Godli

Norsk Ornitologisk forening, ved generalsekretær Kjetil Aa. Solbakken

Rogaland Bondelag, ved fylkesleder Marit Epletveit

Sabima, ved generalsekretær Christian Steel

Agnar Didriksen, grunneier

Randi og Geir Bårdsen Gudvangen, grunneiere

Nils Magne Jakobsen, grunneier

Anne Tove og Edvar Kalstø, grunneiere

Monica Salvanes og Tor Kvilhaugsvik, grunneiere

Henry Valter Nes, grunneier

Ove Nilsen, grunneier

Sandra og Svein Risdal, grunneiere

Hanne Bårdsen Syre, grunneier

Jan Ove Tønnesen, grunneier

Hein Berdinesen, førsteamanuensis og karmøybu

Gunvar Mikkelsen, biolog og karmøybu

Per Magnus Haugen Presthammer, jurist og karmøybu

Norvald Stol, professor og karmøybu

1. Oppsummering av vårt syn på saken

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) stilte formålstjenlige og relevante krav til det kommende reguleringsarbeidet da de godkjente kommunedelplan 668 Åkra sør - Veakrossen den 07.12.18. Dessverre viser reguleringsplanen (plan 2107) at de viktigste kravene ikke har blitt tatt hensyn til av Statens vegvesen i den videre reguleringsprosessen, i tillegg til at planen heller ikke tilfredsstillende naturmangfoldloven og Forskrift om konsekvensutredninger. Dette medførte at Fylkesmannen i Rogaland kom med både en innsigelse og flere faglige råd om endringer i reguleringsplanen i sin høringsuttalelse av 31.05.19 – dette til tross for at KMD i sitt vedtak satte et tydelig krav om at reguleringsplanen skulle «utarbeides i nært samarbeid med Fylkesmannen» – nettopp for å sikre at truet natur, matjord, landskap og friluftslivsområder ble hensyntatt i reguleringsprosessen. Fylkesmannens innsigelser og øvrige innspill er nå som kjent til behandling i KMD.

Fylkesmannen skriver i sin oppsummering til høringsuttalelsen:

Reguleringsplanen har fremdeles et svært høyt konfliktnivå i forhold til regionale og nasjonale interesser innen landskaps-, landbruks-, friluftsliv- og naturverdier. Det høye konfliktnivået krever et særlig godt beslutningsgrunnlag. Det er mangler ved beslutningsgrunnlaget både når det gjelder miljøtunell og valget mellom alternativ 1 og 2.

Innsigelsen gjelder krav om en miljøtunnel som er minst 500 meter lang. Fylkesmannen skriver:

En tunell på nærmere 500 m vil i noen grad kunne bøte på de miljøhensyn som søkes ivaretatt i området; svært viktig jakt- og hekkeområde for hubro, større og sammenhengende område med utvalgt naturtype kystlynghei, samt økologisk korridor mot naturreservat i nord. Blir tunnelen for kort, vil den ha liten effekt.

De faglige rådene går på to ulike momenter. Fylkesmannen skriver:

Vi har av hensyn til jordvern og naturmangfold, faglig råd om at alternativ 2 velges.

For å sikre et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, har vi faglig råd om at den 10 år gamle KUen fra kommunedelplanprosessen blir oppdatert på vesentlige områder, inkludert en kvalitetssikring av trafikk tall med vekt på kjente lokale forhold, vurdering av kostnader og standardbehov for både ny og eksisterende vei og samla belastning for viktige nasjonale verdier i natur- og kulturlandskap. Oppdatering bør følge en standardmetode som kan etterprøves.

Når det gjelder det faglige rådet om at alternativ 2 bør velges, så ønsker vi å understreke at siden beslutningsgrunnlaget dels har stor mangler og dels er foreldet, bør et valg om endelig godkjent trasé avventes til ny og oppdatert konsekvensutredning og nytte-kostnadsanalyse er på plass – særlig med tanke på at det finnes et annet redusert alternativ som er mer formålstjenlige enn alternativ 2 – i tillegg til 0+-alternativet. Vi minner her om at KMD i sin godkjenning av kommunedelplanen da uttalte at «departementet har kommet til at samfunnsnyttene ved en omkjøringsvei, knyttet til trafiksikkerhet, nærmiljø og sentrumsutvikling, i dette tilfellet veier tyngst.» I lys av dette er det også åpenbart at en oppdatert nytte-kostnadsanalyse må på plass for å finne ut hvilke alternativ som nettopp gir mest trafiksikkerhet, nærmiljø og sentrumsutvikling for pengene.

Her kommer også naturmangfoldloven § 14 til anvendelse; denne sier at tiltak etter loven skal avveies mot andre viktige samfunnsinteresser. For å kunne foreta en slik avveining må det selvsagt være på plass en oppdatert konsekvensutredning og nytte-kostnadsanalyse. I analysen må de ulike alternativenes konsekvenser for matjord, truede arter, friluftsliv, landskap og klimagassutslipp komme klart og tydelig frem (bla. basert på oppdatert KU), samt hvordan de ulike alternativene vil kunne bidra til bedret nærmiljø og sentrumsutvikling i Åkrehamn. Også naturmangfoldloven § 12 krever at man skal velge «[...] lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater».

Vi ønsker også å minne om følgende formulering i KMDs godkjennelse av kommunedelplanen:

Departementet legger til grunn at Statens vegvesen, Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune, som del av videre reguleringsplanarbeid, gjennom utarbeidelse av flere alternativer vil konkretisere og fastsette nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap.

Dagens reguleringsplan presenterer ingen konkrete, avbøtende tiltak som vil ivareta naturmangfold, jordvern, friluftsliv og landskap, og kan følgelig ikke godkjennes.

For øvrig er saken viktig av mange årsaker – blant annet disse:

1. **Hubro** (sterkt truet). For å berge et nasjonalt viktig hubroområde, med en solid ungeproduksjon.
2. Hensyn til andre **truede arter** har også blitt fullstendig neglisjert i planprosessen (f.eks. svartstrupe (sterkt truet) og sanglerke (sårbar)), eller ikke tatt hensyn til, til tross for at de har blitt nevnt (åkerrikse (kritisk truet), vipe (sterkt truet) og storspove (sårbar)). Heller ikke Norges største forekomst av «rød nøkkerose» (genetisk variant av hvit nøkkerose) har blitt tatt hensyn til. Årsaken til at ingen rødlistede arter har blitt hensyntatt gjennom arbeidet med reguleringsplanen, skyldes mest sannsynlig at det ikke blitt foretatt noen feltregistreringer av rødlistede arter. Som et særlig grovt eksempel har veien helt i sør blitt flyttet lengre nordover (sammenlignet med den godkjente kommunedelplanen), noe som vil medføre at et av de siste hekkestedene for vipe i området blir totalt ødelagt.
3. **Heiavatnet naturreservat** og den omkringliggende **kystlyngheia** med stor verdi, har ikke blitt hensyntatt i reguleringsplanen.
4. **Matjord**. Omkjøringsveien vil gjøre beslag på 103 dekar dyrka mark og 66 dekar innmarksbeite. I tillegg vil ca. 750 dekar dyrka mark bli liggende mellom omkjøringsveien og eksisterende bebyggelse, noe som etter alt å dømme vil medføre at det før eller siden blir omregulert til bolig eller næring (dette har også bla. ordføreren i Karmøy uttalt). Ved å velge et redusert alternativ vil både vipene og en stor del av den dyrka marka spares.
5. **Turområder/friluftsliv**. Det foreligger ingen planer om støyskjerming mot turområdene til ca. 8000 innbyggere. I en tid der man skal ta vare på nærturområdene, fremstår dette som veldig merkelig. Omkjøringsveien vil også gå gjennom Mariaskogen (ved Killingtjørn), som er en såkalt 100-metersskog som benyttes flittig av flere barnehager, noe som heller ikke fremkommer av saksmaterialet.
6. **Det unike kulturlandskapet har ikke blitt hensyntatt**. Et redusert alternativ vil i noen grad kunne også kunne bøte på dette. Her bør det også nevnes at en minst 500 meter

lang miljøtunnel vil gjøre det mye enklere å vedlikeholde kystlyngheia ved hjelp av utmarksbeiting.

7. Generelt er **nyttevurderingene og konsekvensvurderingene** som har blitt gjort, svært mangelfulle. Vegvesenets planlegging av det reduserte alternativet viser dette med all tydelighet, der det reduserte alternativet har blitt mye dyrere enn alternativ 1, og heller ikke harmonerer med det reduserte alternativet i kommunedelplanen. For øvrig ligger ingen **samfunnsøkonomiske beregninger** tilgjengelige for gjennomgang.

