



DET KONGELIGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Rogaland  
Postboks 59  
4001 STAVANGER

Deres ref  
2014/11564

Vår ref  
14/3197-71

Dato  
7. desember 2018

### **Nytt vedtak - Innsigelse til kommunedelplan 668 for Fv. 47 på strekningen Åkra sør - Veakrossen, Karmøy kommune**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Sivilombudsmannens uttalelse av 29. august 2018 om departementets vedtak av 2. desember 2016 om kommunedelplan for Fv. 47 på Karmøy: *"Ombudsmannen er kommet til at departementets vedtak ikke oppfyller kravet i naturmangfoldloven § 7, og at det knytter seg begrunnet tvil til om denne feilen kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold. Det stilles blant annet spørsmål ved den store vekten departementet har lagt på hensynet til det kommunale selvstyret i en sak hvor det foreligger nasjonale interesser. Ombudsmannen ber om at departementet behandler saken på nytt. "*

Som følge av Sivilombudsmannens uttalelse har Kommunal- og moderniseringsdepartementet tatt saken til ny behandling, og vurdert om det er grunnlag for å omgjøre vedtaket av 2. desember 2016.

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet 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 den 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 trafikkikkerhet, nærmiljø og sentrumsutvikling, i dette tilfellet veier tyngst. Det 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 reguleringsplanarbeid, gjennom utarbeidelse 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 Breiabakka 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.**

**Også etter en fornyet behandling har departementet derfor kommet til at innsigelsen fra Fylkesmannen i Rogaland ikke tas til følge.**

### **Bakgrunn for saken**

Planen gjelder ny omkjøringsvei forbi Åkrehamn sentrum fra Åkra Sør til Veakrossen, vest i Karmøy kommune. Fv. 47 passerer i dag gjennom Åkrehamn sentrum, og fungerer her både som handlegate, boliggate og gjennomkjøringsvei. Trafikktallene sør for Åkrehamn er mye lavere enn i sentrum og nordover. Ut fra kommuneplanen 2014-2023 og overordnede areal- og transportplaner skal boligbygging og derav følgende trafikkvekst i all hovedsak skje nord for Åkra.

Karmøy kommunestyre vedtok i møte den 25. mars 2014 å gjenoppta arbeid med kommunedelplan for ny Fv. 47, Åkra sør – Veakrossen. Veiprojektet var sentralt for at Karmøy kommune ble en del av «Haugalandspakken», som er en avtale mellom kommunene Etne, Sveio, Bokn, Haugesund, Karmøy, Tysvær og Vindafjord for innkreving av ekstraordinær finansiering av veier. Bompengepakken ble vedtatt av Stortinget 2. juni 2008. Kommunen mener at prosjektet er avgjørende for videre utvikling i denne delen av kommunen. En bygging av omkjøringsveien er i utgangspunktet sett som del av «Haugalandspakken», som pr. i dag i hovedsak omfatter en standardheving av de to viktigste transportårene gjennom regionen: E134 mellom Haugesund og Etne og Fv. 47 gjennom de syv involverte kommunene.

Planarbeidet startet opp første gang i 2009. Fylkesmannen fremmet innsigelse til alle veialternativene som gikk øst for Heiavatnet naturreservat. Denne innsigelsessaken ble avgjort av Miljøverndepartementet 17. oktober 2012, der kommunedelplanen ikke ble godkjent. I vedtaket anbefalte Miljøverndepartementet kommunen å ta kontakt med fylkesmannen og fylkeskommunen for å se om en bearbeiding av alternativ 4 kunne gi grunnlag for enighet om en trasé som ikke kom i konflikt med nasjonale naturmangfoldsverdier.

Karmøy kommune har i forbindelse med fornyet behandling funnet at det ikke er grunnlag for å følge opp Miljøverndepartementets anbefaling fra 2012, da det etter kommunens vurdering ikke løser de lokale behovene. Kommunen besluttet derfor å ta opp igjen det tidligere avviste alternativ 3. Som grunnlag for planarbeidet ba kommunestyret Statens vegvesen om å utarbeide tilleggsvurderinger for de temaene som var grunnlaget for fylkesmannens innsigelse i forrige runde.

Planforslaget bygger forøvrig på de utredninger og forutsetninger som ble lagt til grunn i 2009-2012. Ved varsling av igangsetting av planarbeidet uttalte fylkesmannen 21. januar 2015 følgende: «Vi viser til Miljøverndepartementets avgjørelse i saken fra 17.10.2012, der det veialternativet som nå blir varslet oppstart på ble opphevet. Fylkesmannen vurderer at det ikke er grunnlag for å gå videre med planlegging av dette veialternativet.»

**Fylkesmannen i Rogaland** opprettholdt i brev av 24. august 2015 sin innsigelse til planlagt omkjøringsvei forbi Åkra. Omkjøringsveien vil gi betydelige inngrep i og oppsplitting av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med viktige landbruks-, natur-, friluft- og landskapsverdier. Fylkesmannen finner at omkjøringsveien kommer i sterk konflikt med viktige regionale og nasjonale jordverninteresser.

Fylkesmannen viser videre til at regionalplan Haugalandet og kommuneplan for Karmøy legger opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra og nordover/østover, noe som gjør at trafikkveksten i framtida vil komme nord for Åkra. Fylkesmannen mener behovet for en omkjøring fra sørsiden rundt Åkrehamn sentrum derfor ikke vil være til stede, og ikke er forankret i overordnede arealplaner.

**Fylkesutvalget i Rogaland fylkeskommune** vedtok 1. september 2015 følgende høringsuttalelse til planen:

*Rogaland fylkeskommune støtter ønsket om en bærekraftig trafikk-løsning i Åkrehamn, både ut fra hensynet til nærmiljø, trafikksikkerhet og mulighetene for en god og funksjonell sentrums- og tettstedsutvikling.*

- 1. Det anbefales fortrinnsvis å gå videre ut fra alternativ 3 for ny omkjøringsvei Adland – Veakrossen der veitraséen legges øst for Åkrehamn sentrum, også for best mulig å bygge opp om et framtidig attraktivt sentrum i Åkrehamn.*
- 2. Rogaland fylkeskommune forutsetter at kulturminneinteressene ivaretas i den videre planprosessen i samsvar med kulturminneloven, jf. saksforelegget, og at løsningene i størst mulig grad ivaretar jordbruks-, natur- og miljøhensyn.*

**Mekling** i saken ble avholdt 5. januar 2016 med representanter fra Karmøy kommune og Fylkesmannen i Rogaland. Det ble ikke oppnådd enighet. Kommunen viste til at innsigelsen er fulgt opp gjennom avbøtende tiltak i forbindelse med forslaget til ny kommunedelplan. Fylkesmannen mener at det ikke er nye momenter i saken som tilsier at Miljøverndepartementets avgjørelse fra 2012 settes til side.

**Karmøy kommunestyre** behandlet planen 8. februar 2016 og vedtok følgende:

1. *Kommunestyret vedtar forslag til kommunedelplan for Fv. 47, Åkra sør - Veakrossen, med tilhørende bestemmelser og konsekvensutredning med tilleggsutredninger. (Vist på kart sist datert 25.01.16). Jf. plan- og bygningslovens § 11-15.*
2. *Kommunestyret konstaterer at det foreligger innsigelse mot planforslaget fra Fylkesmannen i Rogaland. Jf. plan- og bygningslovens § 5-4. Mekling er gjennomført uten at enighet ble oppnådd. Planforslaget oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. plan- og bygningslovens § 5-6.*

**Fylkesmannen i Rogaland** anbefaler i sitt oversendelsesbrev av 22. mars 2016 at departementet tar innsigelsen til følge. Dette er begrunnet med at omkjøringsveien vil gi betydelige inngrep i og oppsplitting av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap, og kommer i sterk konflikt med viktige regionale og nasjonale verdier. Kystlynghei, en sterkt truet art, og åkerrikse vil i vesentlig grad bli negativt påvirket, og Heiavatnet naturreservat vil bli bygd inn som følge av omkjøringsveien.

Fylkesmannen mener det i liten grad har kommet fram nye planforutsetninger i den siste kommunedelplanrunden som tilsier endring av departementets tidligere vedtak. Det konfliktnivået som ble avdekket i første planrunde, er fremdeles gyldig for saken. Det som er nytt siden forrige behandling, er revisjonen av regional plan for areal og transport på Haugalandet og Karmøy kommuneplans arealdel 2014-2023. Det legges her opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra mot nord og øst. Dette gjør at trafikkveksten i framtiden vil komme nord for Åkra. Fylkesmannen mener derfor at behovet for en omkjøringsvei fra sørsiden rundt Åkra vil være lite, og at veien heller ikke er forankret i overordnede arealplaner.

