

## **Åpent brev om omkjøringsveien (Åkra sør-Veakrossen, Karmøy) til fylkesordfører Tengesdal (KrF), den øvrige styringsgruppen i Haugalandspakken og til Samferdselsdepartementet v/ samferdselsminister Dale (Frp)**

*Vi ønsker med dette åpne brevet å peke på en del kritikkverdige forhold rundt planleggingen av omkjøringsveien Åkra sør-Veakrossen på Karmøy – en plan som nå ligger ute på høring [her](#). Vi mener at hele saken viser en uheldig «hestehandel» som ble gjort mellom sentrale karmøypolitikere og representanter fra Statens vegvesen i 2007.*

*Det har i ettertid blitt mer og mer tydelig at omkjøringsveien ikke er den mest fornuftige måten å løse trafikkutfordringene på Åkra på. Det er også en dyr løsning som kun legger opp til vekst i privatbilisme, og som, utover at den fjerner en ukjent mengde trafikk fra Åkra, ikke bidrar med trafikktryggende tiltak der folk bor og ferdes.*

*I tillegg vil prosjektet få store negative konsekvenser for natur (bl.a. kystlynghei), biologisk mangfold (bl.a. rødlistede arter som hubro, vipe, storspove og åkerrikse) og landbruk (totalt 169 dekar innmark og 108 dekar utmarksbeite blir berørt, i tillegg til at ca. 1000 dekar dyrka mark blir liggende mellom omkjøringsveien og eksisterende bebyggelse).*

*Omkjøringsveien vil også medføre et sterkt misforhold mellom hvor mye bompenger som brukes på Karmøy, og hvor mye som er samlet inn i kommunen.*

*Om det ikke kommer innsigelser til planen innen fristen 22. mai, vil den mest sannsynlig bli vedtatt av Karmøy kommunestyre 1. juli i år (på et utsatt kommunestyremøte). Av de representerte partiene i kommunestyret er det kun Frp, SV og Venstre som har uttalt at de kommer til å stemme mot reguleringsplanen (det er foreløpig uvisst hvordan Senterpartiet vil stemme), noe som ikke er nok til å sikre et flertall mot planen.*

### **Innhold:**

[i. Karmøys innlemming i Haugalandspakken](#)

[ii. Det problematiske med vegvesenets «gulrøtter» i 2007](#)

[iii. Svakheter ved vegvesenets planarbeid](#)

[iv. Omkjøringsveien sett i lys av forutsetninger og målsetninger i St.prp. 57 \(2006-2007\)](#)

[v. Hvor mye bompenger tas inn i Karmøy kommune og hvor mye blir brukt?](#)

[vi. Spørsmål til fylkesordfører Tengesdal \(KrF\)](#)

[vii. Tre oppfordringer til Samferdselsdepartementet](#)

## i. Karmøys innlemming i Haugalandspakken

Det stilles med rette strenge krav til bompengeneinnkreving i Norge (se bl.a. [Veglova §27](#)). Hauglandspakken (uten Karmøy) ble likevel (dog med litt omarbeiding i forkant) [godkjent av Kongen i statsråd 30. mars 2007 \(St.prp. 57 \(2006-2007\)\)](#). Det ble samtidig gjort klart at Karmøy kunne innlemmes i bompengepakken hvis kommunestyret ombestemte seg. [En drøy måned senere vedtok også Karmøy å gå inn i Haugalandspakken](#), og de vedtok endog toveisinnkreving (i motsetning til Haugesund). Hva var det egentlig som fikk kommunestyreflertallet i Karmøy til å snu i løpet av februar 2007?

[En artikkel i Haugesunds Avis \(HA\) fra februar 2007](#) viser i hovedtrekk hva som fikk Ap, Høyre og SV til å snu i synet på bompenge. [En annen HA-artikkel fra mars 2007](#) viser at bl.a. Ap og SV er svært fornøyde med bompengeløsningen, og at det kun var FrP som stemte mot Haugalandspakken. Foruten lovnader om en økt kollektivsatsing på Karmøy, som dagens SV-representant Odd Magne Hansen for øvrig mener har uteblitt (SV er mot en forlengelse av Haugalandspakken etter 2023), presenterte vegvesenet den 13. februar 2007 [en helt ny strekningsanalyse for Rv. 47 på Karmøy](#) – en strekningsanalyse som etter alt å dømme fikk kommunestyreflertallet til å snu.

[I St.prp. 45 \(2007-2008\)](#), som måtte til for å innlemme Karmøy i Haugalandspakken, kan man lese mer om strekningsanalysen:

*Strekningsanalysen frå 2007 gir ei oversikt over pårekna utbyggingsbehov på rv 47 i Karmøy basert på to ulike ambisjonsnivå; 1) utvikling av eksisterande veg med mindre tiltak og 2) omlegging av delar av dagens veg. Kostnadene ved dei to alternativa er høvesvis i storleiksorden 710 mill. kr og 960 mill. kr. I alternativ 2 er det føresett at eksisterande veg blir lagt om på følgjande delstrekningar: Syrekrysset – Haga, Åkra sør – Veakrossen, Veakrossen – Eide, kryss T-forbindelsen – Visnes. Strekningsanalysen vil danne grunnlag for planprosessar etter plan- og bygningslova og endeleg val av ambisjonsnivå.*

Fra den ene HA-artikkelen ser vi også at ved å velge alternativ 2 (det høyeste ambisjonsnivået), skulle man kunne spare 10 minutter på strekningen Skudeneshavn-Haugesund – og dette altså til den nette sum av 960 millioner kr. Det var altså i hovedsak på Sør-Karmøy det skulle skje den gang (3 av 4 presenterte tiltak langs Fv. 47 var lokalisert på Sør-Karmøy; se figur 1), til tross for at det var (og er) mest trafikk på Nord-Karmøy og på fastlandsdelen av Karmøy. Og ikke minst til tross for hvordan prioriteringen i [Fylkesplan for areal og transport – Haugalandet](#) så ut (se figur 2). Hva dette kommer av, kan man bare spekulere i – men det skal vi ikke gjøre her.

Men vegvesenet foreslo ikke bare omfattende nye veistrekninger langs Fv. 47 i 2007, de la også frem en plan for å sanere ca. 300 utkjørsler langs dagens Fv. 47 på Karmøy – dette for å bedre trafikksikkerheten. Så vidt oss bekjent, så har det ikke blitt sanert en eneste én så langt. Her er fra side 22 i [strekningsanalysen](#):

*Tabellen viser at det er registret totalt 262 ulykker i 10-årsperioden. Dette er svært store tall. Forslagene til å redusere dette er mange, men et viktig middel er å sanere kryss og avkjørsler, samt mindre og større omlegginger av traséen på noen steder (se 5.1) En sanering av kryss/avkjørsler fra 426 stk til 132 stk, gir en 69% reduksjon for alternativ 1, og en reduksjon på 77 % for alternativ 2 (til 100).*

Vegvesenet lovet altså karmøypolitikerne gull og grønne skoger i 2007. Ny vei fra Syrekrysset til Haga (inkl. tunnel gjennom Sandve!) er for lengst skrinlagt. Prosjektene T-forbindelsen – Visnes og Veakrossen – Eide (inkl. tunnel gjennom Brekke) blir en del av prosjektet Fv. 47 Veakrossen – Helganesvegen (dog uten tunnel gjennom Brekke), som kun kan bli realisert hvis Haugalandspakken 2 vedtas. Fylkesmannen har for øvrig kommet med innsigelse til disse planene, så her er det en lang vei å gå.

Det eneste av de fire prosjektene, eller «gulrøttene», som *kanskje* kan bli realisert innenfor Haugalandspakkens økonomiske handlingsrom, er omkjøringsveien utenfor Åkra. Det betyr at frem til nå (etter mer enn 10 år med bompenger på Karmøy) har man ikke spart et eneste minutt på turen fra Skudeneshavn til Haugesund (om man ser bort fra tidsbesparelsene ved at Bygneskrysset og Bøkrysset har blitt utbedret – som begge har vært planlagt lenge før Haugalandspakken). En omkjøringsvei vil for øvrig medføre en besparelse på ca. fire minutter, noe som medfører at den blir omtrent like rask som Austre Karmøyvei (Fv. 511) er pr. i dag for de som bor i Skudeneshavn (en alternativ vei nordover som mange i Skudenessområdet benytter selv om den hadde trengt en aldri så liten oppgradering.).