Disse omfattende konsekvensene må medføre minst fire ting når KMD fatter sitt vedtak:

1. Krav om en minst 500 meter lang **miljøtunnel eller miljøkulvert**, inkludert et krav om at flere tunnelalternativer skal utredes grundig (fra 500 meter til minst 1 km lengde).
2. **Alternativ 1 kan ikke godkjennes**. Det vil si at den sørligste delen av omkjøringsveien, fra søndre tilførselsvei (Grindhaugsveien) og sørover, må ut av reguleringsplanen. Dette særlig av hensyn til matjord, viper og landskap/nærmiljø. I tillegg er trafikkmengden lav og stabil sør for Åkrehamn – det er heller ingen kø. På Statens vegvesens *Vegkart* er det heller ikke registrert noen trafikkulykker langs Fv. 47 på strekningen Liknes (Åkra sør) til Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien) etter 2011.
3. Krav om at en **ny konsekvensutredning** utarbeides før planen eventuelt kan godkjennes. Dette særlig av hensyn til truede arter, øvrig biologisk mangfold, matjord, friluftsområder og landskap.
4. Krav om at en **ny nytte-kostnadsanalyse** utarbeides for tre ulike veialternativer før reguleringsplanen eventuelt kan godkjennes.
 - a. Alternativ 2 redusert: Grindhaugsveien-Veakrossen.
 - b. Alternativ 3: Grindhaugsveien-Veakrossen, via Engveien.
 - c. 0+-løsning for Åkra sentrum og rundkjøring i Veakrossen: Som et referansealternativ for å se hvor stor nytten er for de tre første alternativene sammenlignet med 0+.

2. Begrunnelse for krav som må stilles til det videre reguleringsarbeidet

a. Miljøtunnel eller miljøkulvert må etableres

Det er flere årsaker til at en miljøtunnel, eventuelt en miljøkulvert, på minst 500 meter er et «nødvendig avbøtende tiltak for å ivareta naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap» (sitert fra KMDs godkjenning av kommunedelplanen). Uten en tunnel/kulvert av en slik lengde, vil reguleringsplanen simpelthen ikke imøtekomme kravene i KMDs godkjenning av kommunedelplanen. Fylkesmannen formulerer det slik i sin høringsuttalelse:

En tunell på nærmere 500 m vil i noen grad kunne bøte på de miljøhensyn som søkes ivaretatt i området; svært viktig jakt- og hekkeområde for hubro, større og sammenhengende område med utvalgt naturtype kystlynghei, samt økologisk korridor mot naturreservat i nord. Blir tunnelen for kort, vil den ha liten effekt.

Området er også et populært turområde, slik at en miljøtunnel vil også være positivt med tanke på å redusere støy. Det er også på det rene at det er en del hjort og rådyr i området, slik at en miljøtunnel også vil bedre trafiksikkerheten, samt avhjelpe situasjonen for disse dyrene. Dette er for øvrig et moment som ikke har blitt utredet i forbindelse med reguleringsplanen, herunder kartlegging av hjortedyrtråkk. Etter hva vi kjenner til er det også beitedyr i det aktuelle området, og en miljøtunnel vil dermed også bidra positivt for det lokale landbruket.

Verdens hubrobestand er antatt å gå tilbake i antall, og Norge har et særlig ansvar for arten i Skandinavia. Rogaland er fylket med flest hubroer 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. Hubroen har en egen handlingsplan, og mye penger blir investert i forbindelse med denne, bla. fra kraftselskaper, for å bedre forutsetningene for arten i Norge. Sviktende næringstilgang, med lav ungeproduksjon som en direkte konsekvens, regnes som en viktig trussel mot arten i Norge. Da er det svært kontraproduktivt å ødelegge det som kanskje er Norges beste hubroterritorium. Arten har også over relativt lang tid vært foreslått som en prioritert art.

Det aktuelle området er altså spesielt viktig for hubro, og er ut fra dette vurdert som en *svært viktig naturtypelokalitet med stor verdi*. På grunn av hubroterritoriets høye ungeproduksjon (1,3 unger pr. år for perioden 2012–2018) – klart høyest sammenlignet med de 89 territoriene som blir overvåket i Norge – må området kunne betegnes som et nasjonalt viktig hubroområde. Det aktuelle territoriet *alene* har nemlig produsert ca. en fjerdedel av det ungeantallet som de 21 overvåkingsterritoriene i Rogaland har produsert til sammen gjennom perioden 2012–2018. Les mer [her](#).

Fagrapporten om hubro (Ecofact 2014) slår fast at hele plan- og influensområdet inngår i leveområdet til hubroen, og konkluderer blant annet med følgende:

Den planlagte veien vil gå tvers over leveområdet til hubroen. Mange av jaktområdene innenfor hubroens leveområde vil bli liggende nord for veien i forhold til hekkeplassen og hubroen kan være utsatt for påkjørsler når den flyr lavt over terrenget. Veien vil også splitte opp landskapet. Heivegetasjonen og den mer intensivt drevne jordbruksjorda vil kunne bli mer tungdrevet, noe som kan føre til at områder blir dårligere skjøttet eller enda til brakklagt. Dette vil forringe hubroens jaktområder. [...]

Konsekvensen for hubro som følge av den planlagte veien blir stor negativ i anleggsfasen og middels negativ i driftsfasen.

Det aktuelle hubroterritoriet har uten tvil betydning for bestandsstørrelsen av hubro i et regionalt og nasjonalt perspektiv, noe som medfører at det aktuelle tiltaket – uten en miljøtunnel – vil gi virkninger på regionalt og nasjonalt bestandsnivå for en sterkt truet art. Med dette i mente, er en miljøtunnel (eller miljøkulvert) på 500 meter det minste man må kunne kreve som et avbøtende tiltak. 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).

Det er på det rene at det er usikkerheter knyttet til de ulike tunnelalternativene. Det er likevel slik at det på nåværende tidspunkt ikke på noen som helst måte kan konkluderes med at det er teknisk

umulig å bygge en miljøtunnel. Det trengs her nærmere undersøkelser i felt, før man kan konkludere. Fylkesmannen skriver i sin høringsuttalelse:

Uten noen form for tunell, svarer ikke reguleringsplanen på føringene som er gitt av KMD. De to tunellnotatene 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.

Det er også på det rene at *hvis* det ikke lar seg gjøre å bygge en miljøtunnel, så vil det likevel fint la seg gjøre å bygge en miljøkulvert av samme lengde. Vi minner her om at Haugalandspakken tidligere har finansiert en 140 meter lang miljøkulvert i forbindelse med prosjektet Kvala-Fagerheim.

Når det gjelder kostnadsspørsmålet, har det vært antydning en kostnad på ca. 150 millioner kroner for en miljøtunnel – hvorvidt dette gjelder merkostnad som følge av tunnel eller tunnelens faktiske kostnad, fremstår noe uklart. Om vi går ut fra en merkostnad på 150 millioner kr, vil dette utgjøre ca. 20 % av prosjektets total kostnad. Tatt i betraktning at prosjektet i kommunedelplanen var kostnadsestimert til 226 millioner kr, og at kostnadsestimatet siden den gang omtrent har blitt tredoblet, fremstår ikke en ytterligere økning på 20 % som uforholdsmessig stor – tatt i betraktning hva man oppnår med dette avbøtende tiltaket.

KMD bør etter vår mening stille som eksplisitt krav at en miljøtunnel/miljøkulvert på minst 500 meter skal bygges. Samtidig bør flere tunnelalternativer utredes i det følgende arbeidet med reguleringsplanen, med lengder fra 500 meter og opp til 1,5 km. Jo lengre en miljøtunnel er, desto mindre konsekvenser vil prosjektet naturligvis ha for naturverdiene i området.

b. Alternativ 1 kan ikke godkjennes

Fylkesmannen er i sin høringsuttalelse tydelig på at alternativ 2 bør velges: «Vi har av hensyn til jordvern og naturmangfold, faglig råd om at alternativ 2 velges.» Fylkesmannen legger vekt på at man her sparer mye dyrka mark (77 dekar) ved å velge alternativ 2, samt at man sparer den viktige vipelokaliteten i søndre ende av reguleringsplanen. Se for øvrig også punktet om samfunnsøkonomisk analyse.