**Befaring og møte** i saken ble avholdt 19. mai 2016. Tilstede var representanter for Karmøy kommune, Fylkesmannen i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, grunneiere, enkelte interesseorganisasjoner, Landbruks- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen region vest og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

**Klima- og miljødepartementet (KLD)** har i sitt brev av 29. juni 2016 konkludert med at det ikke er fremkommet nye opplysninger i saken som gjør at vedtaket fra 2012 bør settes til side. KLD mener det har fremkommet momenter som taler for at det er enda mindre samfunnsmessig nytte i å anlegge veien nå, enn ved behandlingen i 2012. Nye fakta om arter og naturtyper gjør det etter KLD sitt syn mer konfliktfylt å bygge ut etter alternativ 3 nå, enn i forrige runde. Karmøy kommune har fått utarbeidet fem ulike fagnotater som omtaler hubro, åkerrikse, naturtyper, hydrologi, og landskap, nærmiljø og friluftsliv. Disse rapportene kommer i tillegg til konsekvensutredningen fra 2009, som lå til grunn for forrige kommunedelplan.

KLD påpeker at forslaget til ny Fv. 47 vil føre til betydelige inngrep og fragmentering av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap. Planforslaget vil påvirke flere truede og sårbare naturtyper og arter, blant annet kystlynghei, som er en sterkt truet utvalgt naturtype.

Karmøy er ett av kjerneområdene for å ivareta denne naturtypen i Norge. Veien vil bli liggende tett inntil Heiavatnet naturreservat, og avskjærer den direkte kontakten mellom våtmarksområdet og kystlyngheien innenfor. Den økologiske sammenhengen mellom nasjonalt viktige våtmarksområder og områder med kystlynghei vil dermed bli negativt påvirket av tiltaket.

KLD viser videre til at området er et viktig regionalt og lokalt friluftslivsområde, og at veien vil bli liggende som en barriere mellom eksisterende bebyggelse og områdene øst for Åkra. Friluftsområdene øst for planlagt trasé vil bli sterkt påvirket, ved at flere av veiene som i dag går øst-vest fra bebyggelsen i Åkra, blir avskåret av omkjøringsveien. KLD mener derfor at foreslått veitrasé vil ha negativ innvirkning på områdets verdi som regionalt grøntstruktur- og nærturområde.

KLD mener det er usikkert om den samfunnsmessige nytten av å etablere ny vei oppveier disse negative konsekvensene. KLD tilrår derfor at innsigelsen fra Fylkesmannen i Rogaland tas til følge.

**Landbruks- og matdepartementet (LMD)** anbefaler i sitt brev av 11. juli 2016 at innsigelsen fra fylkesmannen ikke tas til følge. LMD anbefaler at det settes som vilkår at omdisponert areal tilbakeføres til LNF-formål dersom veiprojektet ikke gjennomføres.

**Samferdselsdepartementet (SD)** viser i sitt brev av 23. august 2016 til at det er Rogaland fylkeskommune som er forvaltningsmyndighet for den aktuelle veien. SD ser det derfor ikke som naturlig å gi konkrete vurderinger av aktuelle alternativ, men viser til Vegdirektoratets brev av 1. juni 2016.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen er i sluttfasen for utarbeidelse av detaljregulering for veianlegget, som i tillegg til trasé ny Fv. 47 også omfatter to tilførselsveier inn til Åkrehamn. Departementet har hatt tilgang til dokumentasjonen som foreligger for dette planarbeidet, men den er ikke benyttet som underlag for behandlingen, utover rene fakta i forhold til oppdaterte trafikk tall. Den nye behandlingen gjøres dermed med utgangspunkt i de plandokumenter som forelå til kommunedelplanen, samt vurderingene som ble mottatt fra fylkesmannen og involverte departementer med underliggende etater da saken ble behandlet i 2016. Her framkommer det at det er flere viktige hensyn og interesser som må veies opp mot hverandre. For departementet er spørsmålet nå om det er grunnlag for å omgjøre vedtaket fra 2016, sett hen til Sivilombudsmannens innvendinger.

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i loven §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmangfold, og vurderingen og vektleggingen skal framgå av vedtaket. Det følger av § 8 første ledd i naturmangfoldloven at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet så langt det er rimelig skal bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske

tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Også erfaringsbasert kunnskap skal vurderes. Miljøkonsekvensene av tiltaket skal vurderes i et helhetlig og langsiktig perspektiv, der hensynet til det planlagte tiltaket og eventuelt tap eller forringelse av naturmangfoldet på sikt avveies.

Statens vegvesen fikk i 2014-2015 på oppfordring fra Karmøy kommune utarbeidet fem fagnotater til kommunedelplanen, som supplerer konsekvensutredningen fra 2010. De utredet følgende tema i plan- og influensområdet til veitraseen; hubro (underlagt begrenset offentlighet), åkerrikse, naturtyper, hydrologi, samt landskapsbilde og nærmiljø/friluftsliv. Mulige avbøtende tiltak beskrives også.

Kommunedelplanen omfatter ca. 6 km ny fylkesvei mellom Ådland sør for Åkrehamn og Veakrossen i nord. Den foreslåtte veitraseen tar av mot nordøst fra eksisterende fylkesvei sør for Ådland skole og kobles til eksisterende vei igjen ved Veakrossen i nord. Det er foreslått to tilførselsveier til sentrum. Oppdaterte trafikk tall viser at dagens Fv. 47 har årsgjennomsnittlig trafikktall (ÅDT) på 4.050 i sør og økende til 11.300 gjennom sentrum av Åkrehamn (nord for Tostemvegen) og 11.500 nord for sentrum. Videre fram mot Sevlandsvik og til Veakrossen er trafikkmengden ÅDT 9.250-11.450. Dagens vei har en rekke avkjørsler og kryss, og har relativt dårlig standard.

Det er til dels omfattende registreringer av trua og sårbare arter i området langs veitraseen. I Norge har åkerrikse status som kritisk truet (CR) og vipe og hubro har status som sterkt truet (EN). Fagnotatet om hubro slår fast at hele plan- og influensområdet inngår i leveområdet til hubroen. Heiavatnet naturreservat og Tjøsvollvatnet naturreservat ligger i influensområdet til ny vei. Reservatene har funksjon som viktige hekke-, trekk, overvintrings- og næringslokaliteter for våtmarksfugler. De er registrert som naturtypen rik kulturlandskaps-sjø, med svært viktig verdi (A lokaliteter). Den foreslåtte traséen for ny Fv. 47 vil ikke direkte berøre naturreservatene, men vil fragmentere deres sammenheng med de uberørte kystlyngheiområdene mot sørøst, og kan vanskeliggjøre artenes bruk av funksjonsområdene. En slik fragmentering kan ha stor negativ konsekvens for sårbare og trua arters funksjonsområder i plan- og influensområdet (jf. nml §§ 4 og 5).

Det framkommer av konsekvensutredningen og de foreliggende fagnotatene at områdene øst for sentrumsområdet på Åkra og vest for Åkramarka består av et sammenhengende kulturlandskap i god hevd og med få tekniske inngrep. Karmøy har bevart de historiske, sjeldne og karakteristiske eiendomsgrensene, som går i øst-vestlig retning, mot sjøen. Ferdsels- og turveier følger da de samme grensene. Veitraseen går hovedsakelig i nord-sørlig retning, og vil gå på tvers av flere markerte eiendomsgrensener og jordbrukslapper, samt anslagsvis 18 lokalveier/traktorveier, i tillegg til 3-4 turstier.