Så, hva skal man egentlig si om denne strekningsanalysen som fikk Karmøy inn i Haugalandspakken? En strekningsanalyse som altså ingen lenger snakker om ([men som også ble referert flittig til under meklingsmøtet mellom kommunen og Fylkesmannen i 2010](#)). Var den bare et løst lokkemiddel fra vegvesenets side? Miljøverndepartementet, som [gav en klar tommel ned for omkjøringsveien i 2012](#), skrev dette om strekningsanalysen (opprinnelig sitat fra Fylkesmannen): «I 2007 utarbeidet vegvesenet ei strekningsanalyse for den delen av RV 47 som går gjennom Karmøy. Analysen blei nytta som grunnlag til å foreslå omkjøringsvegen lagt inn som prosjekt i Haugalandspakka, og førte til at Karmøy kommune gjekk inn i samarbeidet. Fylkesmannen peikar på at ovanfor nemnde strekningsanalyse ikkje har vore gjenstand for høyring.»

Var strekningsanalysen egentlig en analyse i ordets rette forstand, eller var det kanskje heller bare en løs mulighetsstudie fra vegvesenets side? En mulighetsstudie som for øvrig verken har vært ute på høring eller kvalitetssikret på annen måte, og som i ettertid ikke har vist seg å være i nærheten av å stemme – verken når det gjelder kostnader (se figur 3) eller realisering.

Enden på visa ble uansett at bompengene i Karmøy kommune startet 1. mars 2009, og [i denne artikkelen fra Karmøynytt](#) kan man lese mer om hva noen av politikerne og vegvesenet i dag tenker om «lovnadene» som ble gitt i 2007, kontra dagens situasjon og det nær sagt uteblivende resultatet. Seksjonssjef hos vegvesenet i Haugesund, Ivar Thorkildsen, uttaler dette til Karmøynytt:

*– Det kan være de har sagt at hvis en bygger en slik vei, med en fartsgrense på slik og slik på hele strekningen, så vil det gi en innkortet reisetid med x antall minutter. Dette er beregninger på differansen mellom dagens gjennomsnittsfart og gjennomsnittsfart ved en eventuell ny vei. Men vi lover jo aldri noe slik. Vi viser bare til muligheter og resultater av det.*

Vi har tidligere for øvrig [kalt prosessen en kommunal skandale](#).



**Figur 1.** Nye veistrekninger på Karmøy, slik vegvesenet forespeilte Karmøy kommunestyre i 2007. Illustrasjon er hentet fra [strekningsanalysen](#).

## Prioriteringsliste og utbyggingsplan for øvrige riksveger:

Rv og prosjekt:	Pr. kostnad: (mill. 2002-kr.)	Utbyggings- periode:	Finansiering: NTP 2002-11
1 Rv47 T-forbindelsen (bundet, ST/NTP)	786	2004-2006	165
2 Rv47 Haugesund-Sveio 1. etp. (bundet, NTP)	30	2010-2011	25
3 Rv520 Ny veg Sauda-Etne (bundet, FDP R)	420	2010-2011	0
4 Rv47 Nord-Karmøy	60	2013-2025	0
5 Rv47 Haugesund-Sveio 2. etp.	90	2013-2025	0
6 Rv47 Midt-Karmøy	30	2020-2025	0
7 Rv47 Sør Karmøy	40	2025-2030	0
8 Rv511 Sør-Karmøy	20	2025-2030	0
9 Rv46 Vindafjord	30	2025-2030	0
Sum	1506		

(\*\*) 1. og 2. prosjekt er prioritert i NTP 2002-11. 3. Prosjektet er prioritert i FDP Ryfylke. Finansierungsplanen for prosjekt 1 og 3 baserer seg i stor grad på bompengefinansiering og kommunale tiskudd. Ordinære statlige riksvegmidler utgjør kun en mindre del av totalfinansieringen. Prosjekt 3 er også avhengig av kraftkonsesjonsmidler som en del av den ekstraordinære finansieringen.

**Figur 2.** Slik så man for seg utbyggingsplanen for Haugalandet i *Fylkesplan for areal og transport – Haugalandet*. Da skulle man begynne i nord på Karmøy, der det er mest trafikk, og jobbe seg sørover. Dette ble brått endret på etter at vegvesenet utarbeidet strekningsanalysen for Fv. 47 i 2007 – da var det i hovedsak Sør-Karmøy som skulle prioriteres først.

Tabell 6.2 Alt. 2: utbedring av rv. 47, nye omlegginger, g/s-veger, kombiveger, avkjørselsaneringer (kostnader vist i mill. kr)

Strekning	Anleggskostnader 2007	Sum tids/kj.kost	Endr. samf. trans.kost.	Endr. ulykkeskost.	NNB
Skudeneshavn-Syrekrysset	16	-47,0	-45	20	-3,34
Syrekrysset-Liasvingen	31	17	19	15	0,15
Liasvingen-Haga sør	74	93	87	18	0,27
Haga sør-Haga nord	31	22	20	28	0,54
Haga nord-Åkra sør	73	87	98	87	2,20
Åkra sør-Veakrossen	138	154	156	86	0,70
Veakrossen-Eide	211	174	176	114	0,29
Eide-T-forbindelsen	130	143	165	110	1,48
T-forbindelsen-Visnes	143	71	104	31	0,34
Visnes-Haugesund grense	81	71	76	16	-0,20
Sum	927	785	856	525	

**Figur 3.** Så mye (dvs. lite) så vegvesenet i 2007 for seg at det ville koste å utbedre Fv. 47 på Karmøy; til sammen 927 mill. kr. Man kan ikke annet enn å riste på hodet av disse tallene. Om man ser bort utbedringene av Bygneskrysset og Bøkrysset, så har ingen av de 10 prosjektene i figuren verken blitt bygget (!). Figuren er hentet fra strekningsanalysen.

## ii. Det problematiske med vegvesenets «gulrøtter» i 2007

Problemet med vegvesenets «gulrotprosjekter» i 2007 er i hovedsak tredelt.

Først og fremst er disse prosjektene problematiske ved at de av enkelte karmøypolitikere tydeligvis ble oppfattet som en lovnad, og det før man kjente til både trafikkgrunnlag (f.eks. hvor mye som er gjennomgangstrafikk på Åkra), samfunnsnytte, kostnader og ikke minst hvilke konsekvenser prosjektene ville få for berørte innbyggere, og for natur, landbruk og friluftsliv.

Konsekvensene for natur, landbruk, landskap og friluftsliv har heller ikke blitt talt med når samfunnsnyttien av omkjøringsveien etter hvert har blitt beregnet, og det er som kjent av hensyn til disse verdiene at Fylkesmannen tidligere har kommet med ikke mindre enn to innsigelser, hvorav den første innsigelsen ledet til at [Miljøverndepartementet underkjente planen i 2012](#). Men som vi vet, gikk Karmøy kommune inn for å bygge omkjøringsveien etter regjeringsskiftet i 2013, noe som til slutt medførte at kommunedelplanen (for omkjøringsveien) ble godkjent både av Sanners kommunaldepartement (KMD) i 2016 ([akkurat slik Arve Kambe \(H\) på nærmest profetisk vis forutså i 2012](#)) og av [Mælands KMD i desember 2018](#). Sistnevnte kom etter at [Sivilombudsmannen hadde kommet med en svært kritisk uttalelse](#) til KMDs første vedtak (2016), da særlig med bakgrunn i at KMD hadde hoppet bukk over krav som ligger i naturmangfoldloven.

Det andre problematiske aspektet er at prosjektene *ikke* er spesifikt nevnt i [Transportplan for Haugalandet](#), og dermed kan man hevde at de heller ikke er tydelig hjemlet i den tidligere nevnte [St.prp. 57](#), som altså lå til grunn for at Haugalandspakken skulle bli godkjent av Stortinget. Det er bare den smått famøse strekningsanalysen fra 2007 som er det «juridiske alibiet» for omkjøringsveien (via [St.prp 45](#)). Dette holder kanskje i en rettsak, men i praksis har altså strekningsanalysen ikke vist seg mye verdt – og det er jo et tankekors at kostbare, bompengefinansierte samferdselsprosjekter godkjennes gjennom stortingsproposisjoner på et så syltynt og virkelighetsfjernt grunnlag som denne strekningsanalysen utgjør.

