



Høring plan 2107 fylkesvei 47 Åkra sør – Veakrossen

Naturvernforbundet i Rogaland og Norsk Ornitologisk Forening, avdeling Rogaland har følgende kommentarer til reguleringsplanen for ny fylkesvei 47 fra Åkras sør til Veakrossen:

Konklusjon:

Vårt primære standpunkt er at omkjøringsvegen ikke bygges fordi ulempene langt overskrider vegens nytteverdi.

Hvis det blir gjort vedtak om at vegene likevel skal bygges mener vi at det må skje etter alternativ 2 og at det må bygges lang tunnel mellom Kyllingtjørnkrysset og Austreivegen.

KMD' s vedtak

Etter klage fra Naturvernforbundet og en lang rekke organisasjoner og enkeltpersoner stilte Sivilombudsmannen flere kritiske spørsmål til saksbehandlingen og vurderingene som var gjort i forhold til Naturmangfoldloven. Kommunal- og moderniseringsdepartementet svarte på Sivilombudsmannens merknader ved å gjøre et nytt vedtak 07.12.2018 der kommunedelplanen for vegprosjektet ble stadfestet. Departementet ba om at reguleringsplanforslaget må innholde et alternativ 2 der den søre delen av vegprosjektet utgår. Dette alternativet med tilpasninger, tilsvarer alternativ 3 redusert i konsekvensutredningen til kommuneplanen.

Departementet ba også om en vurdering av lang miljøkulvert i nord for å unngå fragmentering av kystlynghei klasse A.

Statens vegvesen (SVV) og Rogaland fylkeskommune har lagt ut forslag til reguleringsplan for fv 47 Åkra sør-Veakrossen med høringsfrist 22.mai 2019.

Negativ samfunnsnytte

I planen fastslår SVV (1.7.3.) at « vegtiltaket vil føre til store terrenginngrep og framstå som en visuell og fysisk barriere i landskapet. Inngrepene vil flere steder forringe de estetiske kvalitetene og redusere landskapets opplevelsesverdi».

Videre heter det (1.7.5.) at «Begge alternativer har betydelige negative virkninger for naturmangfoldet i influensområdet. Dette gjelder først og fremst arealbeslag og fragmentering av sammenhengende leveområder for kritisk truet og sårbare fuglearter».

Beskrivelsene er gode, presise og dekkende for konsekvensene av vegtiltaket. Likevel mener SVV at vegens samfunnsnytte er større enn summen av de negative virkningene knyttet til jordbruk, støy, landskap, friluftsliv og naturmangfold.

Dårlig begrunnet samfunnsnytte

SVV begrunner vegtiltaket med at dagens vegnett ikke vil kunne avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte i 2040.

Vi kan ikke se at det sannsynliggjort at forventet trafikkvekst sør for Ådland vil utløse behov for omkjøringsvegen. I gjeldende kommunedelplan (2014-2023) skal framtidig boligekspansjon skje i de vestlige områder ved Åkrahamn og Vedavågen. Det er ikke foreslått store, nye boligområder i sone 1, sør for Ådland.

SSB (2019) forventer at folketallet på Karmøy vil øke med 3,8 % i perioden 2019- 2040. Det fraviker sterkt fra kommunedelplanens forventninger om 1 % årlig vekst. Kommunedelplanen legger til rette for at folkeveksten vil skje i området Åkrahamn/Vedavågen og ikke i områdene sør for Ådland. Folketallet her har vært stabilt over lengre tid og generer ikke vesentlig mer gjennomgangstrafikk.

Det er interntrafikken som er forårsaker de trafikale utfordringene i Åkra sentrum. At 70 % av denne trafikken vil flytte seg over på ny rv 47 må forklares og dokumenteres.

Reduser bilbruken

I kommunedelplanen framgår det at Karmøy kommune har svært lav andel kollektivreisende, gående og syklende og en svært høy andel bilbrukere.

Svaret på denne utfordringen er IKKE å legge til rette for økt bilbruk gjennom bygging av større og raskere vegkapasitet. Det vil bidra til å opprettholde dagens situasjon, og det er verken i samsvar med nasjonale eller globale mål om å redusere klimautslipp fra bilbruk. Det er heller ikke i samsvar med moderne by- og tettstedsplanlegging der transportarbeidet med bil skal reduseres til fordel for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

De trafikale utfordringene i Åkra sentrum og nordover mot Veakrossen må løses ved å oppgradere og utbedre eksisterende fylkesvei.