Søndre del av foreslått veitrasé følger hovedsakelig eksisterende terreng, og går gjennom spredtbygd bebyggelse og i utkanten av det varierte mosaikkpregede kulturlandskapet, der aktivt jordbruk dominerer. De fleste tversgående adkomst- og turveier i traséen må stenges, og avkjørsler og turveier må kobles sammen med langsgående adkomstveier parallelt med

ny omkjøringsvei på begge sider fra Ådland til nytt kryss ved Killingtjørna. I den søndre delen er det primært jordbruks-, friluftsliv- og landskapsverdier som blir berørt direkte, samt at viltinteresser kan bli påvirket negativt. Av fagnotatet framgår det at alle registreringene av åkerrikse i området er lokalisert i landbruksarealene øst for den planlagte veien. Ved søk i Miljødirektoratets Naturbase framkommer det at det er registrert vipre flere steder langs den sørlige delen av foreslått veitrasé. Spesielt i sør ved Ådland, der veien er planlagt å ta av fra eksisterende Fv. 47, er det mange registreringer på begge sider av både eksisterende og ny vei. Den søndre delen av planområdet har stor verdi for en rekke fuglearter knyttet til åpne landskap som innmark og kystlynghei. Vipre og åkerrikse er sterkt knyttet til jordbrukets kulturlandskap, dels til innmark og dels til utmark. Planområdets verdi (stor verdi, nasjonalt viktig) som leveområde for disse artene vil derfor avhenge av fortsatt aktivt landbruk. Den planlagte veien vil føre til oppsplitting av noen av jordbruksteigene, men området som helhet vil i stor grad forbli upåvirket av den planlagte veien. Dersom veien fører til at enkelte jorder blir liggende brakk vil dette på sikt forringe lokaliteten som yngleområde for åkerrikse og vipre. Konsekvensutredningen peker på at veitraséen vil gi økte ulemper for landbruksdriften og muligens medføre at drift på restteiger på vestsiden av veien opphører. På bakgrunn av dette settes konsekvens for naturressurser til middels til stor negativ. Videre omtales at det eneste kjente effektive avbøtende tiltaket for åkerrikse er å ikke etablere ny vei gjennom landbruksområdet. Dette vil også gjelde for vipre.

Ved Killingtjørna beveger veitraséen seg inn i karakteristiske og helhetlige beiteområder knyttet til myr- og lyngheilandskapet. Killingtjørna og våtmarksområdene rundt er leveområder for andefugl og våtmarksfugler (middels verdi, regionalt viktig). Områdene med kystlynghei er verdimest delt i to med et svært verdifullt område (A-verdi, nasjonalt viktig) rundt Killingtjørna, Breiabakka og Kjerfjellet og til nordsiden av Heiavatnet, og et mindre verdifullt område (C-verdi, lokalt viktig) rundt Haringstad og opp til Veakrossen. Veitraséen vil ha nærføring til Killingtjørna, og må passere våtmarksområdene rundt på bru eller fylling. Killingtjørna er registrert som naturtypen "Andre viktige forekomster". Området er spesielt viktig for hubro, og er ut fra dette vurdert som en svært viktig naturtypelokalitet med stor verdi. Traséen svinger etter å ha passert Killingtjørna nordøstover på nordsiden av Breiabakka og Kjerfjell og videre fram til eksisterende vei ved Veakrossen. Breiabakka ligger i overgangssonen fra lavland til høyland, og veien vil her medføre en høy skjæring gjennom åsryggen. Det vil også rett nord for Kjerfjell bli nærføring med det sørøstre hjørnet av Heiavatnet naturreservat (stor verdi, nasjonalt viktig).

Karmøy kommune er et av kjerneområdene for å ivareta den sterkt truede naturtypen kystlynghei i Norge. Naturtypen er opprinnelig oppstått ved avskoging/avsviing og senere vedlikeholdt med beiting/sviing. Opprettholdelse av områdenes kvalitet er dermed avhengig av fortsatt drift med beitedyr (storfe, sau og hest), og at det jevnlig gjennomføres lyngbrenning. Kystlynghei ble utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52 i 2015. Kartleggingen viser at kystlyngheiområdene rundt Heiavatnet, sørover rundt Kjerfjellet og mot vestsiden av Killingtjørna, som vil bli berørt av den foreslåtte veitraséen, er verdifulle og del av et større, sammenhengende og relativt intakt kystlyngheilandskap. Dette er vurdert til å ha nasjonal og vesentlig regional verdi for den utvalgte naturtypen (stor sårbarhet), og

konsekvensen av veitraséen er dermed vurdert å være middels til stort negativt. I tillegg er området spesielt viktig for hubro.

Den nordlige delen av veitraséen er i utgangspunktet forsøkt lagt gjennom de delene av området med kystlyngheivegetasjon som er preget av dårlig hevd, med tett einer, grov lyng og spredning av fremmede arter, som sitkagran og buskfuru. På grunn av terrengets beskaffenhet vil veien over en strekning på i overkant av 1 km fra nord for Killingtjørna til nord for Heiavatnet gå i skjæringer helt opp til ca. 25 meters høyde. En slik nedsenking av veilinja i terrenget kan ha fordeler i forhold til redusert støyvirkning på Heiavatnet naturreservat, og bedre muligheter til å unngå skadelig avrenning til sårbare resipienter som eksempelvis Heiavatnet, gjennom kanalisering og håndtering av forurenset veiavrenning.

Samtidig gir veitraséen her flere negative konsekvenser med brudd på naturlige vannveier til Heiavatnet og Killingtjørna, endringer av dreneringsforhold i myr, våtmark og fuktig lynghei, store endringer i kulturlandskapet med direkte arealbeslag i naturtypen kystlynghei, barrierevirkninger med praktiske konsekvenser for videreføring av beitebruk og friluftsliv i området, og påvirkning av økologiske sammenhenger gjennom oppsplitting og fragmentering. Konsekvensutredningen og fagrapportene beskriver flere mulig avbøtende tiltak. Spesielt viktig er det å få kontroll med hydrologien knyttet til kystlynghei- og myrområdene, og de to vernede vannene i influensområdet. I tillegg omtales det som et viktig avbøtende tiltak å etablere passasjemuligheter for beitedyr som sikrer at beitebruk kan fortsette på begge sider av veien, muligheten for å etablere miljøkulvert over Breiabakka for å opprettholde dette populære utsiktspunktet, samt behovet for viltkryssinger. Veiens tilpasning til omkringliggende terreng er også viktig.

Nordøst for Heiavatnet går veitraséen inn i et område dominert av kystlynghei, som ut fra størrelse og tilstand kvalifiserer for verdi lokalt viktig. Mosaikk med flere større myrer, innslag av naturbeitemark og et større våtmarksmassiv ved Haringstadstemmen gjør at området samlet har visse biologiske kvaliteter. Dårlig tilstand på kystlyngheivegetasjonen, med begrenset drift, og nåværende restaureringsmuligheter gjør at området samlet, ut fra eksisterende kunnskap, er gitt liten verdi (lokalt viktig). Selve Haringstadstemmen kystmyr-/våtmarksområde er isolert sett gitt middels verdi, og har i tillegg verdi som område for våtmarksfugler. Veitraséen vil passere Haringstadstemmen i en avstand på ca. 60 meter. Lokaliteten berøres dermed ikke direkte av tiltaket, men hydrologien (naturlig vanntilførsel og kontroll med forurensning) må ivaretas.

I denne saken er det dokumentert at ny Fv. 47 etter foreslått trasé vil få til dels store negative konsekvenser for nasjonalt og regionalt viktige verdier knyttet til naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap. I forbindelse med vurderingene knyttet til vedtaket i 2012 der alternativ 3 ikke ble godkjent, ble det bl.a. vist til at alternativ 4 vil være noe bedre enn alternativ 1 og 3, siden det i mindre grad bryter opp en sammenhengende grønnstruktur, og unngår å "bygge inne" Heiavatnet naturreservat. Departementet konkluderte med at det ikke kunne forsvares å bygge ut ny Fv. 47 etter noen av de utredede alternativene. Departementet anbefalte at det ble tatt kontakt med fylkesmannen og fylkeskommunen for å se om en bearbeiding av alternativ 4 kunne gi grunnlag for en trasé som partene kunne bli enige om,



og som ikke kom i konflikt med nasjonale naturmangfoldsverdier. Departementet anerkjente dermed også i vedtaket fra 2012 behovet for en omkjøringsvei, men fant at ingen av løsningene var godt nok utredet. Departementet fant at det ikke forelå tilstrekkelig kunnskap om hvilke effekter og konsekvenser alternativene ville få for naturmangfoldet i området, og at føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 derfor måtte tillegges stor vekt.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner at de tilleggsutredningene som nå foreligger, dokumenterer de nasjonale og vesentlig regionale miljøverdiene i plan- og influensområdet som vil bli negativt påvirket av tiltaket, samt mulighetene for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse (jf. nml §§ 8 og 9). Det vises her også til Miljødirektoratets faglige tilrådning av 7. juni 2016.