Det tredje som er problematisk med b.la. omkjøringsveien som «gulrot», er at det er vegvesenet selv (eller folk som de betaler) som beregner samfunnsnytte og kostnader ved dette prosjektet. Vegvesenet føler seg nå selvsagt forpliktet til å få prosjektet til å virke så samfunnsnyttig som mulig – det er tross alt den eneste av de fire opprinnelige «gulrøttene» som har en mulighet til å bli realisert innenfor den eksisterende Haugalandspakken. Enhver som ferdes på Åkra skjønner imidlertid at disse bompengene burde vært brukt helt annerledes; nemlig på ulike tiltak langs eksisterende veinett, der folk bor, arbeider, handler og ellers ferdes. Det har jo også blitt brukt godt over 40 millioner kroner bare på planlegging av omkjøringsveien – en betydelig investering både når det gjelder økonomi og prestisje.

Det blir i det hele tatt mye bukken og havresekken her, og det finnes dessverre ingen kontrollerende organer som tar på seg ansvaret med å se nærmere på om denne bruken av bompenger faktisk er samfunnsnyttig eller ikke.

Det er for øvrig mulig at vegvesenet selv ganske tidlig innså at omkjøringsveien var et lite fruktbart prosjekt. Den 9. februar 2009, bare tre uker før bompengerevisjonen på Karmøy skulle starte, kunne man [i Hugesunds Avis nemlig lese at](#) vegvesenet, basert på en utredning (hvor er denne utredningen?), heller ville utbedre eksisterende vei gjennom Åkra, fremfor å bygge omkjøringsveien.

[Dette satte imidlertid sinnet i kok hos bl.a. Helga Rullestad \(Ap\)](#), som utbrøt at hun personlig skulle rive ned bomstasjonene på Karmøy hvis ikke omkjøringsveien ble bygget – og vegvesenet endte altså opp med å betrygge både henne og tidligere ordfører Kjell Arvid Svendsen (KrF) (som begge er fra Sør-Karmøy) om at Karmøy skulle få sin omkjøringsvei likevel. Altså lenge før man verken kjente trafikkgrunnlag, samfunnsnytte, kostnader eller øvrige konsekvenser av prosjektet. Er dette måten å avgjøre hvordan minst 700 mill. bompengekroner skal forvaltes?

At vegvesenet fremstår som «fanget» av sine egne «lovnader» (med bakgrunn i strekningsanalysen) fremkommer ganske tydelig av planprogrammet for kommunedelplanen for omkjøringsveien, der vegvesenet tilføyer til alternativ 2 (omkjøringsvei): «Til tross for at det ikke er nedfelt i noe formelt vedtak, har planprosessen så langt gjort det klart at en viktig forutsetning for at Karmøy kommune gikk inn i Haugalandspakken var ønske om at det skal bygges en omkjøringsvei forbi Åkrehamn.»

Sånn kan det altså gå når vegvesenet befatter seg med noe som ligner mistenkelig på politisk hestehandel. Veivesenet synes altså i 2009 å være noe mellomfornøyd, men de som virkelig sitter igjen med svarteper her, er som kjent de som betaler det meste av kaka; altså bilistene. Her er for øvrig et leserinnlegg som prøver å oppsummere hvorfor vi mener at [planprosessen er et skoleeksempel på dårlig planegging](#).

### iii. Svakheter ved vegvesenets planarbeid

Det fører for langt her å komme med alle svakhetene i planarbeidet, dvs. fra kommunedelplanen (inkl. konsekvensutredning) ble presentert i 2010, og til reguleringsplanen som nå ligger ute på høring (med høringsfrist 22. mai). Men vi tar likevel for oss noen momenter som vi mener er kritikkverdige, uten å gå altfor detaljert til verks.

#### ***Svakheter ved konsekvensutredningen (2010)***

[Konsekvensutredningen \(KU\) fra 2010](#) er etter ni år foreldet på flere områder. Dette gjelder bl.a. kostnadsnivået for omkjøringsveien (som har blitt ca. tredoblet siden den gang). Den er også foreldet når det kommer til naturverdier og biologisk mangfold. Rødlisten har vært endret (minst) en gang siden den tid (bl.a. vipe og storspove har blitt mer truet siden 2010), og kystlynghei har siden den gang blitt en utvalgt naturtype iht. naturmangfoldloven.

Alternativ 0+, som blir vurdert i KU, ser kun ut til å innebære forlengelse av Engveien, ny rundkjøring ved Åkra Bilimport, ny vei mellom denne rundkjøringen og forlengelsen av Engveien (tre tiltak som alle ligger inn i reguleringsplanen for omkjøringsveien), samt å åpne Klæhaugveien for gjennomgangstrafikk – noe som ville muliggjort miljøgate gjennom Åkrakrossen. Det er mange andre tiltak som også *burde* vært med i 0+-alternativet, f.eks. forlengelse av Tostemveien til Heia (vil redusere mye trafikk fra den mest ulykkesutsatte strekningen Tjøsvold-Sevland), etablering av trygge krysningspunkt for myke trafikanter (f.eks. underganger), sanering av utkjørsler på Heia, samt lage avkjørselsfiler for å bedre trafikkflyten og hindre påkjørsler bakfra på den aktuelle strekningen.

Hovedspørsmålet som burde blitt besvart i KU-en, er hvor mye trafikk de ulike veialternativene ville fjerne fra dagens Fv. 47. Dette greier imidlertid ikke vegvesenets modeller å svare på – siden mye av trafikken på Åkra er interntrafikk – og det står også svart på hvitt i KU (side 27):

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

I KU er også trafikkulykker naturlig nok et viktig tema, der det i kommunedelplanen blant annet står at «dagens riksveg er preget av forholdsvis mange trafikkulykker» (side 52). Antall alvorlige ulykker på Karmøy [har heldigvis de siste årene imidlertid blitt sterkt redusert](#). På grunn av dette og på grunn av at omkjøringsveien stjeler midler som kunne blitt brukt til trafikktryggende tiltak langs eksisterende vei, kan man vanskelig hevde at omkjøringsveien er et effektiv tiltak for å bedre trafiksikkerheten på den aktuelle strekningen. Vegvesenet har brukt tidsrommet 2010-2015 som referanse når det gjelder ulykker, men de burde heller brukt de senere årene som referanse. Det har eksempelvis ikke vært noen ulykker med alvorlig personskade – som vi kjenner til – på den aktuelle strekningen siden 2014, og det er også på det rene at 3 av de totalt 6 ulykkene som medførte alvorlige (5 ulykker) eller meget alvorlig personskade (1 ulykke) i siste tilgjengelige tiårsperiode (2008-2017) var utforkjøringer eller møteulykker. 3 ulykker i samme periode involverte alvorlig personskade på myke trafikkanter. Vi har skrevet mer om trafikkulykker og trafiksikkerhet på den aktuelle strekningen i [dette leserbrevet](#).

Når det gjelder nytteberegningene i KU, vil både trafikkreduksjon på eksisterende Fv. 47, spille en stor rolle – en beregning som vi altså vet er en svært vanskelig og usikker øvelse. I tillegg vil nok også det faktum at det var flere alvorlige trafikkulykker på den aktuelle strekningen tidligere, sammenlignet med de siste årene, øke den beregnede nytteverdien til kunstig høye nivåer. Vi har skrevet mer problematiske aspekter ved vegvesenets nytteberegninger [her](#) og [her](#).

### **Beregninger av trafikkgrunnlag**

Vi fokuserer på tre svakheter ved beregning av trafikkgrunnlaget før og etter en eventuell bygging av omkjøringsveien, uten å gå for mye i tekniske detaljer.