Når det gjelder den aktuelle vipelokaliteten, som ligger like sør for Ådland skole, så har denne vært i bruk av arten «i alle år» - dvs. minst i flere tiår. At vegvesenet greier å flytte veien til denne lokaliteten (dvs. sammenlignet med kommunedelplanen), viser med all tydelighet at de ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til rødlistede arter i reguleringsplanen. Den aktuelle lokaliteten er for øvrig den siste sikre vipe-lokaliteten i Åkra-området (med årlig 2-3 hekkende par), foruten Heiavatnet naturreservat (som ligger et stykke utenfor Åkrehamn). Vi snakker altså her sannsynligvis om lokal utryddelse av en sterkt truet fugleart. Det har for øvrig også vært observert åkerrikse på den aktuelle lokaliteten, men det er en del år siden.

Det er også et viktig poeng at trafikkmengden på Liknes (Åkra sør) [har vært stabil \(eller svakt synkende\)](#) gjennom de siste ca. 10 år (vi kjenner ikke til eldre målinger), og at det aldri er problemer med fremkommeligheten. Det er heller ikke noe som tyder på at trafikkmengden på Liknes kommer til å øke i fremtiden – tvert imot; demografiske data viser at Skudeneshavn har en eldre befolkning enn f.eks. Åkrehamn, Kopervik og andre steder som det er naturlig å sammenligne med. Det er også

slik at det på Statens vegvesens *Vegkart* ikke er registrert noen trafikkulykker på Fv. 47 på strekningen Liknes (Åkra sør) til Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien) etter 2011.

Fylkesmannen stusser over at alternativ 2 har blitt mye dyrere enn alternativ 1, til tross for at det i alternativ 2 skal bygges mye mindre ny vei, og stiller samtidig spørsmålet om en slik oppgradering av eksisterende vei på strekningen Ådland skole (Åkra sør) til Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien), kan være nødvendig:

Fylkesmannen er overrasket over denne store forskjellen i kostnad. Merkostnaden for alternativ 2 er beregnet til hele 250 millioner, og det til tross for at det for alternativ 1 skal bygges langt mer ny vei. Kan en så stor merkostnad virkelig være nødvendig? Vi savner en diskusjon rundt vegstandard av den sørlige delen av alternativ 2. Statens vegvesen har lagt til grunn at dagens vei skal oppgraderes med behov for omfattende tiltak og avkjørselssaneringer. Kan det være at framtidig trafikkmengde (se vår kommentar over) ikke blir høyere enn at det blir forsvarlig og samfunnsøkonomisk lønnsomt å heller gjennomføre enkelte trafiksikkerhetstiltak enn å gjøre en fullstendig oppgradering av hele vegstrekningen? Og vil dette påvirke sammenlikningen mellom alternativ 1 og 2?

Vi støtter her Fylkesmannens syn fullt ut, og er også svært overrasket av at en forskjell i trafikkmengden på ca. 1900 kjøretøy pr. døgn (= gjennomgangstrafikken) skal utgjøre en så altomfattende forskjell i oppgradering av strekningen Ådland skole til Åkra ungdomsskole. Man må her huske på at ca. 2/3 av trafikken på den aktuelle strekningen vil bli værende selv om man bygger alternativ 1, noe som i så fall medfører at strekningen ikke får noen oppgraderinger.

Et annet viktig aspekt ved alternativ 2, er at oppgraderingen av eksisterende vei på strekningen Åkra ungdomsskole-Ådland skole, ikke var en del av det såkalte «alternativ 3 redusert» i konsekvensutredningen fra 2010, noe også Fylkesmannen påpeker i sin uttalelse. Det kommer tydelig frem av KMDs godkjenning av kommunedelplanen at minst ett redusert alternativ skulle utredes i forbindelse med reguleringsplanen, og de henviste da nettopp til «alternativ 3 redusert» - det vil si ingen oppgradering av eksisterende vei på den sørligste delen av planområdet. KMD uttalte følgende i sitt vedtak:

Avsluttes omkjøringsveien ved den søndre tilførselsveien, som beskrevet for «alternativ 3 redusert» i konsekvensutredningen, vil hoveddelen av dyrket og dyrkbar jord unngå inngrep, og flertallet av de eksisterende veiene inn i jordbrukslandskapet vil kunne opprettholdes uendret. I reguleringsplanarbeidet må det derfor gjøres en egen vurdering av denne delens trafikale og samfunnsmessige nytte, sett i forhold til de gevinster som kan oppnås for jordvern og land-bruksdriften, naturmangfoldet, friluftsliv og landskap ved at søndre del av omkjøringsveien ikke bygges. Departementet forutsetter at et slikt redusert alternativ 3 inngår som et eget alternativ ved høring av reguleringsplanen.

Vi mener altså at omkjøringsveien fra Grindhaugsveien (søndre tilførselsvei) og sørover ikke kan godkjennes, og at en ny konsekvensutredning og nytte-kostnadsanalyse må legges til grunn for hvilket alternativ som skal velges fra Grindhaugsveien og nordover.

c. Ny konsekvensutredning

Den aktuelle konsekvensutredningen ble presentert i forbindelse med kommunedelplanen fra 2010. I tillegg har det vært presentert fagrapporter både i forbindelse med nytt vedtak av kommunedelplanen i Karmøy kommune (2014) og i forbindelse med reguleringsplanen. Tatt i betraktning alt som har skjedd siden 2010, er det likevel ingen tvil om at de nevnte fagrapporter ikke kan erstatte en ny konsekvensutredning. Fylkesmannen skriver følgende i sin høringsuttalelse:

Fylkesmannen mener at det hadde vært en fordel med ny konsekvensutredning, eller i det minste en oppdatering av den gjeldende med en ny samlet vurdering. Dette fordi eksisterende KU nå er nær 10 år gammel og på grunn av sakens lange historikk der det underveis har blitt stilt spørsmål ved opprinnelig KU.

Behovet for en oppdatering må også sees i lys av nye målsetninger og krav som har oppstått etter at konsekvensutredningen ble utarbeidet. I denne saken må det eksempelvis sees hen til at vipe, storspove og sanglerke har rykket oppover på rødlista siden 2010, at kystlynghei i 2015 fikk status som utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52, og det kan også nevnes at det nasjonale jordvernmålet ble skjerpet i forbindelse med Stortingets behandling av nasjonal jordvernstrategi i 2015. Den årlige omdisponeringen skal heretter ikke overstige 4000 dekar (mot tidligere 6000 dekar).

Det er mange og åpenbare mangler knyttet til konsekvensutredningen og de senere fagrapportene. Dette gjelder ikke minst forhold knyttet til de truede artene som vil bli påvirket av prosjektet – her kommer for øvrig bla. naturmangfoldloven § 5 (forvaltningsmål for arter) og § 8 (kunnskapsgrunnlag) til anvendelse.

For det første har det ikke vært foretatt feltregistreringer av rødlistede og truede arter – dette gjør at man ikke har noen forutsetning for å tilpasse veien til hvor disse artene har sine levesteder. Aktuelle arter i så måte – foruten hubro – er åkerrikse (kritisk truet), vipe (sterkt truet og globalt rødlistet), svartstrupe (sterkt truet), storspove (sårbar og globalt rødlistet) og sanglerke (sårbar). Disse artene er alle tilknyttet ulike deler av kulturlandskapet, og de finnes alle hekkende i det aktuelle området. Til tross for dette, har det gjennom arbeidet med reguleringsplanen ikke blitt foreslått noen som helst tiltak for å ta vare på leveområdene til disse artene.

Den sørligste delen av omkjøringsveien ble i reguleringsprosessen flyttet lengre nordover, og med dette – ifølge Vegvesenet – plassert mer i ytterkant av leveområdet for truede fuglearter som vipe og åkerrikse (et såkalt avbøtende tiltak). Dette stemmer imidlertid ikke, noe som viser hva som fort kan skje når man ikke foretar feltregistreringer. Faktisk er veien nå planlagt midt gjennom den siste sikre hekkelokaliteten for viper i Åkra-området (en lokalitet som har vært i bruk «i alle år», og som åpenbart har gode kvaliteter), foruten Heiavatnet naturreservat. Vipe er for øvrig listet som *nær truet* på den globale rødlisten.

Svartstrupe ble i sommer funnet hekkende like ved den planlagte veien. Dette er en av Norges mest fåtallige hekkefugler, med en estimert hekkebestand på ca. 10-15 par. *Den aktuelle hekkelokaliteten blir dermed viktig i regional og nasjonal sammenheng.* Hvor lenge denne arten har hatt tilhold i området er ikke kjent, noe som tydelig viser at det er nødvendig med feltregistreringer i hekketiden for å få en god oversikt over rødlistede arter.

