



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Postboks 8112 Dep  
0030 OSLO

Deres ref.  
19/5074-5

Vår ref.  
12/4226-77

Dato  
23. juni 2020

## **Uttalelse til innsigelsessak om reguleringsplan for fv. 47 Åkra sør - Veakrossen i Karmøy kommune**

Vi viser til brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 29. oktober 2019 om innsigelsessak om reguleringsplan for ny fv. 47 mellom Åkra sør og Veakrossen i Karmøy kommune. Fylkesmannen i Rogaland har innsigelse mot planen og saken må derfor avgjøres av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

**Klima- og miljødepartementet mener at kun en lang tunnel mellom Killingtjørn og Sveakrossen vil kunne gi en reell reduksjon av de negative konsekvensene for naturverdiene av nasjonal og vesentlig regional interesse. Det må derfor arbeides videre med å realisere en tunnel lik eller lenger enn alternativ D gjennom Breiabakka. I den sørlige delen av planlagt ny fv. 47 mener Klima- og miljødepartementet det er nødvendig å velge alternativ 2 for å hindre nedbygging av natur av nasjonal og vesentlig regional verdi samtidig som dette ikke gir mindre nytte lokalt. Klima- og miljødepartementet mener det er mye positivt med fondet på 20 millioner kroner som Statens Vegvesen vil sette av for å kompensere for kystlynghei som blir bygget ned. Videre mener Klima- og miljødepartementet at det ved bruk av vedtekter eller på annen måte må sikres at bruken av Statens Vegvesens fond på 20 millioner kroner gir en reell kompensasjon av kystlynghei som blir bygget ned.**

### **Saken gjelder**

Klima- og miljødepartementet gir her kun en kortfattet oppsummering av saken. Statens vegvesen har etter avtale med Karmøy kommune utarbeidet og fremmet forslag til reguleringsplan for fv. 47 på strekningen Åkra sør – Veakrossen. Reguleringsplanen ble utformet på bakgrunn av kommunedelplan for samme veistrekning som Kommunal- og

Postadresse  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@kld.dep.no

Kontoradresse  
Kongens gate 20  
www.kld.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 882

Avdeling  
Naturforvaltnings-  
avdelingen

Saksbehandler  
Bjørn Bugge  
22 24 59 94

moderniseringsdepartementet vedtok 7. desember 2018. Her ble det gitt føringer for arbeidet med reguleringsplanen. Av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenningbrev framkommer det at det skulle planlegges og vurderes flere ulike alternative løsninger for veien, samt å vurdere nærmere behovet for den sørlige delen av traséen. Fylkesmannen i Rogaland fremmet innsigelse mot reguleringsplanen, og det er ikke kommet til enighet mellom kommunen og fylkesmannen. Fylkesmannens innsigelse gjelder manglende kompenserende tiltak i form av miljøtunell eller annen løsning på strekningen gjennom Breiabakka. Innsigelsen er nært knyttet til føringene som Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga i sitt vedtak av kommunedelplanen. Fylkesmannen ga også faglig råd om at alternativ 2 i den sørlige delen av traséen blir valgt av hensyn til jordvern og naturmangfold. Fylkesmannen ga også faglig råd om at konsekvensutredningen bør oppdateres før endelig beslutning blir tatt.

Arbeidet med veistrekningen har for øvrig en lang historie som er kjent for partene og som derfor ikke blir gjengitt her. Det ble gjennomført møte og befaring om saken 22. januar 2020.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak**

Kommunal- og moderniseringsdepartementets føringer i vedtaket av 7. desember 2018 hvor kommunedelplanen for veistrekningen ble godkjent, var sentrale i utarbeidelsen av reguleringsplan og i vurderingen av innsigelsene. Klima- og miljødepartementet gjengir derfor store deler av Kommunal- og moderniseringsdepartementets føringer her.