Den første svakheten gjelder beregningene for hvor mye trafikk omkjøringsveien vil fjerne fra eksisterende vei på strekningen Ådland til Veakrossen (se også det foregående punktet om KU). Som tidligere nevnt er dette en svært komplisert øvelse som nødvendigvis er beheftet med mye usikkerhet. Om man tilbakeregner trafikk tallene i [fagrapport om trafikk](#) fra 2040-nivå (se figur 4) til 2017-nivå, og sammenligner med dagens trafikknivåer (se figur 5), viser det seg at vegvesenet forutsetter at omkjøringsveien vil **fjerne ca. 47 %** av bilene sør for rundkjøringen ved Åkra ungdomsskole, **ca. 70 %** av bilene i Åkra sentrum, og **ca. 82 %** av bilene på Heia og Haringstad. Vi skulle likt å vite hvilke forutsetninger som legges til grunn når man kommer frem til så enormt store reduksjoner.

Når vi samtidig vet at gjennomgangstrafikken utgjør ca. 1800 biler pr. døgn, noe som tilsvarer **ca. 15 %** (eller 1 av 7 biler) av trafikken i Åkra sentrum, så fortøner disse antatte reduksjonene seg som sterkt overdrevet. Det faktum at Åkra er en by og et handelssentrum med mange butikker,



arbeidsplasser, skoler, barnehager, fritidstilbud og ikke minst mye internttrafikk, burde tilsi at det er gjennomgangstrafikken som vil utgjøre den største reduksjonen av trafikken på eksisterende Fv. 47.

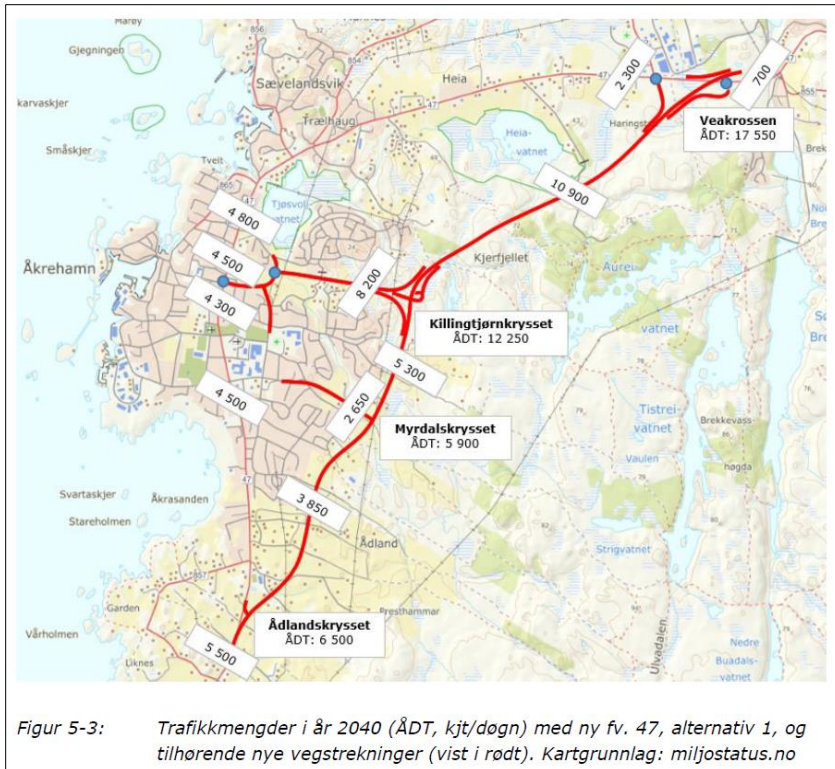
Vi tar også med at vegvesenets estimat for dagens trafikk gjennom Åkra sentrum åpenbart er underestimert, mens sannsynlig fordi Åkra har en større andel trafikk utenom morgen- og ettermiddagsrushet enn hva vegvesenets modeller forutsetter. I [vegvesenets trafikkdatabase](#) ser man at årsdøgntrafikken for tellepunktet Tjøsvoll ligger på ca. 12 700, noe som er hele 1400 høyere enn de 11 300 kjøretøyene pr. døgn som vegvesenet estimerer for dette punktet (se figur 5).

Den andre svakheten handler om gjennomgangstrafikk. Prosjektet ble som nevnt vedtatt før man visste hvor mye av trafikken som var gjennomgangstrafikk – noe som i seg selv er svært bemerkelsesverdig. Det er først i fagrapporten om trafikk (side 21) at vi får et innblikk i hvor stor gjennomgangstrafikken faktisk er – og det viser seg samtidig at gjennomgangstrafikken er hele 2,5 ganger *større* enn hva vegvesenets modeller forutsetter, noe som i seg selv viser hvor svake modeller det opereres med:

*Data fra bomselskapet viser i ettertid at på årsbasis er 39,4 % av trafikken i syd gjennomgangstrafikk, tilsvarende i nord er 11,1 % gjennomgangstrafikk. Det er sannsynlig at gjennomgangstrafikken kan variere over døgnet og uken, og være lavere i rushene. Dette er ikke analysert nærmere. Om gjennomgangstrafikken er 77 kjt/t (15,9 %) [fra modellene] eller 190 kjt/t (39,4 %) spiller imidlertid liten rolle for beregningsresultatene ut fra størrelsen på totaltrafikken.*

I figur 6 har vi beregnet, på timesnivå, hvor liten del av trafikken gjennom Åkra som faktisk er gjennomgangstrafikk.

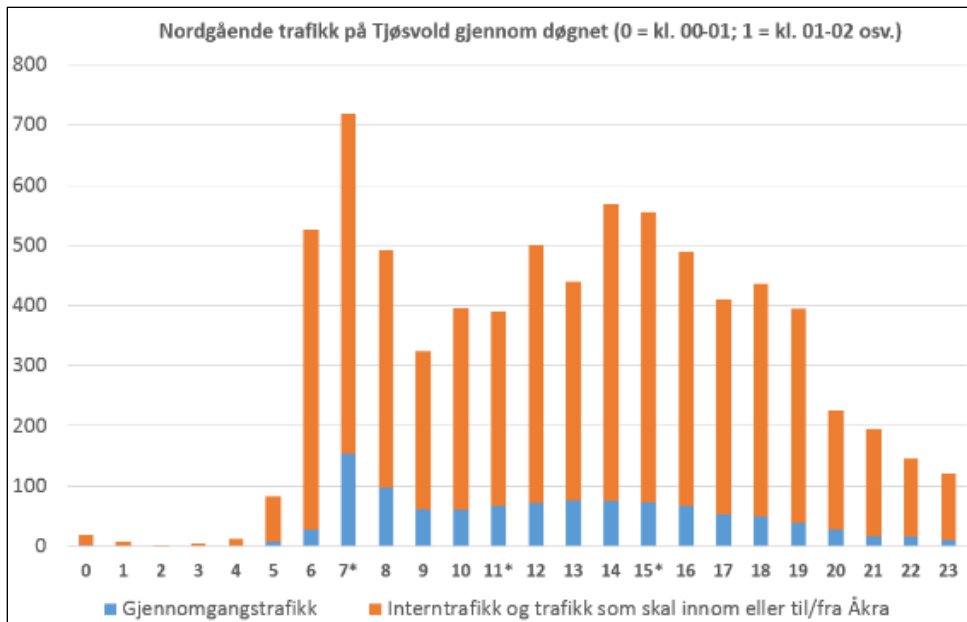
Den tredje svakheten omhandler vegvesenets fremskrivninger for trafikkvekst i planområdet. Det står i [fagrapporten om trafikk](#) (side 17) at «trafikkvekst baseres på prognoser for Rogaland frem til 2040». Dette til tross for at det ikke har vært noen trafikkøkning sør for Åkra de siste 10 årene eller mer (se [her](#)) – et mønster som bekreftes av [Regional plan for areal og transport Haugalandet](#) (2017), der det står følgende på side 13: «Ca. 90 % av veksten [i folketall] har kommet i de bynære områdene med Haugesund/fastlands-Karmøy og aksene nord til Sveio, øst til Aksdal og sør til Kopervik/Åkra.» Se for øvrig figur 7 og figur 8.