Planarbeidet knyttet til Fv. 47 Åkra sør – Veakrossen skjer i regi av Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Byggingen av ny Fv. 47 inngår i «Haugalandspakken» for Karmøy, som ble godkjent av Stortinget ved behandling av St.prp.nr. 45 (2007-2008). Forutsetningen om at Fv. 47 skulle utbedres var utslagsgivende for at Karmøy kommune ble med i bompengoordningen knyttet til «Haugalandspakken». Målene for «Haugalandspakken» er blant annet å oppnå en mer effektiv og miljøvennlig-veitrasé, redusere tallet på trafikkulykker og støyplager som resultat av vegtrafikken, styrke kollektivtransporten og bygge nye sykkel- og gangveier. Fylkesutvalget i Rogaland fylkeskommune støttet derfor enstemmig i møte 1. september 2015 følgende vedtak; «Det anbefales fortrinnsvis å gå videre ut fra alternativ 3 for ny omkjøringsvei Ådland – Veakrossen der veitraséen legges øst for Åkrehamn sentrum, også for best mulig å bygge opp om et framtidig attraktivt sentrum i Åkrehamn.»

I konsekvensutredningen i 2010 var det, i tillegg til 4 alternativer for omkjøringsvei, en grundig gjennomgang av et 0+ alternativ med omfattende tiltak i sentrum, for å fordele trafikken på flere gater/veier, slik at hovedgaten Fv. 47 kunne få mindre trafikk. Hovedbegrunnelsen fra Karmøy kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune for at det bør bygges en ny Fv. 47 som omkjøringsvei, og ikke foretas utbedringer langs dagens Fv. 47 mellom Åkra sør og Veakrossen, er knyttet til at det er behov for å håndtere til dels store trafikkmengder i Åkrehamn. Det ligger 290 boliger innenfor 50 meters avstand og 490 boliger innenfor 100 meters avstand fra dagens vei. Det har vært mange trafikkulykker langs veien, som har svært mange kryss og avkjørsler, og trafikkmengden internt i og gjennom Åkrehamn er stor. Konklusjonen i konsekvensutredningen var at 0+ alternativet dårligst oppfylte prosjektets mål om bl.a. færre ulykker og nestenulykker, mindre støy og dårlig luft for nærmiljøet, redusert trafikk, barrierevirkning og utrygghetsfølelse, bedre forhold for kollektivtrafikk, og grunnlag for å skape et trivelig, levende sentrum. Konsekvensutredningen viser dermed at det er vanskelig å få til gode løsninger langs eksisterende Fv. 47 som ivaretar de nasjonale mål for trafiksikkerhet, støy, folkehelse og arealbruk.

Ved behandlingen i 2016 la departementet vekt på at konsekvensutredningens avveininger og konklusjoner til fordel for en omkjøringsvei ble vurdert som lokalpolitisk viktige. Sivilombudsmannen har i sin uttalelse vist til at det er begrenset rom for å legge vekt på det

lokale selvstyret i saker hvor det er funnet å foreligge nasjonale interesser. I lys av ombudsmannens uttalelse finner departementet grunn til å presisere at de fordeler som er trukket frem lokalpolitisk, og som er gjengitt over, utgjør relevante og saklige interesser også når avveiningen skal foretas av nasjonale myndigheter opp mot nasjonale hensyn.

Trafikktallene i konsekvensutredningen viste at trafikken er størst mot nord, og at mye er intern trafikk i sentrum. Ulykkestallene er også størst i sentrum og mot nord. En ren omkjøringsvei (alternativ 2) var beregnet å avlaste Åkrahamn med ca. 3.800 kjøretøy i 2034, og det mest belastede punktet i sentrum ville fortsatt ha en ÅDT på i underkant av 13.000 kjøretøy i 2034. Trafikktallene som foreligger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet omfatter kun dagens situasjon og alternativ 3, men har tilnærmet samme framtidsprognose for alternativ 3 og fortsatt bruk av dagens trasé som konsekvensutredningen fra 2010. Vurderingene gjort mellom alternativene i konsekvensutredningen ansees derfor fortsatt å være gyldige i forhold til hvordan de avlaster sentrum.

Kommunens og vegvesenets utredninger til kommunedelplanen viser at planforslagets veitrasé (alternativ 3) ser ut til å være det beste alternativet, ut fra en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt målene i «Haugalandspakken». Alternativ 4, som departementet i sitt vedtak av 17. oktober 2012 anbefalte at ble arbeidet videre med, løser ikke de trafikale problemene i nordre del av Åkrahamn like godt som alternativ 3 og gir flere utfordringer for framtidig arealbruk. Regionalplan Haugalandet og kommuneplan for Karmøy legger opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra og nordover/østover. Den nordre delen av planlagt omkjøringsvei for Fv. 47 og de to nye tilførselsveiene til sentrum vil bygge opp under denne arealbruken.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det er viktig å vektlegge hvor mye samfunnsnytte en faktisk oppnår ved en omkjøringsvei. Utredningene dokumenterer at dersom det skal bygges en omkjøringsvei, bør den bygges etter alternativ 3 og at en ren utbedring av eksisterende fylkesvei har begrenset nytte i forhold til trafikksikkerhet, nærmiljø (støy/folkehelse) og sentrumsutvikling. Dokumentasjonen gir samtidig grunn for å reise tvil om det er behov for å bygge hele strekningen vist i kommunedelplanen. Departementet viser her til konsekvensutredningen som omtaler en variant av alternativ 3 (alternativ 3 redusert) uten søndre del av omkjøringsveien. Konsekvensutredningen konkluderer med at en slik redusert Fv. 47 først og fremst vil påvirke gjennomgangstrafikken, som får en litt lengre reise via søndre tilførselsvei for å komme ut på den nye omkjøringsveien. Trafikkberegningene konkluderer med at dette alternativet gir omtrent samme avlastning gjennom sentrum som alternativ 3, men den søndre tilførselsveien blir noe mer belastet. Trafikken i søndre del av Åkrahamn er samtidig forholdsvis lav, og mange har sentrum som mål og vil derfor ikke benytte en eventuell omkjøringsvei.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til at veien vil gjøre inngrep i større, viktige områder med den utvalgte naturtypen kystlynghei. Etter § 53 i naturmangfoldloven skal det tas særskilt hensyn til forekomster av utvalgte naturtypers utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand. Før det treffes beslutning om å gjøre inngrep i en forekomst av utvalgt naturtype, må konsekvensene for den utvalgte naturtypen kartlegges.

Departementet finner at konsekvensene av inngrepet er tilfredsstillende utredet, og viser at deler av et større, verdifullt område med kystlynghei blir berørt. Dette er vurdert opp mot de samfunnsmessige fordelene ved veiomleggingen. I denne vurderingen har departementet funnet at hensynet til kystlynghei ikke blir avgjørende for saken. De foreliggende utredningene viser at det er mulig å finne avbøtende tiltak. Der dette ikke er tilstrekkelig kan en gjennom restaurering langs vegtraséen og økologisk kompensasjon, bl.a. i form av opparbeidelse av tilstøtende C-lokaliteter, oppnå at den økologiske tilstand ikke forringes vesentlig.

Det følger av naturmangfoldloven § 12 at en for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal ta utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater. Departementet finner derfor at det i reguleringsprosessen må vurderes om den søndre delen av traséen ut fra dette prinsippet bør gjennomføres. Jevnfør at de samfunnsmessige behovene for den søndre delen av omkjøringsvei for Fv. 47 må veies opp mot ulempene for naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap. Ivaretagelsen av kystlyngheien i den nordre delen av planområdet er tett forbundet med at landbruksdriften i den søndre delen opprettholdes. 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 landbruksdriften, 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.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til at Karmøy kommune og Statens vegvesen gjennom planarbeidet er kjent med verdiene knyttet til naturmangfoldet, landbruksjord, friluftsliv og landskap i området, og mener at det er mulig å finne tilfredsstillende avbøtende, restaurerende og om nødvendig kompenserende tiltak. 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.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter en helhetlig avveining mellom de samfunnsmessige fordeler ved en omkjøringsvei, opp mot belastningene på naturmangfoldet, kommet til at godkjenningen av kommunedelplanen for Fv. 47 av 2. desember 2016 kan opprettholdes. 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.

### **Vedtak**

**I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet Karmøy kommunestyres vedtak 8. februar 2016 av kommunedelplan 668 for Fv. 47, Åkra sør - Veakrossen, med tilhørende bestemmelser.**

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.