Avslutningsvis heter 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."*

I vedtaket av 7. desember 2018 ga Kommunal- og moderniseringsdepartementet følgende føringer for arbeidet med reguleringsplan:

*"KMD har etter en ny gjennomgang av saken kommet til at det ikke er grunnlag for å omgjøre vedtaket av 2. desember 2016. Kommunedelplanen for Fv. 47 vedtatt av Karmøy kommunestyre 8. februar 2016 godkjennes derfor fortsatt. Det er lagt særlig vekt på bestemmelsene i naturmangfoldloven § 7, og det er gjort en avveining mellom hensynet til naturmangfold og de samfunnsmessige fordeler ved omkjøringsveien. Departementet har kommet til at samfunnsnyttene ved en omkjøringsvei, knyttet til trafiksikkerhet, nærmiljø og sentrumsutvikling, i dette tilfellet veier tyngst. Der er i den sammenheng også lagt vekt på muligheten for avbøtende og kompenserende tiltak."*

*Departementet legger til grunn at Statens vegvesen, Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune, som del av videre reguleringsarbeid, gjennom utarbeidelsen av flere alternativer vil konkretisere og fastsette nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap. Her vises det spesielt til behovet for å*

*vurdere om den sørligste delen av omkjøringsveien er nødvendig, eller om hensynet til nevnte verdier tilsier at denne delen bør utgå, jevnfør prinsippene i naturmangfoldloven §§ 10-12. Det skal også ses på om det kan bygges miljøkulvert på hele eller deler av strekningen der veien går i skjæring gjennom Breibakka for å minimere tap av kystlynghei, og ivareta naturmangfoldet og øvrige verdier i området. Departementet legger videre til grunn at økologisk kompensasjon for tap av den utvalgte naturtypen kystlynghei utredes og pålegges i forbindelse med reguleringsplanprosessen, jf. også naturmangfoldloven § 53 tredje ledd."*

...

*"Departementet mener at det i tillegg til vurderingene knyttet til behovet for søndre del av omkjøringsveien må ses på mulighetene for å trekke veien lengre mot vest i området ved Killingtjørna og bedre terrengtilpasning generelt. Etablering av en miljøkulvert i hele eller deler av den 1 kilometer lange strekningen gjennom Breiabakka, der veien vil gå i skjæring, vil kunne være et viktig avbøtende tiltak i forhold til oppsplitting og fragmentering av kystlyngheiområdet, og kan i tillegg være gunstig for hubro, vilt, landbruksdrift og friluftsliv.*

...

*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."*

## **Miljødirektoratets vurdering**

Miljødirektoratet ga 18. februar 2020 faglig råd om innsigelsessaken til Klima- og miljødepartementet. Direktoratet har i denne tilrådingen lagt til grunn Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommunedelplanen i 2018 og føringene som Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak la for reguleringsplanen. I tilrådingen kommer Miljødirektoratet til at den planlagte veitraséen 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 veier opp for de negative konsekvensene for miljøverdiene i området. De avbøtende tiltakene i reguleringsplanen kan i begrenset grad redusere de negative konsekvensene av planforslaget. Miljødirektoratet mener at kun etablering av en lang tunnel kan redusere de negative konsekvensene vesentlig for friluftsliv- og

naturmangfoldinteressene mellom Killingtjørnkrysset og Veakrossen. I den sørlige delen av vegtraséen vil alternativ 2 gi en bedre løsning for miljøinteressene enn alternativ 1. Miljødirektoratet støtter derfor fylkesmannens innsigelse og tilrår 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.

## **Klima- og miljødepartementets vurdering**

Vi viser til Miljødirektoratets vurderinger i deres brev av 18. februar 2020, og vi slutter oss til direktoratets vurderinger og konklusjoner. Med grunnlag i Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt vedtak av kommunedelplanen for fv. 47, vil Klima- og miljødepartementets gi merknad til tre deler av reguleringsplanen. Dette er:

1. tunnellsøsning i nordre del av planlagt trasé,
2. valg mellom alternativ 1 og 2 i søndre del av veien, og
3. gjennomføring av økologisk kompensasjon.

### **1. Tunnellsøsningen i nordre del av ny fv. 47 mellom Killingtjørn og Veakrossen**

Allerede i arbeidet med kommunedelplan for veistrekningen ble det klart at den nordlige delen av veien vil gi store negative konsekvenser for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional verdi. Dette går klart frem av Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommunedelplanen, og det er gjort grundig rede for dette i Miljødirektoratets vurdering av reguleringsplanen. Statens Vegvesen har i utformingen av reguleringsplanen gjort tiltak for å redusere de negative virkningene på naturen i området. Blant annet er Killingtjørnkrysset flyttet lenger vest for å unngå viktige våtmarksområder. Kunnskapen om naturen i området gjør det klart at den nye veien uansett utforming og plassering vil gi store negative konsekvenser i natur av nasjonal verdi. Dette gjelder uansett hvilket tunnellalternativ som blir valgt og andre skadebegrensende tiltak. Saken handler derfor om å begrense de negative virkningene på den verdifulle naturen så mye som mulig.