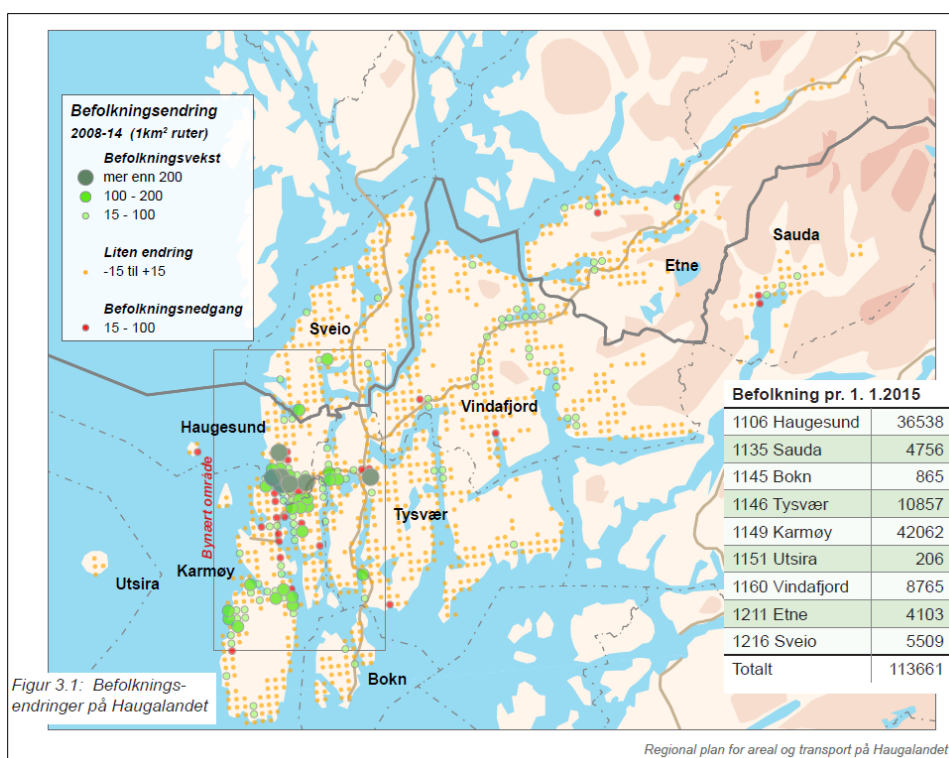
**Figur 4.** Viser beregninger av trafikkmengder i år 2040 hvis omkjøringsveien blir bygget. Figuren er hentet fra [fagrapporten om trafikk](#), som er ett av mange dokumenter som er lagt ut på høring sammen med reguleringsplanen.



**Figur 5.** Viser antatt årsdøgntrafikk på dagens Fv. 47 fra Ådland til Veakrossen. Figuren er hentet fra [fagrapporten om trafikk](#).

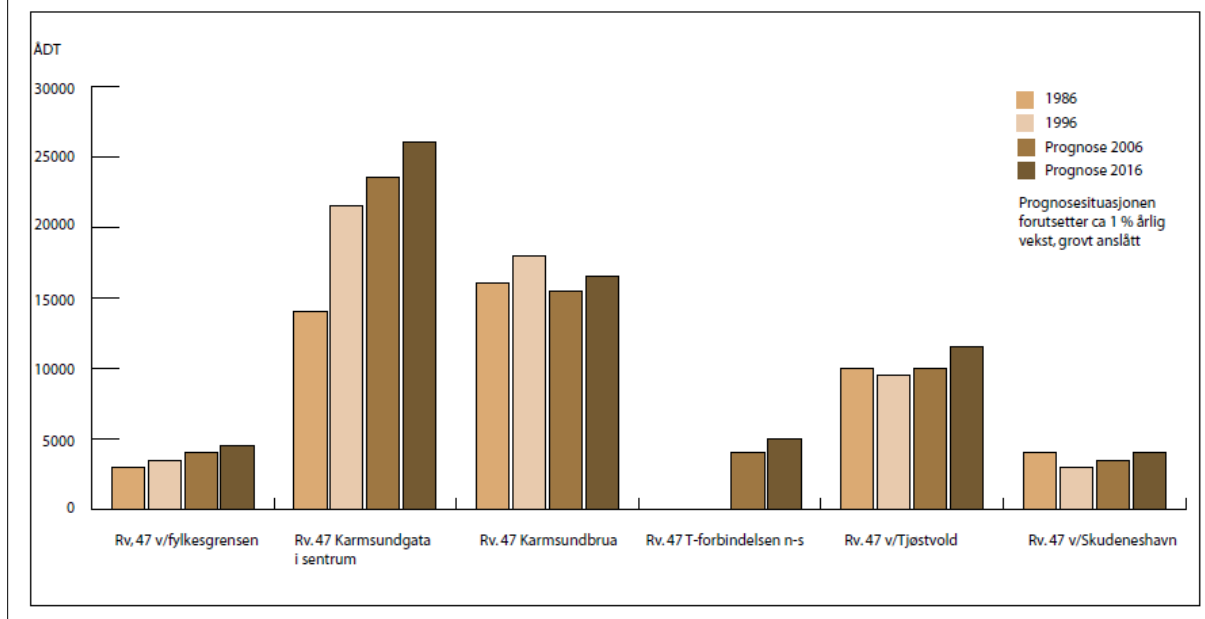


**Figur 6.** Er det en omkjøringsvei som trengs på Åkra, eller heller andre tiltak? Diagrammet viser nordgående trafikk gjennom Åkra (Tjøsvoll) på en typisk hverdag (totale timestall er hentet fra vegvesenets database Trafikkdata). For timene som er merket med stjerne er gjennomgangstrafikken målt. De andre timene er beregnet ut fra disse tre timene, samt totaltrafikken pr. time, egne trafikktegninger og total gjennomgangstrafikk gjennom døgnet (som er hentet fra reguleringsplanen).



**Figur 7.** Her ser man hvor på Haugalandet det er mest befolkningsvekst; dvs. fra Åkra i sør til Sveio i nord (og øst til Tysvær). Sør for Åkra er det svært liten befolkningsvekst. Figuren er hentet fra *Regional plan for areal og transport Haugalandet*.

Figur 2.1 Faktisk og forventet trafikkutvikling på ulike punkter langs rv. 47 (kilde: Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet)



Figur 8. Trafikkutvikling (1986 og 1996) og prognoser for 2006 og 2016. Figur fra strekningsanalysen.

### Konsekvenser for natur, biologisk mangfold, landbruk og friluftsliv

Konsekvensene for natur, biologisk mangfold, landbruk og friluftsliv er godt belyste bl.a. i [Klima- og miljødepartementets \(KLD\) høringsinnspill til Kommunal- og moderniseringsdepartementet \(KMD\) \(2016\)](#); der de tilrår at Fylkesmannens innsigelse ble tatt til følge av KMD. Det er også slik at nasjonale naturvernorganisasjoner har engasjert seg i problemstillingen; se bl.a. [her](#). Vi ønsker likevel å fremheve noen betydelig svakheter ved høringsutkastet til reguleringsplanen.

#### a. Vipe (sterkt truet) og storspove (sårbar)

I fagrapporten om [tunnelalternativer og muligheter for økologisk kompensasjon](#) (side 46) står det følgende: «Sammenlignet med kommunedelplanen (KDP) er det for alternativ 1 gjort tilpasninger av veglinjen i sør på Ådland. Dette har medført at veganlegget blir ca. 400 meter kortere i sør og er plassert mer i ytterkant av leve- og funksjonsområdet for rødlistede fuglearter som åkerrikse og vipe.» Det stemmer ikke at endringen i søndre del nå medfører at veien nå er plassert i ytterkant av leve- og funksjonsområdet til arten vipe (sterkt truet). Slik veien er planlagt nå går den midt gjennom den viktigste lokaliteten (foruten Heiavatnet naturreservat) for arten i Åkra-området, der det har vært flere hekkende par i «alle år» (2-3 hekkende par de siste årene).