Alternativ 1- dårligst

I reguleringsplanforslaget er det presentert to alternativ, hvorav SVV anbefaler alternativ 1.

Fra Myrdalkrysset og Kyllingtjørnkrysset er alternativ 1 samsvarende med alternativ 2.

I alternativ 1 er traseen fra Ådland flyttet lengst vest mot bebyggelsen for å redusere konflikten med to truede arter i området – vipe og åkerrikse. Det nye trasevalget vil være gunstigere for landbruket, sjøl om nedbyggingen av fulldyrka jord er betydelig. Kartleggingen av rødlistede og truede arter i plan- og influensområdet er mangelfullt og ikke oppdatert siden konsekvensutredningen fra 2010.

Det heter at de negative virkningene for leveområder til vipe og åkerrikse vil bli redusert. Spørsmålet som ikke blir forsøkt besvart er om det gjenværende arealet for disse artene vil være tilstrekkelig for artenes overlevelse. Hvis artene forsvinner som en konsekvens av veg og vegbygging er det et mislykket forebyggende tiltak. Vi anser at risikoen for at så skjer er stor.

I så måte vil alternativ 2 være å foretrekke siden ny fv 47 starter ved Myrdal, nord for de aktuelle hekkeområdene ved Ådland.

Lang tunnel-hubro

Fra Myrdalskrysset til Veakrossen er alternativ 1 og alternativ 2 sammenfallende. Det er særlig strekningen fra Killingtjørnkrysset til østsiden av Heiavatn naturreservat at vegtraseen fører til ubotelig skade slik det er presist beskrevet i forslaget under punkt 1.7.5.

SVV har vurdert flere løsninger for både korte og lengre tunneler, men har kommet fram til at kostnadene overstiger nytteverdien. Nytteverdien er først og fremst relatert til kystlyngheimrådet og naturmangfoldverdier.

Det framgår ikke av forslaget hva som er lagt inn i begrepet «nytteverdi». For vår del vil vi særlig framheve betydningen av et helhetlig, sammenhengende landskap med god økologisk funksjonsevne som har stor betydning for alle arter som lever i området eller som bruker området. Her vil vi særlig framheve hubrolokaliteten som befinner seg få hundre meter fra vegtraseen., Hubro er sterkt truet i henhold til gjeldende rødliste for truede arter. Den aktuelle hekkelokaliteten har svært god ungeproduksjon og spiller en nøkkelrolle for artens framtid på Karmøy.

Vi konstaterer at det i forslaget ikke er gjort faglige vurderinger av potensielle konsekvenser for hubroterritoret ved bygging av daglinje på den aktuelle strekningen.

Det er heller ikke nevnt forekomst av hekkende storspove i området.

Stor nytteverdi

Naturvernforbundet mener at nytteverdien ved lang tunnel, alternativ E eller F, overstiger ekstrakostnadene for disse to alternativene. Vårt utgangspunkt er at en livskraftig og produktiv hubrolokalitet må opprettholdes og at alternativet med daglinje er uaktuelt. Lang tunnel vil også opprettholde sammenhengen mellom Heiavatn naturreservat og kystlyngheia. Heiavatnets verdi som naturreservat kan bli betydelig svekket ved fragmentering av arealene som grenser til reservatet.

Konkretiser fond

I planen er det skissert etablering av to fond: Ett skjøtselsfond for kystlyngheimråder og et økologisk fond som skal brukes til beste for artene vipe, åkerrikse og hubro. Det er i utgangspunktet positivt, men forslaget må konkretiseres med hensyn til innhold, varighet, formål og forpliktelser, hvis det skal være noe verdt. Nå framstår det som et forsøk på grønnvasking av et vegprosjekt med sterkt negative konsekvenser for naturmangfold, landskap, friluftsliv og jordbruk.

For Naturvernforbundet i Rogaland
Hallgeir Langeland
Styreleder

For Norsk Ornitologisk Forening, avdeling Rogaland
Steinar Eldøy
Styreleder

Saksbehandler:

Erik Thoring
Daglig leder Naturvernforbundet i Rogaland