Karmøy kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen

Monica Mæland

Kopi:

Karmøy kommune

Klima- og miljødepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Miljødirektoratet

Rogaland fylkeskommune

Samferdselsdepartementet

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Vegdirektoratet



DET KONGELIGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Rogaland  
Postboks 59  
4001 STAVANGER

Deres ref  
2014/11564

Vår ref  
14/3197-71

Dato  
7. desember 2018

### **Nytt vedtak - Innsigelse til kommunedelplan 668 for Fv. 47 på strekningen Åkra sør - Veakrossen, Karmøy kommune**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Sivilombudsmannens uttalelse av 29. august 2018 om departementets vedtak av 2. desember 2016 om kommunedelplan for Fv. 47 på Karmøy: *"Ombudsmannen er kommet til at departementets vedtak ikke oppfyller kravet i naturmangfoldloven § 7, og at det knytter seg begrunnet tvil til om denne feilen kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold. Det stilles blant annet spørsmål ved den store vekten departementet har lagt på hensynet til det kommunale selvstyret i en sak hvor det foreligger nasjonale interesser. Ombudsmannen ber om at departementet behandler saken på nytt."*

Som følge av Sivilombudsmannens uttalelse har Kommunal- og moderniseringsdepartementet tatt saken til ny behandling, og vurdert om det er grunnlag for å omgjøre vedtaket av 2. desember 2016.

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet 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 den 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 trafikkikkerhet, nærmiljø og sentrumsutvikling, i dette tilfellet veier tyngst. Det 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 reguleringsplanarbeid, gjennom utarbeidelse 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 Breiabakka 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.

Også etter en fornyet behandling har departementet derfor kommet til at innsigelsen fra Fylkesmannen i Rogaland ikke tas til følge.

### **Bakgrunn for saken**

Planen gjelder ny omkjøringsvei forbi Åkrehamn sentrum fra Åkra Sør til Veakrossen, vest i Karmøy kommune. Fv. 47 passerer i dag gjennom Åkrehamn sentrum, og fungerer her både som handlegate, boliggate og gjennomkjøringsvei. Trafikktallene sør for Åkrehamn er mye lavere enn i sentrum og nordover. Ut fra kommuneplanen 2014-2023 og overordnede areal- og transportplaner skal boligbygging og derav følgende trafikkvekst i all hovedsak skje nord for Åkra.

Karmøy kommunestyre vedtok i møte den 25. mars 2014 å gjenoppta arbeid med kommunedelplan for ny Fv. 47, Åkra sør – Veakrossen. Veiprosjektet var sentralt for at Karmøy kommune ble en del av «Haugalandspakken», som er en avtale mellom kommunene Etne, Sveio, Bokn, Haugesund, Karmøy, Tysvær og Vindafjord for innkreving av ekstraordinær finansiering av veier. Bompengepakken ble vedtatt av Stortinget 2. juni 2008. Kommunen mener at prosjektet er avgjørende for videre utvikling i denne delen av kommunen. En bygging av omkjøringsveien er i utgangspunktet sett som del av «Haugalandspakken», som pr. i dag i hovedsak omfatter en standardheving av de to viktigste transportårene gjennom regionen: E134 mellom Haugesund og Etne og Fv. 47 gjennom de syv involverte kommunene.

Planarbeidet startet opp første gang i 2009. Fylkesmannen fremmet innsigelse til alle veialternativene som gikk øst for Heiavatnet naturreservat. Denne innsigelsessaken ble avgjort av Miljøverndepartementet 17. oktober 2012, der kommunedelplanen ikke ble godkjent. I vedtaket anbefalte Miljøverndepartementet kommunen å ta kontakt med fylkesmannen og fylkeskommunen for å se om en bearbeiding av alternativ 4 kunne gi grunnlag for enighet om en trasé som ikke kom i konflikt med nasjonale naturmangfoldsverdier.

Karmøy kommune har i forbindelse med fornyet behandling funnet at det ikke er grunnlag for å følge opp Miljøverndepartementets anbefaling fra 2012, da det etter kommunens vurdering ikke løser de lokale behovene. Kommunen besluttet derfor å ta opp igjen det tidligere avviste alternativ 3. Som grunnlag for planarbeidet ba kommunestyret Statens vegvesen om å utarbeide tilleggsvurderinger for de temaene som var grunnlaget for fylkesmannens innsigelse i forrige runde.

Planforslaget bygger forøvrig på de utredninger og forutsetninger som ble lagt til grunn i 2009-2012. Ved varsling av igangsetting av planarbeidet uttalte fylkesmannen 21. januar 2015 følgende: «*Vi viser til Miljøverndepartementets avgjørelse i saken fra 17.10.2012, der det veialternativet som nå blir varslet oppstart på ble opphevet. Fylkesmannen vurderer at det ikke er grunnlag for å gå videre med planlegging av dette veialternativet.*»

**Fylkesmannen i Rogaland** opprettholdt i brev av 24. august 2015 sin innsigelse til planlagt omkjøringsvei forbi Åkra. Omkjøringsveien vil gi betydelige inngrep i og oppsplitting av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap med viktige landbruks-, natur-, friluft- og landskapsverdier. Fylkesmannen finner at omkjøringsveien kommer i sterk konflikt med viktige regionale og nasjonale jordverninteresser.

Fylkesmannen viser videre til at regionalplan Haugalandet og kommuneplan for Karmøy legger opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra og nordover/østover, noe som gjør at trafikkveksten i framtida vil komme nord for Åkra. Fylkesmannen mener behovet for en omkjøring fra sørsiden rundt Åkrehamn sentrum derfor ikke vil være til stede, og ikke er forankret i overordnede arealplaner.

**Fylkesutvalget i Rogaland fylkeskommune** vedtok 1. september 2015 følgende høringsuttalelse til planen:

*Rogaland fylkeskommune støtter ønsket om en bærekraftig trafikkløsning i Åkrehamn, både ut fra hensynet til nærmiljø, trafikksikkerhet og mulighetene for en god og funksjonell sentrums- og tettstedsutvikling.*

- 1. Det anbefales fortrinnsvis å gå videre ut fra alternativ 3 for ny omkjøringsvei Ådland – Veakrossen der veitraséen legges øst for Åkrehamn sentrum, også for best mulig å bygge opp om et framtidig attraktivt sentrum i Åkrehamn.*
- 2. Rogaland fylkeskommune forutsetter at kulturminneinteressene ivaretas i den videre planprosessen i samsvar med kulturminneloven, jf. saksforelegget, og at løsningene i størst mulig grad ivaretar jordbruks-, natur- og miljøhensyn.*

**Mekling** i saken ble avholdt 5. januar 2016 med representanter fra Karmøy kommune og Fylkesmannen i Rogaland. Det ble ikke oppnådd enighet. Kommunen viste til at innsigelsen er fulgt opp gjennom avbøtende tiltak i forbindelse med forslaget til ny kommunedelplan. Fylkesmannen mener at det ikke er nye momenter i saken som tilsier at Miljøverndepartementets avgjørelse fra 2012 settes til side.

**Karmøy kommunestyre** behandlet planen 8. februar 2016 og vedtok følgende:

1. *Kommunestyret vedtar forslag til kommunedelplan for Fv. 47, Åkra sør - Veakrossen, med tilhørende bestemmelser og konsekvensutredning med tilleggsutredninger. (Vist på kart sist datert 25.01.16). Jf. plan- og bygningslovens § 11-15.*
2. *Kommunestyret konstaterer at det foreligger innsigelse mot planforslaget fra Fylkesmannen i Rogaland. Jf. plan- og bygningslovens § 5-4. Mekling er gjennomført uten at enighet ble oppnådd. Planforslaget oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. plan- og bygningslovens § 5-6.*

**Fylkesmannen i Rogaland** anbefaler i sitt oversendelsesbrev av 22. mars 2016 at departementet tar innsigelsen til følge. Dette er begrunnet med at omkjøringsveien vil gi betydelige inngrep i og oppsplitting av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap, og kommer i sterk konflikt med viktige regionale og nasjonale verdier. Kystlynghei, en sterkt truet art, og åkerrikse vil i vesentlig grad bli negativt påvirket, og Heiavatnet naturreservat vil bli bygd inn som følge av omkjøringsveien.

Fylkesmannen mener det i liten grad har kommet fram nye planforutsetninger i den siste kommunedelplanrunden som tilsier endring av departementets tidligere vedtak. Det konfliktnivået som ble avdekket i første planrunde, er fremdeles gyldig for saken. Det som er nytt siden forrige behandling, er revisjonen av regional plan for areal og transport på Haugalandet og Karmøy kommuneplans arealdel 2014-2023. Det legges her opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra mot nord og øst. Dette gjør at trafikkveksten i fremtiden vil komme nord for Åkra. Fylkesmannen mener derfor at behovet for en omkjøringsvei fra sørsiden rundt Åkra vil være lite, og at veien heller ikke er forankret i overordnede arealplaner.