Det er ikke i tilstrekkelig grad blitt belyst, verken i reguleringsplanen med tilhørende [fagrapport om naturmangfold](#), eller i KMDs vedtak, at omkjøringsveien trolig vil ødelegge de siste hekkeplassene for vipe og storspove i Åkra-området (det er dog fortsatt noen få par med viper igjen i Heiavatnet naturreservat); dvs. området sør for Ådland skole (vipe), området rundt Håstø og Åkraveien (særlig storspove), og Killingtjørn- og Tostemmen-området (både vipe og storspove). Vi snakker her altså om

mulig eller sannsynlig lokal utryddelse av to rødlistede arter, hvorav den ene er sterkt truet, som begge har hatt tilhold i disse områdene gjennom «alle tider».

Ellers ønsker vi å bemerke at fagrapporten om naturmangfold lener seg altfor mye på registreringer som er gjort i nettsidene *artskart* og *artsobservasjoner*; f.eks. vet vi at området fra Aureiveien til Haringstad er dårlig undersøkt. Vi mener at det er svært kritikkverdig at det ikke har blitt foretatt feltregistreringer av vipe, storspove og andre rødlistede arter i planområdet i forbindelse med arbeidet med selve reguleringsplanen, ei heller i forbindelse med KU.

#### **b. Hubro (sterkt truet)**

Fagrapporten om hubro (Ecofact 2014; begrenset offentlighet) slår fast at hele plan- og influensområdet inngår i leveområdet til hubroen, og konkluderer bla. med følgende:

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

[...]

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

Vi gjør oppmerksom på at denne rapporten ble laget i 2014, altså lenge etter at Miljøverndepartementet underkjente kommunedelplanen.

Noe som verken Miljøverndepartementet eller KMD var klar over i henholdsvis 2012 og 2016, da de kom med sine vedtak i saken, var at det aktuelle hubroterritoriet kanskje er Sør-Norges (eller Norges?) beste hubroterritorium når det kommer til ungeproduksjon. Dette ble imidlertid KMD opplyst om i november 2018, før de godkjente kommunedelplanen. Se [dette hubronotatet for detaljer](#).

Omkjøringsveien kan i ytterste konsekvens medføre at hubroen forsvinner som hekkefugl fra Karmøy, noe som i seg selv burde vært vektlagt i KMDs vedtak (jfr. naturmangfoldloven §§ 9 og 10).

#### **c. Heiavatnet naturreservat med tilgrensende kystlyngheiområde av stor verdi**

Påvirkningen på Heiavatnet naturreservat er i hovedsak todelt; 1) avrenning fra omkjøringsveien vil over tid påvirke vannets vannkvalitet, og 2) veien vil være en effektiv barriere for vilt som hjortedyr (rådyr og hjort), rev, amfibier (frosk og padde) og krypdyr (f.eks. hoggorm, stålorm og firfisle).

I [Ecofacts rapport Naturtyper i plan- og influensområdet til ny Fv. 47 Åkra-Vea](#) (2015; side 21-34 i lenket dokument), kan man lese følgende (vår utheving og understreking):

*De hydrologiske forholdene kan trolig løses som en del av tiltaksutformingen, men opprettholdelse av dagens åpne tilførselsbekker vil bare delvis være mulig. Det må ellers antas at tilførselen av forurensning fra veg vil øke noe, selv om det legges opp til renseløsninger av vegavrenning. Det*

vurderes ut fra mulige biologiske sammenhenger i lokaliteten, og at dette gir middels negativt virkningsomfang.

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

Utforming av tiltaket som sikrer opprettholdelse av vannbalanse og rensing av vegavrenning vil gi mindre negativt virkningsomfang og konsekvens.

I [Fagrappport om vann](#) (knyttet til reguleringsplanen) står det bl.a. at rensing av overvann fra vei i driftsfasen (altså når veien er i bruk) vil bestå av fordrøyning, men at dette ikke vil hjelpe f.eks. mot salt (se side 30):

*Vegsalt tilbakeholdes ikke i renseløsninger for vegens overvann. Vegsaltet er oppløst i overvannet og følger overvannets strømning fra veggen og til omgivelsene. [...] Heiavatnet og Killingtjørn har mindre nedbørfelt og kortere vegstrekning innenfor sine nedbørfelt [enn Tjøsvoldsvatnet]. Det kan ikke utelukkes en viss saltpåvirkning (forhøyet saltkonsentrasjon) i disse vannforekomstene.*

Vi vet ikke hvor dypt Heiavatnet, og vi har heller ikke funnet noe informasjon om vannets dybde verken i fagrapporten om vann, som hører til reguleringsplanen, eller i Ecofacts rapport. Dette er etter vår mening en alvorlig mangel ved planarbeidet, siden et grunt vann trolig vil være mye mer sårbart for salt (og annen forurensning enn et dypt vann). Salt kan etterhvert medføre at man får et stagnerende og oksygenfattig bunnvann, noe som på sikt kan påvirke hele vannets vannkvalitet.

Klima- og miljødepartementet (2016) skriver i sitt høringsinnspill til KMD: «Sørøstsiden av Heiavatnet er det viktigste av 2-3 områder i Rogaland på direkte kontakt mellom et våtmarksreservat og kystlyngheiområder. Denne kontakten vil bli negativt påvirket ved en utbygging som planlagt.»

[KMD skriver i sitt vedtak](#) (2018):

*Den foreslåtte traséen for ny Fv. 47 vil ikke direkte berøre naturreservatene, men vil fragmentere deres sammenheng med de uberørte kystlyng-heiområdene mot sørøst, og kan vanskeliggjøre artenes bruke 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).*

*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.*

KMD skriver videre at:

*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.*

Som en følge av områdets spesielle verdi så krever KMD at det i reguleringsplanarbeidet skal ses på ulike alternativer for kulvert- og tunnelløsninger.

Vegvesenet anbefaler følgende i sitt forslag til reguleringsplan ([side 23 i planbeskrivelsen](#)):

*Vegen legges i skjæring gjennom området ved Breibakken og Kjerfjellet. Dette vil gi en sterk fragmenteringseffekt særlig for pattedyr, amfibier og krypdyr. Som kompenserende tiltak er det foreslått undergang for faunakryssing vest for Breibakken. Denne vil også fungere som kryssingspunkt for turveg i området og som del av åpent bekkedrag inn mot Killingtjørn. Videre er det foreslått etablert feundergang øst for Breibakken.*

Grunnen til at vegvesenet (i det minste) ikke anbefaler å etablere en 50 meter lang kulvert, ligger trolig i merkostnadene på 24 mill. kr, samt at tiltaket vil generere krav om rensing av tunnelvaskevann, i tillegg til at de mener at tiltaket vil ha begrenset effekt for bl.a. hjortedyr.

Følgende står å lese i [fagrapporten om tunnelalternativer og muligheter for økologisk kompensasjon](#) (side 35):

*Tunnelalternativ C: Kulvert på ca. 50 meter*

*Alternativet vurderes å være noe bedre enn dagløsningen, men blant de dårligste. Nytteverdien av kulverten begrenses ved at overgangen er smal og av at den trolig også vil bli benyttet av turgåere – selv om det ikke legges til rette for det ved å føre turstier mot kulverten. For hjortevilt er barriereeffekten av veganlegget knyttet til belysning, støy og bevegelse (trafikk). Det er knyttet usikkerhet til om en 50 meter bred kulvert vil dempe barriereeffekten for hjortevilt på strekningen. Alternativet vil i mindre grad bidra til å redusere fragmenteringseffekt på kystlynghei, Alokaltet, men ligger utenfor områder der det er kystlynghei i dag. Overvann og spylevann fra tunnelvask må føres til rensetrinn før utslipp til resipient.*

Vi mener at en kulvert på 50 meter er det minste tiltaket som kan kreves blant de foreslåtte kulvert- og tunnelalternativene. Det kan ikke være tvil om at en 50 meter lang, tilplantet strekning vil være av stor verdi for hjort, rådyr, krypdyr, amfibier og annet vilt. Disse dyrene vil stort sett ikke ha noen mulighet til å krysse veien, siden den for det meste blir liggende på høye fyllinger eller i djupe skjæringer gjennom den aktuelle delen av traséen. Vi finner det kritikkverdig og oppsiktsvekkende at vegvesenet kun foreslår en viltundergang, som også skal fungere som kryssingspunkt for turvei. Finnes det noen positive erfaringer for vilt ved et slikt tiltak?