Åkerrikse er observert (hørt og sett) årlig i ett og samme område (Grindhaug/Mosbron) de siste årene, med 2-3 individer nærmest hvert år (Agnar Didriksen, pers. komm.). Denne lokalt og regionalt viktige lokaliteten, som ligger like øst for nåværende trasé, har ikke blitt fanget opp i utredningsarbeidet – igjen sannsynligvis fordi det ikke har blitt foretatt feltregistreringer i området, og fordi interesserte grunneiere med lokalkunnskap ikke har blitt kontaktet. Åkerriksene reagerer på bilstøy, siden de er avhengige av at sangen deres bærer langt, og et passende avbøtende tiltak for denne arten hadde derfor vært å opprette en støyvold mellom den planlagte veien og den aktuelle lokaliteten.

Når det gjelder storspove og sanglerke har det ikke blitt foretatt noen konkrete vurderinger av veiens negative påvirkning på disse artene, til tross for at de hekker i det aktuelle området, og dermed naturligvis vil bli negativt påvirket av prosjektet. Storspove er for øvrig listet som *nær truet* på den globale rødlisten.

Det er også andre kvaliteter ved det berørte området som ikke har blitt kartlagt; blant annet de «røde nøkkesene» (egen genetisk variant av hvit nøkkesose) i Killingtjørn og blodigler (nær truet) som visstnok skal finnes i Killingtjørn. Det har heller ikke blitt foretatt noen kartlegging av rådyr- og hjortetråkk i det aktuelle området – f.eks. med tanke på å etablere viltunderganger og med tanke på risiko for viltpåkjørslar – selv om det er kjent at det er mye hjortedyr i området.

Kunnskapsgrunnlaget om det biologiske mangfoldet, og de truede artene i særdeleshet, må opp på et langt høyre nivå, både for å tilfredsstille naturmangfoldloven § 8, men også for å kunne oppfylle kravet i KMDs godkjenning av kommunedelplanen. En ny konsekvensutredning er derfor en nødvendighet. Av veilederen til naturmangfoldloven § 8 kommer det frem at beslutninger, så langt det er rimelig, skal bygge på kunnskap om hvilket naturmangfold som kan påvirkes av beslutningen, hvilken tilstand dette naturmangfoldet har og hvilke effekter beslutningen vil ha på naturmangfoldet. Det er særlig syv momenter som viser at reguleringsplanen er i strid med naturmangfoldloven § 8:

1. **Vipenes** hekkeområde i søndre ende av planområdet. Dette er blant de siste hekkeområdene for arten i Åkra-området, og prosjektet vil dermed bidra til en mulig lokal utryddelse av arten.
2. **Svartstrupenes** hekkeområde nord for Killingtjørn. En regulering som planlagt er ikke forenlig med nasjonale mål og naturmangfoldsloven § 5 om forvaltningsmål for arter (se eksempel for reguleringsplan for Øya i Vefsn kommune – veileder til naturmangfoldloven side 10-11).
3. Hekkeområdet for **storspove** på strekningen Mosbron-Killingtjørn/Tjøsvold er blant de siste storspovelokalitetene i Åkra-området, og prosjektet vil dermed bidra til en mulig lokal utryddelse av arten.
4. Et mulig/sannsynlig hekkeområde for **åkerrikse** på strekningen Mosbron-Grindhaug har ikke blitt hensyntatt eller utredet i planprosessen. Et passende avbøtende tiltak ville her vært en støyvold mot det aktuelle området.
5. **Sanglerke** er også en truet art som hekker innenfor det aktuelle planområdet. Arten er ikke omtalt eller kartlagt i konsekvensutredningene eller i det påfølgende reguleringsarbeidet.

6. Den rødrosa varianten av de **hvite nøkkesene** i Killingtjørn. Prosjektets påvirkning på denne unike forekomsten (> 1000 planter) har ikke blitt vurdert (jf. naturmangfoldloven § 5 (arters genetiske mangfold) og § 8).
7. **Blodigler** (nær truet). Det ble nevnt i høringsuttalelsen at det skal være en forekomst av denne arten i Killingtjørn. Dette har ikke blitt sjekket ut i det videre arbeidet med reguleringsplanen. I tillegg til at denne arten kun er kjent fra ca. 40 lokaliteter i Norge og at den er rødlistet, så er det også slik at mange bestander av denne arten er isolerte fra hverandre, noe som kan medføre at bestander, ikke minst på øyer som Karmøy, avviker genetisk fra andre forekomster av arten (jf. naturmangfoldloven § 5 (arters genetiske mangfold) og § 8).

Et annet forsømt felt når det gjelder konsekvensutredningen og fagrapportene, er prosjektets hydrologiske og forurensningsmessige påvirkning på vannforekomster; herunder blant andre Heiavatnet naturreservat, Tjøsvollsvatnet naturreservat og Killingtjørn – som alle tre vil bli påvirket av prosjektet. I fagrapporten om vann (knyttet til reguleringsplanen) står det bla. at rensing av overvann fra vei i driftsfasen vil bestå av fordrøyning, men at dette ikke vil hjelpe f.eks. mot veggalt. I Ecofacts rapport *Naturtyper i plan- og influensområdet til ny Fv. 47 Åkra-Vea* (2015), kan man lese følgende om påvirkningen på Heiavatnet naturreservat:

De hydrologiske forholdene kan trolig løses som en del av tiltaksutformingen, men opprettholdelse av dagens åpne tilførselsbekker vil bare delvis være mulig. Det må ellers antas at tilførselen av forurensning fra veg vil øke noe, selv om det legges opp til renseløsninger av vegavrenning. Det vurderes ut fra mulige biologiske sammenhenger i lokaliteten, og at dette gir middels negativt virkningsomfang.

Med stor verdi gir dette middels til stor negativ konsekvens for Heiavatnet.

Når det gjelder mulighet for avbøtende tiltak skriver Ecofact (i sitt notat om hydrologi) at «en veg av en slik størrelse som her vil ikke kunne plasseres «lett» oppå terrenget slik at dreneringsmønster i myr og fuktig lynghei blir upåvirket under veganlegget.»

Omkjøringsveien vil gå gjennom flere myrer, noe som fort kan medføre økt risiko for flom på steder som ligger nedstrøms disse myrene, der flom allerede er et problem ([f.eks. på Grindhaug, i nærheten av Årvollsåna](#)). Dette skyldes at myrenes evne til å ta opp og holde på vannet naturligvis blir redusert når deres areal blir redusert. Tatt i betraktning at det ventes mer ekstrem nedbør i fremtiden, synes vi heller ikke at denne konsekvensen av tiltaket har blitt belyst godt nok i beslutningsgrunnlaget for reguleringsplanen.

Til tross for at tiltaket etter alt å dømme vil ha negative effekter for de to naturreservatene og for Killingtjørn, så har ikke disse vannforekomstene blitt utredet nærmere verken i konsekvensutredningen eller i det senere planarbeidet. Siden man ikke kjenner til essensielle hydrologiske parametere som f.eks. størrelse på innløp og utløp, vannets oppholdstid vannforekomstenes dybdeprofil, vil det være umulig å vurdere prosjektets konsekvenser for vannforekomstene. I veilederen til forskrift om konsekvensutredninger, slås det fast at «dersom en plan eller et tiltak kan føre til at miljøtilstanden i vannforekomsten kan bli forringet fra en tilstandsklasse til en annen, eller allerede er dårligere enn god, vil det normalt utløse konsekvensutredning.» Heiavatnet er klassifisert med dårlig tilstandsklasse. Tjøsvollvatnet ser ikke ut

til å være klassifisert foreløpig, men mye tyder på at den økologiske tilstanden der er minst like dårlig som i Heiavatnet. For å oppsummere vil omkjøringsveien etter alt å dømme påvirke de lokale vannforekomstene negativt, men siden man ikke har foretatt noen konsekvensutredning av dette, har man heller ingen forutsetning for å vurdere *hvor* negative påvirkningene vil bli. Dette er etter vårt syn en klar mangel ved utrednings- og reguleringsarbeidet – ikke minst siden Heiavatnet og Tjøsvollsvatnet er naturreservater, begge med et rikt fugleliv.