**Befaring og møte** i saken ble avholdt 19. mai 2016. Tilstede var representanter for Karmøy kommune, Fylkesmannen i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, grunneiere, enkelte interesseorganisasjoner, Landbruks- og matdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen region vest og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

**Klima- og miljødepartementet (KLD)** har i sitt brev av 29. juni 2016 konkludert med at det ikke er fremkommet nye opplysninger i saken som gjør at vedtaket fra 2012 bør settes til side. KLD mener det har fremkommet momenter som taler for at det er enda mindre samfunnsmessig nytte i å anlegge veien nå, enn ved behandlingen i 2012. Nye fakta om arter og naturtyper gjør det etter KLD sitt syn mer konfliktfylt å bygge ut etter alternativ 3 nå, enn i forrige runde. Karmøy kommune har fått utarbeidet fem ulike fagnotater som omtaler hubro, åkerrikse, naturtyper, hydrologi, og landskap, nærmiljø og friluftsliv. Disse rapportene kommer i tillegg til konsekvensutredningen fra 2009, som lå til grunn for forrige kommunedelplan.

KLD påpeker at forslaget til ny Fv. 47 vil føre til betydelige inngrep og fragmentering av et stort sammenhengende natur- og kulturlandskap. Planforslaget vil påvirke flere truede og sårbare naturtyper og arter, blant annet kystlynghei, som er en sterkt truet utvalgt naturtype.



Karmøy er ett av kjerneområdene for å ivareta denne naturtypen i Norge. Veien vil bli liggende tett inntil Heiavatnet naturreservat, og avskjærer den direkte kontakten mellom våtmarksområdet og kystlyngheien innenfor. Den økologiske sammenhengen mellom nasjonalt viktige våtmarksområder og områder med kystlynghei vil dermed bli negativt påvirket av tiltaket.

KLD viser videre til at området er et viktig regionalt og lokalt friluftslivsområde, og at veien vil bli liggende som en barriere mellom eksisterende bebyggelse og områdene øst for Åkra. Friluftsområdene øst for planlagt trasé vil bli sterkt påvirket, ved at flere av veiene som i dag går øst-vest fra bebyggelsen i Åkra, blir avskåret av omkjøringsveien. KLD mener derfor at foreslått veitrasé vil ha negativ innvirkning på områdets verdi som regionalt grøntstruktur- og nærturområde.

KLD mener det er usikkert om den samfunnsmessige nytten av å etablere ny vei oppveier disse negative konsekvensene. KLD tilrår derfor at innsigelsen fra Fylkesmannen i Rogaland tas til følge.

**Landbruks- og matdepartementet (LMD)** anbefaler i sitt brev av 11. juli 2016 at innsigelsen fra fylkesmannen ikke tas til følge. LMD anbefaler at det settes som vilkår at omdisponert areal tilbakeføres til LNF-formål dersom veiprojektet ikke gjennomføres.

**Samferdselsdepartementet (SD)** viser i sitt brev av 23. august 2016 til at det er Rogaland fylkeskommune som er forvaltningsmyndighet for den aktuelle veien. SD ser det derfor ikke som naturlig å gi konkrete vurderinger av aktuelle alternativ, men viser til Vegdirektoratets brev av 1. juni 2016.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen er i sluttfasen for utarbeidelse av detaljregulering for veianlegget, som i tillegg til trasé ny Fv. 47 også omfatter to tilførselsveier inn til Åkrehamn. Departementet har hatt tilgang til dokumentasjonen som foreligger for dette planarbeidet, men den er ikke benyttet som underlag for behandlingen, utover rene fakta i forhold til oppdaterte trafikk tall. Den nye behandlingen gjøres dermed med utgangspunkt i de plandokumenter som forelå til kommunedelplanen, samt vurderingene som ble mottatt fra fylkesmannen og involverte departementer med underliggende etater da saken ble behandlet i 2016. Her framkommer det at det er flere viktige hensyn og interesser som må veies opp mot hverandre. For departementet er spørsmålet nå om det er grunnlag for å omgjøre vedtaket fra 2016, sett hen til Sivilombudsmannens innvendinger.

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i loven §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmangfold, og vurderingen og vektleggingen skal framgå av vedtaket. Det følger av § 8 første ledd i naturmangfoldloven at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet så langt det er rimelig skal bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske

tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Også erfaringsbasert kunnskap skal vurderes. Miljøkonsekvensene av tiltaket skal vurderes i et helhetlig og langsiktig perspektiv, der hensynet til det planlagte tiltaket og eventuelt tap eller forringelse av naturmangfoldet på sikt avveies.

Statens vegvesen fikk i 2014-2015 på oppfordring fra Karmøy kommune utarbeidet fem fagnotater til kommunedelplanen, som supplerer konsekvensutredningen fra 2010. De utredet følgende tema i plan- og influensområdet til veitraseen; hubro (underlagt begrenset offentlighet), åkerrikse, naturtyper, hydrologi, samt landskapsbilde og nærmiljø/friluftsliv. Mulige avbøtende tiltak beskrives også.

Kommunedelplanen omfatter ca. 6 km ny fylkesvei mellom Ådland sør for Åkrehamn og Veakrossen i nord. Den foreslåtte veitraseen tar av mot nordøst fra eksisterende fylkesvei sør for Ådland skole og kobles til eksisterende vei igjen ved Veakrossen i nord. Det er foreslått to tilførselsveier til sentrum. Oppdaterte trafikk tall viser at dagens Fv. 47 har årsgjennomsnittlig trafikktall (ÅDT) på 4.050 i sør og økende til 11.300 gjennom sentrum av Åkrehamn (nord for Tostemvegen) og 11.500 nord for sentrum. Videre fram mot Sevlandsvik og til Veakrossen er trafikkmengden ÅDT 9.250-11.450. Dagens vei har en rekke avkjørsler og kryss, og har relativt dårlig standard.

Det er til dels omfattende registreringer av trua og sårbare arter i området langs veitraseen. I Norge har åkerrikse status som kritisk truet (CR) og vipe og hubro har status som sterkt truet (EN). Fagnotatet om hubro slår fast at hele plan- og influensområdet inngår i leveområdet til hubroen. Heiavatnet naturreservat og Tjøsvollvatnet naturreservat ligger i influensområdet til ny vei. Reservatene har funksjon som viktige hekke-, trekk, overvintrings- og næringslokaliteter for våtmarksfugler. De er registrert som naturtypen rik kulturlandskaps-sjø, med svært viktig verdi (A lokaliteter). Den foreslåtte traséen for ny Fv. 47 vil ikke direkte berøre naturreservatene, men vil fragmentere deres sammenheng med de uberørte kystlyngheiområdene mot sørøst, og kan vanskeliggjøre artenes bruk av funksjonsområdene. En slik fragmentering kan ha stor negativ konsekvens for sårbare og trua arters funksjonsområder i plan- og influensområdet (jf. nml §§ 4 og 5).

Det framkommer av konsekvensutredningen og de foreliggende fagnotatene at områdene øst for sentrumsområdet på Åkra og vest for Åkramarka består av et sammenhengende kulturlandskap i god hevd og med få tekniske inngrep. Karmøy har bevart de historiske, sjeldne og karakteristiske eiendomsgrensene, som går i øst-vestlig retning, mot sjøen. Ferdsels- og turveier følger da de samme grensene. Veitraseen går hovedsakelig i nord-sørlig retning, og vil gå på tvers av flere markerte eiendomsgrensener og jordbrukslapper, samt anslagsvis 18 lokalveier/traktorveier, i tillegg til 3-4 turstier.

Søndre del av foreslått veitrasé følger hovedsakelig eksisterende terreng, og går gjennom spredtbygd bebyggelse og i utkanten av det varierte mosaikkpregede kulturlandskapet, der aktivt jordbruk dominerer. De fleste tversgående adkomst- og turveier i traséen må stenges, og avkjørsler og turveier må kobles sammen med langsgående adkomstveier parallelt med

ny omkjøringsvei på begge sider fra Ådland til nytt kryss ved Killingtjørna. I den søndre delen er det primært jordbruks-, friluftsliv- og landskapsverdier som blir berørt direkte, samt at viltinteresser kan bli påvirket negativt. Av fagnotatet framgår det at alle registreringene av åkerrikse i området er lokalisert i landbruksarealene øst for den planlagte veien. Ved søk i Miljødirektoratets Naturbase framkommer det at det er registrert vipre flere steder langs den sørlige delen av foreslått veitrasé. Spesielt i sør ved Ådland, der veien er planlagt å ta av fra eksisterende Fv. 47, er det mange registreringer på begge sider av både eksisterende og ny vei. Den søndre delen av planområdet har stor verdi for en rekke fuglearter knyttet til åpne landskap som innmark og kystlynghei. Vipre og åkerrikse er sterkt knyttet til jordbrukets kulturlandskap, dels til innmark og dels til utmark. Planområdets verdi (stor verdi, nasjonalt viktig) som leveområde for disse artene vil derfor avhenge av fortsatt aktivt landbruk. Den planlagte veien vil føre til oppsplitting av noen av jordbruksteigene, men området som helhet vil i stor grad forbli upåvirket av den planlagte veien. Dersom veien fører til at enkelte jorder blir liggende brakk vil dette på sikt forringe lokaliteten som yngleområde for åkerrikse og vipre. Konsekvensutredningen peker på at veitraséen vil gi økte ulemper for landbruksdriften og muligens medføre at drift på restteiger på vestsiden av veien opphører. På bakgrunn av dette settes konsekvens for naturressurser til middels til stor negativ. Videre omtales at det eneste kjente effektive avbøtende tiltaket for åkerrikse er å ikke etablere ny vei gjennom landbruksområdet. Dette vil også gjelde for vipre.