I samme [fagrapport om tunnelalternativer og økologisk kompensasjon](#), står det også følgende (side 5-6):

*Som et alternativt virkemiddel til tunnelbygging for ytterligere reduksjon av de negative virkningene, foreslås økologisk kompensasjonstiltak innenfor og utenfor planområdet. Tiltak rettes inn mot nasjonalt viktig natur og da særlig inn mot den naturen som blir mest berørt, dvs. hubro, åkerrikse og vipe og naturtypen kystlynghei.*

Videre (på side 48) står det at som «økologisk kompensasjon for tap av kystlynghei kan det opprettes et økologisk fond».

Etter vår mening blir det for lite konkret kun å henvise til at det skal opprettes et lokalt «lyngfond» for å ta vare på dette viktige området – et område som bl.a. er en del av det tidligere omtalte hubrotterritoret. Ingen vet pr. i dag hva som vil komme ut av et slikt fond. Det må i det minste tydelig

spesifiseres hvor mye som årlig skal settes av og brukes, og ikke minst hvilke tiltak pengene skal brukes på.

#### **d. Friluftsliv og støy**

Fra [fagrapporten om støy](#) så fremkommer det at støyreducerende tiltak kun blir bygget for bebyggelse og Heiavatnet naturreservat (blant annet side 6). På side 30-31 står det følgende:

*Det er gjort vurderinger av støy for nærmiljø og friluftsliv.*

*Det er ikke funnet at kommunen har definert spesifikke områder som støyfølsomt. Langs ny trasé for fv. 47, sør for tilførselsveg 1, vil områder på inntil 200 meter i bredde få lydnivå over grenseverdien for gul støyzone på Lden 55 dB.*

*Ved Killingtjørn vil bredden på disse områdene øke enkelte steder til inntil ca. 550 meter. Det er ikke foreslått særskilte avbøtende støytiltak for disse områdene med tanke på ev. bruk til friluft annet enn det som er foreslått primært for bebyggelsen på vestsiden av ny trasé for fv. 47.*

*Aureivatnet er beregnet å få lydnivå under Lden 40 dB.*

Vi finner det kritikkverdig at det ikke er planlagt noen støyreducerende tiltak mot de viktige friluftslivsområdene/turområdene. Det burde vært bygget støyskjermer/støyvoller også på øst-/sørsiden av veien på strekningen Håstø til Aureiveien, og helst helt til Veakrossen.

#### **«Det uspiselige» reduserte alternativet (alternativ 2) i reguleringsplanen**

Til slutt tar vi med at det reduserte alternativet (alternativ 2), som er tatt med som et reguleringsalternativ etter krav fra KMD, neppe kan ses på som et redusert alternativ i ordets rette forstand. Alternativ 2 er ca. 250 mill. kr dyrere enn alternativ 1, noe som i hovedsak skyldes at man tar med en omfattende oppgradering av eksisterende Fv. 47 fra Ådland skole til Åkra ungdomsskole. Denne oppgraderingen kunne fint vært sløyfet, siden omkjøringsveien uansett bare vil fjerne 30-40 % av trafikken på denne strekningen (høyest andel i sør og lavest i nord) – noe som utgjør ca. 2000 biler pr. døgn. I rundkjøringen ved Åkra ungdomsskole vil omkjøringsveien trolig fjerne godt under 30 % også, kanskje rundt 20 %. Det er jo paradoksalt at en forskjell i trafikkmengde på maksimalt 2000 kjøretøy pr. døgn skal utgjøre en så altomfattende forskjell når det gjelder tiltak på den aktuelle strekningen.

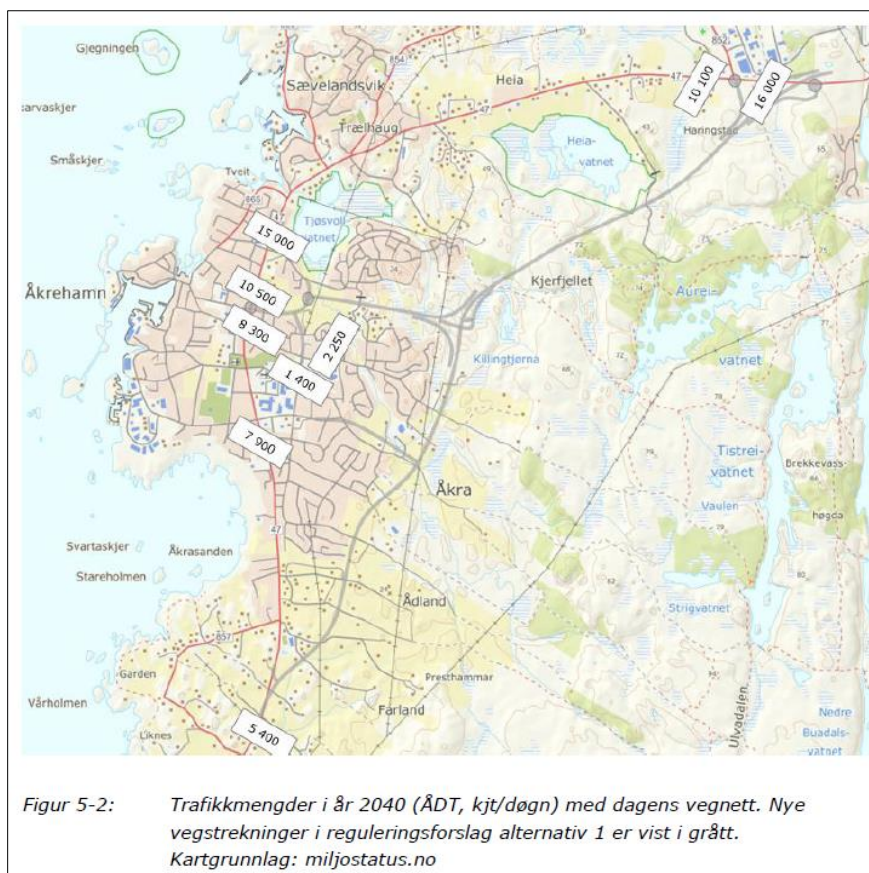
Hvis en full versjon av omkjøringsveien blir bygget, vil jo fortsatt det meste av dagens trafikk bli værende på strekningen (60-70 % og kanskje 80 % i rundkjøringen ved Åkra ungdomsskole – uten at noe som helst blir gjort (les mer [her](#)). På den aktuelle strekningen Ådland skole til Åkra ungdomsskole burde vegvesenet heller satt opp et par ekstra fotobokser og eventuelt et par forhøyede gangfelt – det ville ikke kostet all verdens.

Et fordyrende element ved alternativ 2 er altså veistandarden som blir valgt nord for rundkjøringen ved Ådland skole. Denne veistandarden har bakgrunn i at vegvesenet på uforståelig vis regner med en voldsom trafikkøkning på nordsiden av denne rundkjøringen – se [fagrapport om trafikk](#) (side 52): «Alternativ 2: Som følge av at dagens fv. 47 ved Ådland skole inngår som del av omkjøringsvegen og trafikkmengden øker fra dagens ÅDT på 4 800 til 5 600 og 8 150, henholdsvis sør og nord for ny rundkjøring i år 2040, bør det iverksettes trafikksikringstiltak langs fylkesvegen.» Sett i lys av at det



har vært nullvekst i trafikken sør for Ådland omtrent siste 10 år, så er dette en høyst urimelig antagelse. ÅDT på 8150 er for øvrig omtrent samme ÅDT som vegvesenet regner med vil være i søndre del av Åkrakrossen i 2040 (se figur 9) – det er med andre ord noe alvorlig galt med trafikkfremskrivningene for Ådland.