Et annet viktig tema som er lite belyst i reguleringsarbeidet, er prosjektets påvirkning på de lokale friluftslivsverdiene. Særlig mellom Grindhaug og Veakrossen vil omkjøringsveien gå gjennom et populært tur- og rekreasjonsområde. Den aktuelle strekningen er en del av turområdet til både Åkrehamn, Sevland og Veavågen – som til sammen har ca. 12 000 innbyggere. Omkjøringsveien vil, visuelt og støymessig, redusere det aktuelle områdets friluftslivskvaliteter betydelig, uten at dette i særlig grad har blitt belyst verken i konsekvensutredningen eller i det etterfølgende reguleringsarbeidet. Det har heller ikke blitt planlagt noen avbøtende – f.eks. støyreducerende – tiltak med tanke på det mye brukte turområdet. Det er også slik at omkjøringsveien vil gå gjennom Mariaskogen, som er en «hundremeterskog» der flere barnehager har sine «leirsteder». Vi kan ikke se at denne type konsekvenser av prosjektet er nevnt noe sted i reguleringsmaterialet.

d. Ny nytte-kostnadsanalyse

Prosjektets nytte-kostnadsanalyse, der man sammenlignet ulike alternativer av omkjøringsveien, i tillegg til 0+-alternativet, ble foretatt i forbindelse med kommunedelplanen fra 2010. Det er mange momenter som taler for at en ny nytte-kostnadsanalyse må plass for å klargjøre hvilke veialternativer som vil svare best på kommunedelplanens målsettinger. En endelig reguleringsplan kan etter vår mening ikke godkjennes før man, helt objektiv, vet hvilket alternativ dette er. Vi minner om kravene til alternativvurderinger som er gitt i *Retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, samt *Utredningsinstruksens krav til samfunnsøkonomiske analyser*. De mest sentrale momentene som taler for en ny nytte-kostnadsanalyse, er følgende, og vil bli videre gjort rede for nedenfor punktlisten:

- Fylkesmannens faglige råd om at den sørligste delen av omkjøringsveien ikke godkjennes (se punkt b).
- Det åpenbare behovet for en ny konsekvensutredning (se punkt c).
- KMDs krav om utredning av miljøtunnel eller miljøkulvert (se også punkt a).
- KMDs krav om utredning av minst ett redusert omkjøringsalternativ, og ikke minst oppfølgingen som dette kravet medførte i reguleringsplanen, samt Fylkesmannens faglige råd om at alternativ 2 velges (se også punkt b).
- Det mangler, slik Fylkesmannen påpeker, en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse med et etterprøvbart standardoppsett for sammenligningen mellom de ulike alternativene.
- Gjennomgangstrafikken i Åkrehamn ble overestimert i gjeldende nytte-kostnadsanalyse.
- Fremtidig trafikkvekst, i hvert fall for den søndre delen av planområdet, ble overestimert i gjeldende nytte-kostnadsanalyse.
- Veiens innvirkning på risikoen for trafikkulykker ble overestimert i gjeldende nytte-kostnadsanalyse.
- Stortinget og Regjeringen har de senere årene skjerpet målet om årlig omdisponering av dyrket mark.

- Økonomien i Haugalandspakken krever at mange planlagte prosjekter enten skrinlegges eller nedskaleres betraktelig. I lys av dette er det åpenbart naturlig å se på hvilke alternativer som er mest formålstjenlige på strekningen Åkra sør-Veakrossen.
- Motstanden mot bompenger er økende i befolkningen, og da er det særlig viktig at pengene brukes på prosjekter som kan dokumentere en høy samfunnsøkonomisk nytte.

Miljøtunnel

Jamfør punkt a om miljøtunnel: Det er vår oppfatning at det må stilles et eksplisitt krav om at en miljøtunnel eller miljøkulvert må være minst 500 meter lang, samt at ulike varianter av miljøtunnel (eller miljøkulvert) må være med i en ny nytte-kostnadsanalyse. Bare på den måten kan det foretas en mest mulig objektiv vurdering av om miljøtunnelen bør være 500 meter eller lengre.

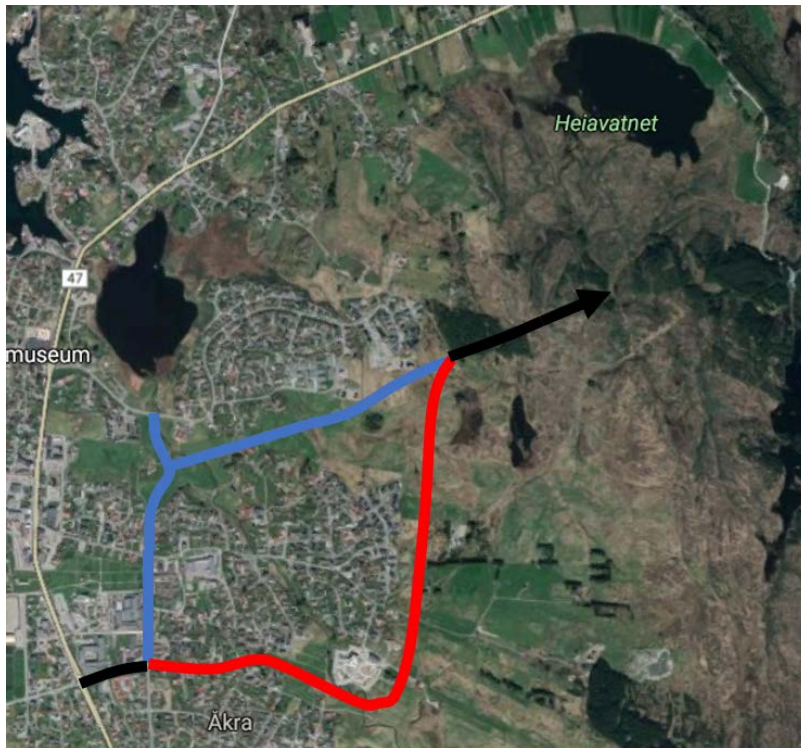
Ulike veialternativer

KMD uttalte i godkjenningen av kommunedelplanen, at det skulle utredes *minst* ett redusert alternativ. Det er på det rene at et redusert alternativ med start ved Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien), via Engveien og deretter til nordre tilførselsvei, vil utgjøre et mye mer hensiktsmessig alternativ enn alternativ 2 (se figur 1). Dette skyldes både at Engveien er bredere og dertil mer egnet for mer trafikk enn det Grindhaugsveien er, samt at den ikke i samme grad går gjennom et etablert boligområde, slik Grindhaugsveien gjør. Alternativet som går via Engveien, vil også være ca. 15 % (300 meter) kortere enn alternativ 2. Grindhaugsveien går i større grad gjennom et boligområde, noe som vil kunne medføre utfordringer når det kommer til trafiksikkerheten – dette gjelder for øvrig både alternativ 1 og 2 (siden Grindhaugsveien leder opp til søndre tilførselsvei i alternativ 1). Et redusert alternativ via Engveien vil være betydelig rimeligere enn alternativ 2 (reduisert), og man vil spare mye mer dyrka mark og innmarksbeiter, i tillegg til lokaliteter for truede arter som storspove og sanglerke. Et slikt alternativ vil også være svært positivt for kulturlandskapet og det lokale turområdet.

Det er ingen hemmelighet at vi mener at 0+-alternativet, i tillegg til rundkjøring i Veakrossen, er det klart beste alternativet. Dette alternativet bør også være med som et referanse-alternativ i det videre utredningsarbeidet. Det er nemlig ikke slik at en omkjøringsvei vil ha så stor effekt på sentrumsutviklingen i Åkrehamn og nærmiljøet der – her vil tiltakene som er skissert i 0+, ha minst like stor effekt. Særlig det at trafikken da får to nye veier utenom selve sentrum («Krossen»); åpning av Klæhaugveien i sør, og forlengelse av Engveien til Tostemveien, er i så måte relevant. Vi ønsker her å sitere tidligere fylkesrådmann Trond Nerdal, som i sin saksutredning til Fylkesutvalget i 2015, bla. uttalte følgende:

I omtale om sentrum i rapport «Byutvikling Åkrehamn», som er resultat av et samarbeidsprosjekt mellom Karmøy kommune, Åkrehamn Utviklingsforum, Åkrehamn vekst og Rogaland fylkeskommune, heter det at spredthet i sentrum gjør at «Stedet blir preget av biltrafikk og asfalterte parkeringsplasser heller enn attraktive byrom hvor det er godt å oppholde seg». Arbeidet viser et betydelig utviklingspotensial med fortetting og transformasjon bare i sentrumsområdet. Uavhengig av planprosessen med omkjøringsvei vil tiltak i sentrum være nødvendig å for å bedre trafikksituasjonen og bidra til sentrumsutvikling.

Det er altså tre ulike alternativer av Åkra sør-Veakrossen som vi vurderer som aktuelle, og som bør være med i en ny nytte-kostnadsanalyse. Dette er: 1) Alternativ 2 redusert: Grindhaugsveien-Veakrossen, 3) Grindhaugsveien-Veakrossen, via Engveien, og 4) 0+-alternativet og rundkjøring i Veakrossen.