De naturelementene som særlig blir negativt berørt er naturtypen kystlynghei ved at den planlagte veien skjærer gjennom et større sammenhengende område av kystlyngheiområde av svært høy verdi. Kystlynghei er i Norsk rødliste for naturtyper registrert som sterkt truet (EN). Kystlynghei er utvalgt naturtype og er gitt en særskilt beskyttelse i naturmangfoldloven § 53. Av arter som vil bli negativt berørt av veien, står hubro (sterkt truet - EN) i en særstilling. En av Norges kanskje mest produktive hekkelokaliteter for arten vil bli negativt påvirket ved bygging av en vei gjennom territoriet og like ved en av de brukte hekkelokalitetene som vil gå tapt.

I tillegg vil veien, og da særlig en vei i dagen og en dårlig utformet tunnel, gi negativ innvirkning på Heiavatnet naturreservat. I følge naturmangfoldloven § 49 skal verdiene i verneområdet bli tillagt vekt ved avgjørelse av tiltak som kan gi virkning inn i verneområdet.

Heiavatnet naturreservat er et våtmarksområde som er særlig viktig for våtmarksfugler. Disse er avhengig av at det ved bygging av en eventuell ny vei, skjæring eller en tunnel lykkes å opprettholde vannbalansen i Heiavatnet og at vannkvaliteten ikke blir forringet. Oppsplitting av leveområder vurderes som en av truslene mot naturmangfoldet, og dagens sammenhengende økosystem fra Heiavatnet og sørover inn i kystlyngheia anses som en viktig faktor for å opprettholde naturmangfoldet i området. I tillegg vil en vei i dette området ha negativ innvirkning på et viktig friluftsområde både gjennom støy og ved at den blir en klar barriere.

I Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommuneplanen ble det bestemt at man i arbeidet med reguleringsplan skulle se på muligheten for en miljøkulvert eller tunnel i hele eller deler av den 1 kilometer lange strekningen gjennom Breiabakka. Vegvesenets utredning viser at kun de lengste tunnelalternativene, alt. D, E og F, vil kunne gi en viss nytte for natur, friluftsliv og landskap, og jo lenger tunnelen er desto større er nytten for naturen og friluftslivet. I følge Vegvesenets rapport om tunellalternativer vil økningen i anleggskostnader sammenlignet dagløsningen være 140 mill. kr. for alt. D og E og 210 mill. kr. for alt. F. Også driftskostnadene vil variere med alternativene. I rapporten kommer det også frem at det er usikkert om bygging av tunnelene lar seg gjøre på grunn av grunnforholdene, og hvordan hydrologien i området vil bli påvirket. Kostnadsberegningene er derfor også usikre.

I likhet med Fylkesmannen i Rogaland og Miljødirektoratet mener Klima- og miljødepartementet at det kun er de lange tunnelalternativene som vil kunne begrense de negative konsekvensene for naturen i område. Det store området med sammenhengende natur er avgjørende for trua arter og naturtyper og annen natur av nasjonal og vesentlig regional verdi i området. Denne sammenhengen gjør at området er blant de mest produktive for hubro i landet. Klima- og miljødepartementet mener derfor at det må brukes en så lang tunnel som mulig på strekningen og ikke kortere enn alternativ D. Samtidig er det viktig at byggingen av tunnel ikke ødelegger vannkvaliteten og vannbalansen i Heiavatnet naturreservat. Klima- og miljødepartementet mener at Statens Vegvesen sin utredning med usikkerheter ikke gir et godt nok beslutningsgrunnlag. Ut fra utredningen kan det ikke konkluderes med at en løsning som både ivaretar trafiksikkerhet, hydrologi og naturmangfold, ikke kan bli realisert. Samtidig kan det ikke med sikkerhet sies hva en slik løsning vil koste. Klima- og miljødepartementet mener derfor at fylkesmannens forslag om en videre utredning av lang tunnel bør følges opp. Et mulig alternativ er å vedta bygging av en lang tunnel med vilkår om at det må iverksettes tiltak for å opprettholde vannhusholdningen i Heiavatnet.