Ved Killingtjørna beveger veitraséen seg inn i karakteristiske og helhetlige beiteområder knyttet til myr- og lyngheilandskapet. Killingtjørna og våtmarksområdene rundt er leveområder for andefugl og våtmarksfugler (middels verdi, regionalt viktig). Områdene med kystlynghei er verdimest delt i to med et svært verdifullt område (A-verdi, nasjonalt viktig) rundt Killingtjørna, Breiabakka og Kjerfjellet og til nordsiden av Heiavatnet, og et mindre verdifullt område (C-verdi, lokalt viktig) rundt Haringstad og opp til Veakrossen. Veitraséen vil ha nærføring til Killingtjørna, og må passere våtmarksområdene rundt på bru eller fylling. Killingtjørna er registrert som naturtypen "Andre viktige forekomster". Området er spesielt viktig for hubro, og er ut fra dette vurdert som en svært viktig naturtypelokalitet med stor verdi. Traséen svinger etter å ha passert Killingtjørna nordøstover på nordsiden av Breiabakka og Kjerfjell og videre fram til eksisterende vei ved Veakrossen. Breiabakka ligger i overgangssonen fra lavland til høyland, og veien vil her medføre en høy skjæring gjennom åsryggen. Det vil også rett nord for Kjerfjell bli nærføring med det sørøstre hjørnet av Heiavatnet naturreservat (stor verdi, nasjonalt viktig).

Karmøy kommune er et av kjerneområdene for å ivareta den sterkt truede naturtypen kystlynghei i Norge. Naturtypen er opprinnelig oppstått ved avskoging/avsviing og senere vedlikeholdt med beiting/sviing. Opprettholdelse av områdenes kvalitet er dermed avhengig av fortsatt drift med beitedyr (storfe, sau og hest), og at det jevnlig gjennomføres lyngbrenning. Kystlynghei ble utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52 i 2015. Kartleggingen viser at kystlyngheiområdene rundt Heiavatnet, sørover rundt Kjerfjellet og mot vestsiden av Killingtjørna, som vil bli berørt av den foreslåtte veitraséen, er verdifulle og del av et større, sammenhengende og relativt intakt kystlyngheilandskap. Dette er vurdert til å ha nasjonal og vesentlig regional verdi for den utvalgte naturtypen (stor sårbarhet), og

konsekvensen av veitraséen er dermed vurdert å være middels til stort negativt. I tillegg er området spesielt viktig for hubro.

Den nordlige delen av veitraséen er i utgangspunktet forsøkt lagt gjennom de delene av området med kystlyngheivegetasjon som er preget av dårlig hevd, med tett einer, grov lyng og spredning av fremmede arter, som sitkagran og buskfuru. På grunn av terrengets beskaffenhet vil veien over en strekning på i overkant av 1 km fra nord for Killingtjørna til nord for Heiavatnet gå i skjæringer helt opp til ca. 25 meters høyde. En slik nedsenking av veilinja i terrenget kan ha fordeler i forhold til redusert støyvirkning på Heiavatnet naturreservat, og bedre muligheter til å unngå skadelig avrenning til sårbare resipienter som eksempelvis Heiavatnet, gjennom kanalisering og håndtering av forurenset veiavrenning.

Samtidig gir veitraséen her flere negative konsekvenser med brudd på naturlige vannveier til Heiavatnet og Killingtjørna, endringer av dreneringsforhold i myr, våtmark og fuktig lynghei, store endringer i kulturlandskapet med direkte arealbeslag i naturtypen kystlynghei, barrierevirkninger med praktiske konsekvenser for videreføring av beitebruk og friluftsliv i området, og påvirkning av økologiske sammenhenger gjennom oppsplitting og fragmentering. Konsekvensutredningen og fagrapportene beskriver flere mulig avbøtende tiltak. Spesielt viktig er det å få kontroll med hydrologien knyttet til kystlynghei- og myrområdene, og de to vernede vannene i influensområdet. I tillegg omtales det som et viktig avbøtende tiltak å etablere passasjemuligheter for beitedyr som sikrer at beitebruk kan fortsette på begge sider av veien, muligheten for å etablere miljøkulvert over Breiabakka for å opprettholde dette populære utsiktspunktet, samt behovet for viltkryssinger. Veiens tilpasning til omkringliggende terreng er også viktig.

Nordøst for Heiavatnet går veitraséen inn i et område dominert av kystlynghei, som ut fra størrelse og tilstand kvalifiserer for verdi lokalt viktig. Mosaikk med flere større myrer, innslag av naturbeitemark og et større våtmarksmassiv ved Haringstadstemmen gjør at området samlet har visse biologiske kvaliteter. Dårlig tilstand på kystlyngheivegetasjonen, med begrenset drift, og nåværende restaureringsmuligheter gjør at området samlet, ut fra eksisterende kunnskap, er gitt liten verdi (lokalt viktig). Selve Haringstadstemmen kystmyr-/våtmarksområde er isolert sett gitt middels verdi, og har i tillegg verdi som område for våtmarksfugler. Veitraséen vil passere Haringstadstemmen i en avstand på ca. 60 meter. Lokaliteten berøres dermed ikke direkte av tiltaket, men hydrologien (naturlig vanntilførsel og kontroll med forurensning) må ivaretas.

I denne saken er det dokumentert at ny Fv. 47 etter foreslått trasé vil få til dels store negative konsekvenser for nasjonalt og regionalt viktige verdier knyttet til naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap. I forbindelse med vurderingene knyttet til vedtaket i 2012 der alternativ 3 ikke ble godkjent, ble det bl.a. vist til at alternativ 4 vil være noe bedre enn alternativ 1 og 3, siden det i mindre grad bryter opp en sammenhengende grønnstruktur, og unngår å "bygge inne" Heiavatnet naturreservat. Departementet konkluderte med at det ikke kunne forsvares å bygge ut ny Fv. 47 etter noen av de utredede alternativene. Departementet anbefalte at det ble tatt kontakt med fylkesmannen og fylkeskommunen for å se om en bearbeiding av alternativ 4 kunne gi grunnlag for en trasé som partene kunne bli enige om,

og som ikke kom i konflikt med nasjonale naturmangfoldsverdier. Departementet anerkjente dermed også i vedtaket fra 2012 behovet for en omkjøringsvei, men fant at ingen av løsningene var godt nok utredet. Departementet fant at det ikke forelå tilstrekkelig kunnskap om hvilke effekter og konsekvenser alternativene ville få for naturmangfoldet i området, og at føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9 derfor måtte tillegges stor vekt.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner at de tilleggsutredningene som nå foreligger, dokumenterer de nasjonale og vesentlig regionale miljøverdiene i plan- og influensområdet som vil bli negativt påvirket av tiltaket, samt mulighetene for avbøtende, restaurerende og kompenserende tiltak. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse (jf. nml §§ 8 og 9). Det vises her også til Miljødirektoratets faglige tilrådning av 7. juni 2016.

Planarbeidet knyttet til Fv. 47 Åkra sør – Veakrossen skjer i regi av Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Byggingen av ny Fv. 47 inngår i «Haugalandspakken» for Karmøy, som ble godkjent av Stortinget ved behandling av St.prp.nr. 45 (2007-2008). Forutsetningen om at Fv. 47 skulle utbedres var utslagsgivende for at Karmøy kommune ble med i bompengoordningen knyttet til «Haugalandspakken». Målene for «Haugalandspakken» er blant annet å oppnå en mer effektiv og miljøvennlig-veitrasé, redusere tallet på trafikkulykker og støyplager som resultat av vegtrafikken, styrke kollektivtransporten og bygge nye sykkel- og gangveier. Fylkesutvalget i Rogaland fylkeskommune støttet derfor enstemmig i møte 1. september 2015 følgende vedtak; «Det anbefales fortrinnsvis å gå videre ut fra alternativ 3 for ny omkjøringsvei Ådland – Veakrossen der veitraséen legges øst for Åkrehamn sentrum, også for best mulig å bygge opp om et framtidig attraktivt sentrum i Åkrehamn.»