Figur 1. Alternativ 2 (rød) og alternativ 3 (blå), fra krysset Grindhaugsveien/Engveien i sørvest til Mariaskogen i nordøst. De to alternativene har omtrent like lange strekninger gjennom bebygd område, men alternativ 3 går via den større og mer formålstjenlige Engveien – en vei som for øvrig skal utbedres siden den kommer til å få mer trafikk når den blir forlenget nordover til Tostemveien. Alternativ 3 er ca. 15 % (300 meter) kortere enn alternativ 2. Ellers er alternativ 3 stort sett identisk med gjeldende reguleringsplan og den nordlige innfartsveien, med unntak av at veien i nordøst går nærmere eksisterende boligområde (Tjøsvoll øst), dette for å spare natur- og landbruksverdier i området, i tillegg til å gjøre veien kortere.

Samfunnsøkonomisk analyse

Når det gjelder manglende oppdatert samfunnsøkonomisk analyse, så viser vi til Fylkesmannens høringsuttalelse:

I konsekvensutredningen for arbeidet med kommunedelplanen, ble det gjort en samfunnsøkonomisk analyse av veiprojektet. Denne viste en positiv økonomisk nytte for begge alternativene (den gang alternativ 3 og 3 redusert, nå alternativ 1 og 2). Hovedgrunnene til dette var gevinstene for trafikksikkerhet og framkommelighet for bil. Anleggskostnaden for alternativ 1 var beregnet til 226 millioner mens kostnaden for alternativ 2 var beregnet til 168 millioner.

Vegvesenet har i møte med Fylkesmannen indikert at det for alternativ 1 er en stor positiv netto nytte, mens det for alternativ 2 er negativ netto nytte. Hvorfor sier ikke plandokumentene

noe om dette? Beregnede kostnader for prosjektet har nå økt betydelig, og det er uheldig at det ikke er lagt fram en ny oppdatert samfunnsøkonomisk analyse. Denne burde baseres på realistiske trafikkframskrivninger der standardprognoser er korrigert etter lokale forhold.

Det er også slik at det i utredningsarbeidet mangler en etterprøvable standardmetode for å sammenligne alternativ 1 og 2. Vi henviser også her til Fylkesmannens høringsuttalelse:

Ved sammenlikning av de to alternativene er det etter vårt syn en svakhet at det ikke er brukt en standardmetode som kan etterprøves. En forenklet sammenlikning som den som ligger til grunn for utredningsarbeidet, gir grunnlag for tvil om de utredningene og avveiningene som er gjort synliggjør den sørlige delens trafikale og samfunnsmessige nytte slik KMD har bedt om. Når det gjelder valg av metode og den sammenlikningen som er gjennomført, savner vi for enkelte tema en ytterligere begrunnelse for hvorfor konfliktgraden er vurdert som høy/lav.

Vi vil spesielt peke på vurdering av konfliktgrad for tema naturressurser. Utredningen viser at alternativ 1 direkte legger beslag på 77 dekar mer dyrka mark enn alternativ 2. Hvorfor dette ikke blir vurdert til å ha høyere konfliktgrad enn middels forverrelse (--), er underlig. Vi vil også peke på at fordi veien vil bli liggende tett opp til dagens bebyggelse, vil den i praksis komme til å bli framtidig langsiktig byggegrense. Over tid vil den indirekte føre til nedbygging av langt mer dyrka jord.

Gjennomgangstrafikk, fremkommelighet og trafikkreduksjon som en følge av omkjøringsveien

Først i *Fagrapport trafikk*, som ble presentert sammen med reguleringsplanen, presenterte vegvesenet tall for gjennomgangstrafikken i Åkrehamn. Dette burde vært det første trafikkallet man sjekket ut før man begynte å planlegge omkjøringsveien. I fagrapporten kan vi lese følgende: «Data fra bomselskapet viser i ettertid at på årsbasis er 39,4 % av trafikken i syd gjennomgangstrafikk, tilsvarende i nord er 11,1 % gjennomgangstrafikk.» Tatt i betraktning at den totale trafikkmengden sør for Åkrehamn er beregnet (og målt) til ÅDT = 4800, viser dette at gjennomgangstrafikken kun utgjør ca. 1900 kjøretøy pr. døgn. Dette er f.eks. en lavere trafikkmengde enn flere av sideveiene i Åkrehamn har! Dette viser med all tydelighet hvor totalt unødvendig den søndre delen av omkjøringsveien er.

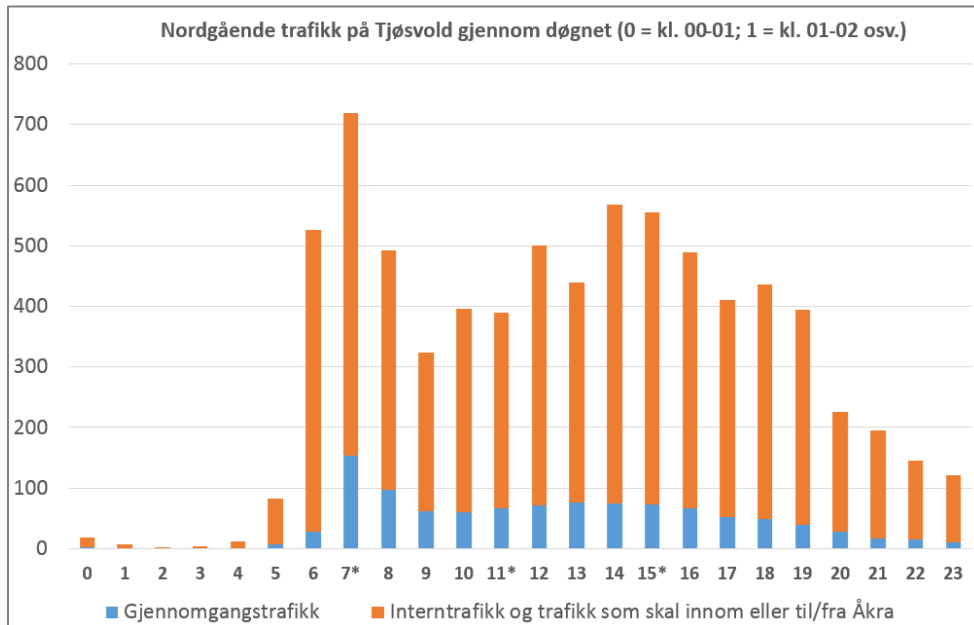
Tidligere fylkesrådmann Trond Nerdal uttalte følgende om gjennomgangstrafikken i sin saksutredning til fylkesutvalget i 2015:

Utenom sentrumskjernen synes det i mindre grad å være behov for «avlastning». Modellkjøringer viser at det er ca. ådt 3500 som er ren gjennomgangstrafikk, dvs. som ikke har start eller målpunkt i tettstedet. Denne trafikkmengden utløser ikke behov for omkjøringsveg. Ellers er trafikken i området lokaltrafikk. Det er rimelig å anta at en stor del av denne trafikken har målpunkt i lokalmiljøet.

Tatt i betraktning at vi i dag vet at gjennomgangstrafikken omtrent er halvparten av det som Nerdal gikk utfra i sin saksutredning – med bakgrunn i de tall som vegvesenet hadde oppgitt – tydeliggjør dette ytterligere hvor liten nytte den sørligste delen av omkjøringsveien vil ha.

Med bakgrunn i det totale tallet for gjennomgangstrafikk (ÅDT = ca. 1900), egne trafikkundersøkelser, samt vegvesenets trafikk teller på Tjøsvoll, som viser hvordan trafikken fordeler

gjennom døgnet på Tjøsvoll (Åkrehamn), har vi beregnet hvordan gjennomgangstrafikken fordeler seg gjennom døgnet, og sammenlignet disse med tall fra vegvesenets trafikk teller på Tjøsvoll. Resultatene er fremstilt grafisk i figur 2, og viser med all tydelighet at det ikke er en omkjøringsvei som er løsningen på de trafikale utfordringene i Åkrehamn.



Figur 2. Nordgående gjennomgangstrafikk kontra annen trafikk i Åkrehamn. Tall for totaltrafikk er hentet fra vegvesenets tellerpunkt på Tjøsvoll. Tall for gjennomgangstrafikk er dels basert på private målinger (de som er merket med *), dels på døgndeling av totaltrafikk, samt dokumentert tall for samlet gjennomgangstrafikk (ÅDT = ca. 1900).

I reguleringsplanens planbeskrivelse hevdes det at det er fremkommelighetsproblemer i Åkrehamn:

Beregningene viser at man på noen strekninger har framkommelighetsproblemer i dag. Strekningen sør for Åkrehamn har avvikling på akseptabelt nivå, mens det i Åkrehamn er problemer med trafikkavviklingen. Det er også problemer med avviklingen lenger nord, mot Veakrossen. Disse tallene understøtter observasjonene som er gjort i området.