### *Oppsummering*

Klima- og miljødepartementets vurdering er at de nasjonale miljøinteressene i området er så viktige at de veier tyngre enn kostnadene med en lang tunnel. De avbøtende og kompensierende tiltakene som kommunen og Statens vegvesen har foreslått i reguleringsplanen, er ikke gode og fullverdige nok til å kunne akseptere en løsning med en lang og dyp skjæring i dagen gjennom Breiabakka. Klima- og miljødepartementet deler

Miljødirektoratets overordnede konklusjon og forslag til løsninger, og departementet støtter fylkesmannens innsigelse og mener de lange tunnelalternativene må utredes nærmere.

## **2. Valg mellom alternativ 1 og 2 i søndre del av ny fv. 47**

I Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommunedelplanen ble det uttalt at man i arbeidet med reguleringsplanen skulle vurdere om den sørligste delen av omkjøringsveien er nødvendig, eller om hensynet til miljøverdiene i området tilsier at denne delen bør utgå. Det ble bestemt at det skulle lages to alternativer i reguleringsplanen for den søndre delen av ny fv. 47; et langt alternativ (alt. 1) og et avkortet alternativ (alt. 2.). I alternativ 2 har Statens Vegvesen forutsatt at eksisterende fylkesveg fra Ådland må oppgraderes fram til krysset med Stongvegen. Så vidt Klima- og miljødepartementet kan se er denne forutsetningen ny, og ble ikke lagt til grunn ved vedtakelsen av kommunedelplanen. I tillegg må Grindhaugvegen (tilførselsveg 2) opprustes mellom Stongvegen og Myrdalkrysset. Alternativ 2 gjør at natur- og jordbruksområder ikke blir bygd ned av ny vei, og leveområder for trua fuglearter som åkerrikse og vipe blir bevart. Det var klart også ved vedtakelsen av kommunedelplanen at alternativ 1 vil skjære gjennom og stykke opp et aktivt og verdifullt kulturlandskap hvor veien vil komme i konflikt med hekkeplasser for trua fuglearter som storspove (sårbar), vipe (sterkt truet), åkerrikse (kritisk truet) og sanglerke (sårbar). Artene er knytta til kulturlandskap og er i tilbakegang på grunn av utbygginger slik som dette. Ivaretagelse av dette sammenhengende kulturlandskapet er også viktig for å kunne opprettholde drift av kystlyngheilandskapet, og veien blir en barriere og støykilde for et viktig friluftsområde.

Statens Vegvesen har beregnet anleggskostnad for alternativ 1 til kr. 691 millioner med en anleggstid på 2,5 år, og alternativ 2 (innenfor og utenfor plangrensen) til kr. 945 millioner med en planleggings- og anleggstid på mellom 4 og 6 år. Det er vanskelig for Klima- og miljødepartementet å ettergå Statens Vegvesens kostnadsberegning, men basert på framstillingen av saken er det ikke klart hvordan alternativ 2 kan koste så mye mer enn alternativ 1.

Dagens fylkesveg 47 har årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 4 800 i sør som øker til 11 300 gjennom sentrum av Åkrehamn, og til 11 500 nord for sentrum. Videre fram mot Sevlandsvik og til Veakrossen er trafikkmengden ÅDT 9 250 - 12 970. På den sørlige strekningen for alternativ 1 har Statens vegvesen stipulert en ÅDT på 4 500 i 2040, mens ÅDT for alternativ 2 varierer fra 5600 – 7200 i sørlig del til rundt 5400 for tilførselsveg 2. For Klima- og miljødepartementet ser det ut til at Statens Vegvesen har brukt standardisert beregning av fremtidig ÅDT uten å ha gjort gode nok lokale vurderinger. Departementet er enig med fylkesmannen og Miljødirektoratet i at den estimerte trafikveksten er for høy. Klima- og miljødepartementet peker her særlig på at den planlagte utviklingen av boliger og næring omkring Åkra er i sentrum av Åkra og nordover. Det er i liten grad planlagt boligutbygging på søndre del av Karmøy. Klima- og miljødepartementet vil også peke på at det både er et nasjonalt og regionalt mål og et av målene med Haugalandspakken at økningen av trafikk skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette har betydning for vurderingen av