I konsekvensutredningen i 2010 var det, i tillegg til 4 alternativer for omkjøringsvei, en grundig gjennomgang av et 0+ alternativ med omfattende tiltak i sentrum, for å fordele trafikken på flere gater/veier, slik at hovedgaten Fv. 47 kunne få mindre trafikk. Hovedbegrunnelsen fra Karmøy kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune for at det bør bygges en ny Fv. 47 som omkjøringsvei, og ikke foretas utbedringer langs dagens Fv. 47 mellom Åkra sør og Veakrossen, er knyttet til at det er behov for å håndtere til dels store trafikkmengder i Åkrehamn. Det ligger 290 boliger innenfor 50 meters avstand og 490 boliger innenfor 100 meters avstand fra dagens vei. Det har vært mange trafikkulykker langs veien, som har svært mange kryss og avkjørsler, og trafikkmengden internt i og gjennom Åkrehamn er stor. Konklusjonen i konsekvensutredningen var at 0+ alternativet dårligst oppfylte prosjektets mål om bl.a. færre ulykker og nestenulykker, mindre støy og dårlig luft for nærmiljøet, redusert trafikk, barrierevirkning og utrygghetsfølelse, bedre forhold for kollektivtrafikk, og grunnlag for å skape et trivelig, levende sentrum. Konsekvensutredningen viser dermed at det er vanskelig å få til gode løsninger langs eksisterende Fv. 47 som ivaretar de nasjonale mål for trafiksikkerhet, støy, folkehelse og arealbruk.

Ved behandlingen i 2016 la departementet vekt på at konsekvensutredningens avveininger og konklusjoner til fordel for en omkjøringsvei ble vurdert som lokalpolitisk viktige. Sivilombudsmannen har i sin uttalelse vist til at det er begrenset rom for å legge vekt på det

lokale selvstyret i saker hvor det er funnet å foreligge nasjonale interesser. I lys av ombudsmannens uttalelse finner departementet grunn til å presisere at de fordeler som er trukket frem lokalpolitisk, og som er gjengitt over, utgjør relevante og saklige interesser også når avveiningen skal foretas av nasjonale myndigheter opp mot nasjonale hensyn.

Trafikktallene i konsekvensutredningen viste at trafikken er størst mot nord, og at mye er intern trafikk i sentrum. Ulykkestallene er også størst i sentrum og mot nord. En ren omkjøringsvei (alternativ 2) var beregnet å avlaste Åkrahamn med ca. 3.800 kjøretøy i 2034, og det mest belastede punktet i sentrum ville fortsatt ha en ÅDT på i underkant av 13.000 kjøretøy i 2034. Trafikktallene som foreligger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet omfatter kun dagens situasjon og alternativ 3, men har tilnærmet samme framtidsprognose for alternativ 3 og fortsatt bruk av dagens trasé som konsekvensutredningen fra 2010. Vurderingene gjort mellom alternativene i konsekvensutredningen ansees derfor fortsatt å være gyldige i forhold til hvordan de avlaster sentrum.

Kommunens og vegvesenets utredninger til kommunedelplanen viser at planforslagets veitrasé (alternativ 3) ser ut til å være det beste alternativet, ut fra en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt målene i «Haugalandspakken». Alternativ 4, som departementet i sitt vedtak av 17. oktober 2012 anbefalte at ble arbeidet videre med, løser ikke de trafikale problemene i nordre del av Åkrahamn like godt som alternativ 3 og gir flere utfordringer for framtidig arealbruk. Regionalplan Haugalandet og kommuneplan for Karmøy legger opp til at bolig- og næringsveksten skal skje fra Åkra og nordover/østover. Den nordre delen av planlagt omkjøringsvei for Fv. 47 og de to nye tilførselsveiene til sentrum vil bygge opp under denne arealbruken.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det er viktig å vektlegge hvor mye samfunnsnytte en faktisk oppnår ved en omkjøringsvei. Utredningene dokumenterer at dersom det skal bygges en omkjøringsvei, bør den bygges etter alternativ 3 og at en ren utbedring av eksisterende fylkesvei har begrenset nytte i forhold til trafikksikkerhet, nærmiljø (støy/folkehelse) og sentrumsutvikling. Dokumentasjonen gir samtidig grunn for å reise tvil om det er behov for å bygge hele strekningen vist i kommunedelplanen. Departementet viser her til konsekvensutredningen som omtaler en variant av alternativ 3 (alternativ 3 redusert) uten søndre del av omkjøringsveien. Konsekvensutredningen konkluderer med at en slik redusert Fv. 47 først og fremst vil påvirke gjennomgangstrafikken, som får en litt lengre reise via søndre tilførselsvei for å komme ut på den nye omkjøringsveien. Trafikkberegningene konkluderer med at dette alternativet gir omtrent samme avlastning gjennom sentrum som alternativ 3, men den søndre tilførselsveien blir noe mer belastet. Trafikken i søndre del av Åkrahamn er samtidig forholdsvis lav, og mange har sentrum som mål og vil derfor ikke benytte en eventuell omkjøringsvei.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til at veien vil gjøre inngrep i større, viktige områder med den utvalgte naturtypen kystlynghei. Etter § 53 i naturmangfoldloven skal det tas særskilt hensyn til forekomster av utvalgte naturtypers utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand. Før det treffes beslutning om å gjøre inngrep i en forekomst av utvalgt naturtype, må konsekvensene for den utvalgte naturtypen kartlegges.

Departementet finner at konsekvensene av inngrepet er tilfredsstillende utredet, og viser at deler av et større, verdifullt område med kystlynghei blir berørt. Dette er vurdert opp mot de samfunnsmessige fordelene ved veiomleggingen. I denne vurderingen har departementet funnet at hensynet til kystlynghei ikke blir avgjørende for saken. De foreliggende utredningene viser at det er mulig å finne avbøtende tiltak. Der dette ikke er tilstrekkelig kan en gjennom restaurering langs vegtraséen og økologisk kompensasjon, bl.a. i form av opparbeidelse av tilstøtende C-lokaliteter, oppnå at den økologiske tilstand ikke forringes vesentlig.

Det følger av naturmangfoldloven § 12 at en for å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal ta utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater. Departementet finner derfor at det i reguleringsprosessen må vurderes om den søndre delen av traséen ut fra dette prinsippet bør gjennomføres. Jevnfør at de samfunnsmessige behovene for den søndre delen av omkjøringsvei for Fv. 47 må veies opp mot ulempene for naturmangfoldet, jordvern, friluftsliv og landskap. Ivaretagelsen av kystlyngheien i den nordre delen av planområdet er tett forbundet med at landbruksdriften i den søndre delen opprettholdes. 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 landbruksdriften, 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.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til at Karmøy kommune og Statens vegvesen gjennom planarbeidet er kjent med verdiene knyttet til naturmangfoldet, landbruksjord, friluftsliv og landskap i området, og mener at det er mulig å finne tilfredsstillende avbøtende, restaurerende og om nødvendig kompenserende tiltak. 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.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter en helhetlig avveining mellom de samfunnsmessige fordeler ved en omkjøringsvei, opp mot belastningene på naturmangfoldet, kommet til at godkjenningen av kommunedelplanen for Fv. 47 av 2. desember 2016 kan opprettholdes. 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.

### Vedtak

**I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet Karmøy kommunestyres vedtak 8. februar 2016 av kommunedelplan 668 for Fv. 47, Åkra sør - Veakrossen, med tilhørende bestemmelser.**

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.

Karmøy kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen



Monica Mæland

Kopi:

Karmøy kommune

Klima- og miljødepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Miljødirektoratet

Rogaland fylkeskommune

Samferdselsdepartementet

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Vegdirektoratet



Fra: Haug Anne Svanaug[Anne-Svanaug.Haug@kmd.dep.no]

Dato: 07.12.2018 12:05:54

Til: FM Rogaland, Postmottak

Tittel: Ephorte: 14/11564 Nytt vedtak - Innsigelse til kommunedelplan 668 for Fv.47 på strekningen Åkra sør - Veakrossen, Karmøy kommune

---

Se vedlagte saksdokumenter.