De eneste fremkommelighetsproblemer i Åkrehamn skyldes trafikklysene i sentrum og mangel på rundkjøring (eller annen tilfredsstillende kryssløsning) ved Coop/Åkra bilimport. I Veakrossen er det fremkommelighetsproblemer som må løses med en rundkjøring eller annen kryssløsning. Når det gjelder tid spart for gjennomgangstrafikken, så vil dette være begrenset til ca. 4 minutter. Tid spart for kjøretøy som bruker nordre eller søndre tilførselsvei vil kun være ca. 1-2 minutter. Spart reisetid kan altså ikke forsvare utbyggingen.

Et annet gyldig ankepunkt mot veiens nytteverdi, er at den trafikkreduksjonen som vegvesenet legger til grunn for den beregnede nytteverdien, mest sannsynlig er sterkt overdrevet. Reduksjonen av trafikk gjennom Åkrehamn sentrum er både i KU (2010) og i *Fagrapport trafikk* (ifm. reguleringsplanen) beregnet til ca. 70 % - altså en *reduksjon* på ca. 70 %. I konsekvensutredningen står det for øvrig svart på hvitt at trafikkmodellene trolig ikke stemmer for Åkrehamn sentrum – da er det samtidig litt rart at de ikke synes å ha forbedret dem på de ni årene som har gått siden den gang (vår utheving):

Sonene i RTM [trafikkmodellen] tilsvarer grunnkretser. For byvegnett kan dette nivået være for grovt. RTM ble likevel brukt i den form den forelå uten å dele opp sonestrukturen i Åkra. Det vil alltid være en del trafikk som går internt i sonene. Dette er trafikk en i modellen ikke ser igjen ute på vegnettet. Spesielt vil dette gjøre seg gjeldende i et byvegnett som i utgangspunktet har et finere vegnett i virkeligheten enn det er i modellen. **Dette gjør seg utslag i at det kan observeres høyere trafikk på vegen enn det modellen viser.** I denne analysen kom etter hvert også alternativet 0+ "på banen". Dette er et alternativ som har en del nytt vegnett i sentrum. Det kan tenkes at en del helt lokal trafikk i sentrum kan være påvirket av en slik endring i vegnettet uten at RTM klarer å fange opp dette.

Når vi samtidig vet at gjennomgangstrafikken kun utgjør ca. 1900 biler pr. døgn, noe som tilsvarer ca. 14 % (eller 1 av 7 biler) av trafikken i Åkrehamn sentrum, så fortøner disse antatte reduksjonene seg som sterkt overdrevet. Det faktum at Åkrehamn er en by og et stort handelssentrum med mange butikker, arbeidsplasser, skoler, barnehager, fritidstilbud og ikke minst mye interntrafikk, burde tilsi at det er gjennomgangstrafikken som vil utgjøre den største reduksjonen av trafikken på eksisterende Fv. 47.

Fremtidig trafikkvekst

Trafikkveksten, særlig i søndre del av planområdet, er åpenbart overestimert i gjeldende nytte-kostnadsanalyse, og i det videre reguleringsarbeidet. Som en følge av dette har veiens nytteverdi blitt overestimert. [Det er også på det rene at trafikkmengden sør for Åkrehamn \(Liknes\) har vært stabil eller svakt synkende de siste årene.](#) Vi henviser også her til Fylkesmannen høringsuttalelse:

Vi stiller spørsmål ved om trafikkmengde for den sørligste vegstrekningen både for alternativ 1 og 2 kommer til å være så høy. Det er i liten grad planlagt ny boligbygging i sørlig del av Karmøy. I tillegg er videre utvikling av Åkra planlagt i nord.

Trafikkveksten er basert på standardprognoser for Rogaland frem til 2040. Trafikkprognosen medfører en trafikkøkning fra 2017 til 2040 på 36 % for lette kjøretøy og 48 % for tunge kjøretøy. Dette bør ikke legges til grunn for den sørlige delen av Åkra, sett i lys av at vi vet det vil bli svært liten vekst sør for og i Åkra. Det kan ikke være slik at Vegvesenet legger standardprognoser til grunn i ethvert prosjekt, uavhengig av langsiktige utbyggingsplaner og annen kunnskap som gir mer realistiske prognoser. Videre vil vi peke på klare nasjonale mål og mål i regional plan for areal og transport, om at mest mulig vekst i persontransport skal tas med gange, sykling og kollektivtransport. Dette kan også gi grunnlag for mindre trafikkøkning enn antydnet.

Et annet moment som omhandler trafikkvekst, er at omkjøringsveien vil legge til rette for en vekst i personbiltrafikken. I så måte er prosjektet i strid med *Fylkesdelsplan for samordna areal og transportplan* (som Karmøy kommune også har gitt sin tilslutning til), det det ligger inne et nullvekstmål for personbiltrafikken.

Trafikkulykker

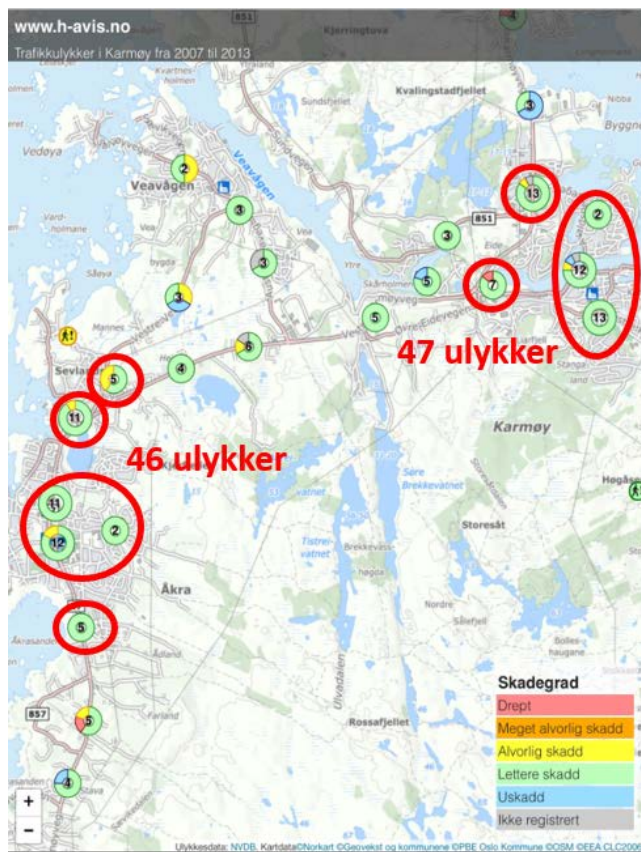
I planbeskrivelsen for reguleringsplanen foreligger det en kort gjennomgang av antall trafikkulykker på den aktuelle strekningen (side 33). Dødsulykken som er nevnt var imidlertid sør for nåværende planområde. I tillegg tar ikke oppsummeringen med at flere av de alvorligste ulykkene trolig skyldtes høy fart eller andre faktorer som ikke har noe med veikvaliteten å gjøre.

Det er også slik at det på Statens vegvesens *Vegkart* ikke er registrert noen trafikkulykker på Fv. 47 på strekningen Liknes (Åkra sør) til Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien) etter 2011, noe som tydelig viser at det ikke er denne strekningen som først og fremst trenger en utbedring.

[Antall trafikkulykker har også blitt redusert kraftig på Karmøy](#), som en følge av nullvisjonsprosjektet, og de alvorlige ulykkene som nevnes i planbeskrivelsen og som inkluderer myke trafikanter, skjedde også for en del år siden: i 2011, 2013 og 2014.

Stort sett alle trafikkulykker, ikke minst på den aktuelle strekningen, skyldes uoppmerksomhet. Her kan derfor relativt enkle tiltak som bedre belysning ved gangfelt, opphøyet gangfelt, fotobokser på rette strekninger (f.eks. på strekningen mellom Åkra ungdomsskole (Grindhaugsveien) og Ådland skole), trygge kryssinger for myke trafikanter og ikke minst avkjørselsfiler (for å hindre påkjørsler bakfra), alle være gode løsninger som trolig vil bidra mer positivt til trafikksikkerheten enn det omkjøringsveien vil gjøre.

Det er også slik at det ikke er noen tydelig forskjell i antall trafikkulykker i Åkra-området, sammenlignet med Koperviksområdet (figur 3).



Figur 3. Antall trafikkulykker i Åkrehamn- og Koperviksområdet i perioden 2007-2013. Det er altså ingen påfallende forskjell i antall trafikkulykker mellom disse to områdene.