trafikkutviklingen omkring Åkra. Når man legger til grunn en høyere ÅDT for 2040, får det betydning for hvilken veistandard som er valgt i kostnadsberegningen. Som følge av Klima- og miljødepartementets oppfatning om at estimert ÅDT for 2040 er for høy, stiller vi også spørsmål ved den valgte veistandarden og kostnadsberegningen. Videre har Statens vegvesen lagt til grunn at deler av Grindhaugvegen fram til dagens fv. 47 og eksisterende fv. 47 videre sørover til Ådland må detaljreguleres i eget planarbeid dersom man velger alternativ 2. I kostnadsberegningen av alternativ 2 har man altså tatt med bygging av strekninger som ikke er en del av reguleringsplanen, og Klima- og miljødepartementet mener dette gir en usikkerhet ved kostnadsberegningene.

Klima- og miljødepartementet mener det har vært klart både gjennom arbeidet med kommunedelplan og reguleringsplan at den søndre delen av planlagt ny fv. 47 vil gi store negative konsekvenser for natur av nasjonal og vesentlig regional verdi. Klima- og miljødepartementet støtter vurderingene til Miljødirektoratet om den søndre delen av ny fv. 47. Ved å velge alternativ 2 reduserer man inngrepene i områder som er viktig for arter som åkerrikse, vipe, storspove og sanglerke. Samtidig vil det bidra til å opprettholde helheten i kulturlandskapet og gjennom det bidra til opprettholdelse av landbruksaktivitet som er avgjørende for å vedlikeholde en kystlynghei av høy kvalitet. Vi vil understreke at fugler som er avhengig av et ekstensivt drevet kulturlandskap er blant de artene som har en særlig negativ utvikling. Ved å ta ut den søndre delen i alt. 1 vil en også unngå en barriere mot kystlyngheiområdene som er viktige friluftsområder. Erfaring fra tidligere utbygginger som dette, tilsier at den nye veien etter noen år kan bli ansett som ny byggegrense mot jordbruks- og naturlandskapet. Det er altså grunn til å tro at sannsynligheten øker for at ytterligere areal vest for det foreslåtte alternativ 1 kan komme til å bli bygget ned om noen år.

### *Oppsummering*

Klima- og miljødepartementet mener den samfunnsmessige nytten av alternativ 1 ikke veier opp for de negative virkningene for natur av nasjonal og vesentlig regional verdi. Vi stiller også spørsmål ved om Statens vegvesen har gjort gode nok lokale vurderinger i sin beregning av ÅDT 2040 og ved beregningen av kostnadene for alternativ 2 som er mye høyere enn for alternativ 1. I vurderingen av nytten av alternativ 1 og ved vurdering av oppgradering av eksisterende veier ved valg av alternativ 2, mener Klima- og miljødepartementet at det ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til hvordan fremtidig utbygging vil komme nord for Åkra og målet om å styrke forholdene for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Slik Klima- og miljødepartementet ser det, vil alternativ 2 gi den ønskede nytten lokalt ved å føre trafikk bort fra Åkra sentrum samtidig som man ved valg av alternativ 2 ikke bygger ned natur av nasjonal og vesentlig regional verdi.

### **3. Økologisk kompensasjon**

I Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommunedelplanen for fv. 47 ble det lagt til grunn at økologisk kompensasjon for tap av den utvalgte naturtypen kystlynghei skulle utredes og pålegges i forbindelse med reguleringsplanprosessen. Klima- og miljødepartementet har forstått det slik at dette er tenkt å gjennomføre ved at Statens

Vegvesen setter av 20 millioner kroner i et fond som forvaltes av Karmøy kommune. Det forutsettes at kommunen eller annen forvaltningsmyndighet disponerer fondets midler og inngår avtaler med grunneiere som ønsker en aktiv skjøtsel av kystlyngheiområdene.

Klima- og miljødepartementet mener det er mye positivt med dette tiltaket. Kompenserende tiltak kan måtte bli gjort over flere år og det kan være behov for justeringer underveis, og vi tror et fond kan sørge for dette. Samtidig er det visse forhold som må være klargjort for å sikre at en reell kompensasjon blir gjennomført. Det må være klart hvilken natur og hvor mye som går tapt ved byggingen, og dette må registreres underveis i byggingen. Videre må de kompenserende tiltakene som blir gjennomført i landskapet gi en faktisk kompensasjon av det som har gått tapt. Til dette kreves kompetanse om naturtypen som skal bli kompensert, og det kreves oppfølging for å se hvordan tiltakene virker. Det må også være noen som gjennomfører kompensasjonstiltakene, så det må sikres at kommunen, Statens Vegvesen eller andre offentlige aktører gjennomfører kompensasjonstiltakene hvis ikke det er private aktører som ønsker å gjøre dette. Klima- og miljødepartementet mener derfor at det ved bruk av vedtekter til fondet eller på annen måte må sikres at bruken av fondet gir en reell kompensasjon av kystlynghei som blir bygget ned.

## Konklusjon

Det er klart at den planlagte traséen for ny fv. 47 mellom Åkra sør og Veakrossen vil gå gjennom verdifull natur av nasjonal og vesentlig regional verdi. Det er særlig helheten i den sammenhengende naturen som er verdifull og som gir gode leveområder for blant annet hubro. I Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak av kommunedelplanen ble det gitt føringer om hvordan man skulle se på mulighetene for å begrense de negative konsekvensene for naturmangfoldet i arbeidet med reguleringsplanen. I vedtaket ble det også lagt vekt på muligheten for avbøtende og kompenserende tiltak. Klima- og miljødepartementet mener at denne forutsetningen får betydning når avbøtende og kompenserende tiltak nå skal vurderes opp mot kostander og andre samfunnshensyn.

Når det gjelder tunnelløsningen i Breiabakka, vil kun de lengste tunnellalternativene kunne begrense de negative konsekvensene for naturen i området. Statens Vegvesen mener at disse alternativene er for dyre. Videre uttaler Statens Vegvesen at det er usikkert om berggrunnen i området er av en slik art at det lar seg gjøre å bygge de lange alternativene og det er usikkert hva det i så fall vil koste. En slik utredning gjør det vanskelig å gjøre en samfunnsøkonomisk vurdering av om nytten en lang tunnel har for naturen veier opp for kostnadene. I denne vurderingen kommer naturmangfoldloven § 53 til anvendelse, og det heter her at det skal bli tatt særskilt hensyn til den utvalgte naturtypen (kystlynghei). Klima- og miljødepartementets vurdering er at de nasjonale og vesentlige regionale miljøinteressene i området er så viktige at de må veie tyngre enn kostnadene med en lang tunnel. Departementet mener derfor at man må gå videre i arbeidet med å realisere en tunnel lik eller lenger enn alternativ D gjennom Breiabakka. Dersom det skulle vise seg at bygging av slik tunnel ikke lar seg gjøre eller at det vil gi negative virkninger for hydrologien i området, må det jobbes videre med å bygge kortere tunnel.



På den søndre delen av ny fv. 47 mener Klima- og miljødepartementet at alternativ 2 må velges for å redusere inngrepene i områder som er viktig for trua arter som åkerrikse, vipe, storspove og sanglerke. Samtidig vil det bidra til å opprettholde helheten i kulturlandskapet og gjennom det bidra til opprettholdelse av landbruksaktivitet som er avgjørende for å vedlikeholde en kystlynghei av høy kvalitet. Klima- og miljødepartementet kan ikke se at alt. 2 vil gi lavere nytte for Åkra-området enn alt. 1 samtidig som miljøverdier av nasjonal og vesentlig regional interesse blir bevart.

Klima- og miljødepartementet mener det er mye positivt med fondet på 20 millioner kroner som Statens Vegvesen vil sette av for å kompensere for kystlynghei som blir bygget ned. Klima- og miljødepartementet mener at det ved bruk av vedtekter til fondet eller på annen måte må sikres at bruken av fondet gir en reell kompensasjon av kystlynghei som blir bygget ned.

Med hilsen

Øyvind Andreassen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Bjørn Bugge  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi

Fylkesmannen i Rogaland  
Karmøy kommune  
Miljødirektoratet  
Rogaland fylkeskommune