Omdisponering av dyrket mark

Det er stor forskjell blant de ulike veg-alternativene når det gjelder hvor mye dyrka mark som vil måtte omdisponeres, og enda større forskjell når det gjelder hvor stort utbyggingspress de ulike alternativene vil medføre for «rest-arealer» som blir liggende mellom fremtidig vei og eksisterende

bebyggelse. Med bakgrunn i de siste års skjerpede målsettinger knyttet til omdisponering av dyrket mark, mener vi at dyrka mark og matjord må få en større betydning for hvilket alternativ som skal velges. For å få dette til, må en ny nytte-kostnadsanalyse utarbeides.

Fylkesmannen skriver i sin høringsuttalelse:

Vi vil spesielt peke på vurdering av konfliktgrad for tema naturressurser. Utredningen viser at alternativ 1 direkte legger beslag på 77 dekar mer dyrka mark enn alternativ 2. Hvorfor dette ikke blir vurdert til å ha høyere konfliktgrad enn middels forverresle (--), er underlig. Vi vil også peke på at fordi veien vil bli liggende tett opp til dagens bebyggelse, vil den i praksis komme til å bli framtidig lagsiktig byggegrense. Over tid vil den indirekte føre til nedbygging av langt mer dyrka jord.

Haugalandspakkens økonomi

Vegvesenet har tidligere uttalt at det vil være ca. 2,6 milliarder kr tilgjengelig i Haugalandspakken gjennom perioden 2015-2023. Dette medfører at det vil være i størrelsesorden 1,2 milliarder kr tilgjengelig siste 4 år av perioden (forutsatt at pengene brukes jevnt gjennom perioden 2015-2023). Med tanke på at de gjenstående prosjektene i Haugalandspakken har en kostnadsramme som er mye større enn dette, er det opplagt at mange prosjekter må kuttes ut og/eller nedskaleres. Dette har også fylkeskommunen og vegvesenet uttalt flere ganger. Den anstrengte økonomien i Haugalandspakken viser nødvendigheten av å være nøye med å veie nytte opp mot kostnader, også når det gjelder prosjektet Åkra sør-Veakrossen – bare slik kan man gjøre de beste prioriteringene i Haugalandspakken.

Økende motstand mot bompenger

Det er på det rene at motstanden mot bompenger i det siste har vært økende i befolkningen. I lys av dette er det særlig viktig at bompengene brukes på en fornuftig måte. Dette kan kun oppnås ved at valg av endelige veiløsninger baseres på grundige og etterprøvbare samfunnsøkonomiske analyser, der man altså foretar en reell sammenligning av ulike alternativer. Bare på den måten vil folks tillit til bompenger som finansieringsform, kunne opprettholdes.

3. Saken sett i et større perspektiv

I et større perspektiv er saken viktig både av hensyn til truede arter, truede og utvalgte naturtyper, naturreservater, matjord, friluftslivsområder og landskap. Saken er også viktig når det gjelder å vurdere nytten av inngrepet opp mot konsekvensene for de nevnte temaer. Nyttens i dette tilfellet er, som påpekt i punkt 2, uten tvil høyst usikker og diskutabel, noe som må lede til en oppdatert konsekvensutredning, med påfølgende nytte-kostnadsanalyse.

Uten en miljøseier i denne saken, blir det veldig tydelig at regjeringen i praksis ikke prioriterer naturmangfold og truede arters leveområder slik det hevdes i festtaler og overordnede uttalelser – særlig med tanke på at vi her har å gjøre med et nasjonalt viktig hubroområde. Hvis ikke miljøhensyn skal vinne fram her, må vi spørre når. Rogaland har et særlig ansvar for å ta vare på denne sterkt truede arten i Norge, og Norge har også et særlig ansvar for å ta vare på denne arten om man sammenligner med resten av Skandinavia. Den globale bestanden av hubro er også regnet for å være

på nedadgående. Kommunedelplanen er som kjent godkjent av KMD, men med den godkjenningen fulgte det heldigvis sterke føringer – særlig for å ta vare på truet natur og matjord.

Det minste man må kunne forlange av reguleringsplanen er at det bygges en 500 meter lang miljøttunnel (ev. miljøkulvert hvis tunnel er umulig eller for dyrt), i tillegg til en oppdatert konsekvensutredning og nytte-kostnadsanalyse. Den sørlige delen av omkjøringsveien må også tas ut av reguleringsplanen, med tanke på det lave og stabile trafikkgrunnlaget, og ikke minst med tanke på at planen går gjennom den siste vipelokaliteten i Åkra-området og gjennom store områder med dyrka mark. Det finnes rett og slett ingen gode argumenter for ikke å ta innsigelsen og de faglige rådene fra Fylkesmannen til følge. Det må få konsekvenser at vegvesenet ikke har fulgt opp disse kravene gjennom arbeidet med reguleringsplanen.

Heldigvis får natur, klima og matjord mer og mer oppmerksomhet, og etter lokalvalget ser vi nå at natur og miljø fremheves som tydelige satsingsområder i mange kommuner og fylker. Valgresultatet er for øvrig et tydelig signal til Venstre, Høyre og de andre regjeringspartiene om at klima og natur er noe som er svært viktig for mange velgere, og med den pågående klima- og biomangfoldkrisen, tyder det meste på at dette bare vil bli viktigere og viktigere saker i fremtiden. Man ser det også i vindkraftdebatten, der motstanden i befolkningen har økt enormt den siste tiden, etter hvert som folk blir klar over hvor store inngrep det er snakk om. Tap av naturmangfold er i all hovedsak summen av mange konkrete arealinngrep, der den planlagte veibyggingen på Karmøy i tillegg er stort og betydelig, og altså vil gå utover vesentlig regionale og nasjonale interesser.

En stor del av befolkningen og velgerne er opptatt av at naturområder og turområder tas vare på. Både regjeringen og velgerne vet at kommunepolitikerne ikke er ufeilbarlige, og derfor er det selvsagt viktig at Staten i de mest alvorlige tilfellene tar ansvar og griper inn og enten sier nei, eller at Staten – som i denne sakens tilfelle – kommer med sterke føringer og eksplisitte krav til avbøtende tiltak hvis et prosjekt skal gjennomføres *til tross* for at det ødelegger truet natur, matjord og turområder. I denne saken inkluderer det, som nevnt flere ganger, fire ting: miljøttunnel, ikke godkjenne den sørligste delen av omkjøringsveien, ny konsekvensutredning og ny nytte-kostnadsanalyse.

Saken er også viktig i et bompengesperspektiv. Det er i hovedsak bilistene på Haugalandet som betaler for veiprojektet, og for å legitimere både brukerbetaling og bruken av bompengene, er det viktig at det alternativet som er samfunnsøkonomisk mest lønnsomt og som i tillegg har aksepterbare konsekvenser for natur, landbruk, friluftsliv og landskap, blir valgt. Dette kan man simpelthen ikke ta stilling til uten en oppdatert konsekvensutredning og nytte-kostnadsanalyse.

Det er særlig tre overordnede momenter som er prinsipielt viktige med den aktuelle saken:

1. Behovet for kunnskapsbaserte vedtak når truet natur står på spill. Dette gjelder i særlig grad å kjenne til utbredelse av truede arter, kjenne til prosjektets påvirkning på disse artene, og hvordan deres bestander i lokal, regional og nasjonal målestokk påvirkes av prosjektet. Og ikke minst hvilke avbøtende tiltak man må kreve for truede arter. Både naturmangfoldloven og forskrift om konsekvensutredninger er relevante i så måte.
2. Viktigheten av at en reguleringsplan oppfølger krav og føringer som har blitt gitt i en overordnet plan – i dette tilfellet i kommunedelplanen og KMDs godkjenning av denne.

3. Verdien som matjord, landskap, natur og friluftsområder har, satt opp mot nytteverdien av et prosjekt. Det er et viktig poeng at nytteverdien skal fremkomme gjennom en *kunnskapsbasert* vurdering, der ulike alternativer av prosjektet vurderes på en objektiv og etterprøvbart måte. Naturmangfoldloven og forskrift om konsekvensutredninger er relevant i så måte.

KMD stilte gode og formålstjenlige krav i vedtaket av desember 2018, men reguleringsplanen viser dessverre at de viktigste kravene ikke har blitt tatt hensyn til. I tillegg er det altså klare brudd på naturmangfoldloven og forskrift om konsekvensutredninger. Dette er forhold som KMD nå må sørge for at blir rettet opp. Det kan jo ikke være slik at grunneiere og andre skal bli tvunget til å prøve disse spørsmålene for retten. En rettssak vil forsinke prosjektet, i tillegg til at det vil være ressurskrevende både for samfunnet og de involverte parter.