Et annet fordyrende element ved alternativ 2 er den omfattende opprusting bl.a. med flere lysregulerte gangfelt på strekningen Åkra ungdomsskole og opp til den «opprinnelige» omkjøringsveien (i hovedsak gjennom Grindhaugsveien). Denne strekningen tilsvarer den søre nedløpsveien i alternativ 1 (full omkjøringsvei), en nedløpsvei som vegvesenet selv hevder vil ha ca. 2650 biler pr. døgn i 2040 (se figur 4). Det fremstår jo da igjen nokså paradoksalt hvorfor en økning i trafikkgrunnlaget på ca. 2000 biler pr. døgn (i 2040) skal utløse slike store forskjeller når det kommer til trafiksikkerhetstiltak, all den tid vi vet at myke trafikanter vil ferdes langs, og ikke minst krysse, denne veien om denne veien også «bare» er en nedløpsvei til en full omkjøringsvei. Etter vår mening burde trafiksikkerhetstiltakene vært de samme enten det er 2650 biler som passerer pr. døgn, eller om det f.eks. er 5000 biler pr. døgn.



**Figur 9.** Viser antatt årsdøgntrafikk på Fv. 47 fra Ådland til Veakrossen i år 2040. Figuren er hentet fra [fagrapporten om trafikk](#).

#### iv. Omkjøringsveien sett i lys av forutsetninger og målsetninger i St.prp. 57 (2006-2007)

*Transportplan for Haugalandet (2006-2020)* sier ingenting spesifikt om utbedring av Fv. 47 sør for Åkra (kun om generell utbygging av Fv. 47 (den gang Rv. 47) på Karmøy), og den nevner heller ingen omkjøringsvei øst for Åkra. Tvert imot legger den vekt på at utbedringer skal skje *på* Åkra (dvs. der folk bor, arbeider og ellers ferdes), slik all sunn fornuft skulle tilsi.

Den aktuelle [stortingsproposisjonen](#) legger vekt på følgende prinsipp for prosjektene som skal finansieres ved hjelp av Haugalandspakken:

1. Utvikle et funksjonelt hovedveinett som bedrer trafikkavvikling og miljøforhold.
2. Utbedre ulykkespunktene på veinettet.
3. Bygge ut et sammenhengende gang- og sykkeveinett.
4. Bygge ut et regionalt turveinett og utvikle en grøntstruktur, slik at alle boligområder har lett tilgang på dette innenfor 500 meter.
5. Utvikle et attraktivt kollektivsystem gjennom et bredt spekter av tiltak.
6. Gjennomføre tiltak som miljøgater, trafikkregulerende tiltak og støyskjerming.

Når vi vet at gjennomgangstrafikken på Åkra utgjør ca. hver syvende bil der (se figur 6), samtidig som arbeidsplasser, butikker, skoler og barnehager ligger langs eksisterende Fv. 47, så sier det seg selv at omkjøringsveien ikke tilfredsstiller punkt 1 for Åkra (kun for gjennomgangstrafikken). Enhver som kjører gjennom Åkra ser også at trafikkutfordringene best kan løses ved å utbedre og utvide eksisterende veinett gjennom Åkra. Som nevnt under punkt tre, tar Vegvesenets modeller grundig feil når det gjelder å beregne gjennomgangstrafikk, noe de også innrømmer i reguleringsplanen (til tross for at det finnes sikre tall for dette fra bomstasjonene sør og nord for Åkra). Så hvordan skal de da greie å beregne hvor stor del av trafikken med målpunkt på Åkra som kommer til å bruke *deler* av omkjøringsveien (som jo er mye vanskeligere å beregne enn andel gjennomgangstrafikk)? Omkjøringsveien blir for øvrig liggende langt fra både butikker, arbeidsplasser, skoler, barnehager og fritidstilbud.

Når det gjelder de fem siste punktene, er omkjøringsveien faktisk *kontraproduktiv*, all den tid den «stjeler» penger fra prosjekter som ville bidratt til å oppfylle disse punktene – det blir ikke penger til både omkjøringsvei og å utbedre eksisterende vei gjennom Åkra.

Omkjøringsveien medfører at det ikke blir gjort noe annet med trafiksikkerheten (punkt 2) på Åkra enn det å fjerne et ukjent antall biler/kjøretøy fra byen (det er umulig å beregne hvor mye trafikk som vil bli fjernet). Det meste av trafikken vil nok uansett bli værende, så det man heller burde gjort var å opprette tryggere krysningspunkt (inkl. bedre belysning) for myke trafikanter og bygd flere avkjøringsfiler (slik at man unngår påkjørsler bakfra). Man burde også samlet og sanert en del utkjørsler til Fv. 47; da særlig på Heia. Gjennomgangstrafikken kunne gått gjennom Klæhaugveien på Åkra, noe som ville gjort at man kunne laget miljøgate ut av Åkrakrossen – og på den måten fått et trivelig handelssentrum – noe man også går glipp av ved å bygge omkjøringsveien, selv om dette er eksplisitt nevnt i punkt 6.

For å korte ned på kjøretiden for de som bor i Skudenes, så kunne Austre karmøyvei (Fv. 511) blitt oppgradert (en tiltak som står nevnt i *Transportplan for Haugalandet* og i Haugalandspakken, men

som nå er skjøvet ut av prioriteringslisten). Austre karmøyvei er 2 km kortere enn Vestre karmøyvei (der Åkra ligger), og vil fortsatt være kortere selv etter at omkjøringsveien eventuelt blir bygget.

Omkjøringsveien vil ikke bidra med noe når det gjelder punkt 3 i stortingsproposisjonen heller, all den tid det ikke skal bygges gang- og sykkelvei langs omkjøringsveien. Den blir nærmest som en motorvei å regne med høy fartsgrense og få muligheter til å krysse veien.

Når det gjelder punkt 4, vil omkjøringsveien og dens to tilkomstveier danne effektive barrierer mellom Åkras boligområder og mellom boligområdene og befolkningens turområder. I tillegg til at omkjøringsveien vil være visuelt svært dominerende, vil også trafikkstøyen bære svært langt innover i åkrabuens lokale turområder.

Når det gjelder utvikling av kollektivtrafikk (punkt 5), vil ikke omkjøringsveien ha noen effekt på dette i det hele tatt, all den tid alle busser på kjøre innom Åkra. Og det er ikke slik at bussene gjennom Åkra har problemer med fremkommelighet – det vet alle som har kjørt gjennom Åkra, uavhengig av hva som blir hevdet i reguleringsplanen.

Omkjøringsveien fører til at en større del av Åkras befolkning opplever trafikkstøy (punkt 6); både i sine hjem og ikke minst i sine turområder.

Ellers bør det nevnes at [Regional plan for areal og transport på Hauqalandet](#) (2017) legger bl.a. vekt på klimagassutslipp som er relaterte til transport, med målsetning om at vekst i persontrafikken tas med gange, sykling og kollektivtransport. Omkjøringsveien legger kun til rette for økt privatbilisme (gjør dette alternativet mer attraktivt), og i [konsekvensutredningen til kommunedelplanen](#) (side 32) kom det også frem at det såkalte 0+-alternativet (utbedring og utvidelse av eksisterende veinett) ville medført en reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp på 98 tonn pr. år (sammenlignet med ingen tiltak), mens omkjøringsveien ville medføre en økning i CO<sub>2</sub>-utslipp på 256 tonn pr. år – en økning som først og fremst skyldes høyere kjøretøyhastighet. Omkjøringsveien viser seg altså å legge bedre til rette for privatbilisme, samtidig som den vil øke CO<sub>2</sub>-utslippene sammenlignet med dagens situasjon.

## v. Hvor mye bompenger tas inn i Karmøy kommune og hvor mye blir brukt?

I [St.prp 57 kan vi lese](#) følgende (side 4):

*Vegdirektoratet har vist til at i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 er kravet til sammenheng mellom nytte og betaling innskjerpa. Dei som betaler bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet. I St.meld. nr. 24 er det også lagt til grunn at samanhengen må gå andre vegen, slik at dei som har nytte av prosjektet, også skal betale bompengar.*

I lys av dette er det interessant å se nærmere på hvor mange bompenger som har vært og vil bli samlet inn i Karmøy kommune, og hvor mye som har vært brukt og som er planlagt å bruke i Karmøy. Hjelp til dette finner vi i daværende [samferdselsminister Kleppas \(Sp\) svar til Øyvind Halleraker \(H\)](#) i 2010.

I 2009 kom **36 %** av bompengene i Haugalandspakken fra de fire bommene på Karmøy. Da har vi tatt hensyn til at bompengeneinnkrevningen først startet 1. mars dette året (multiplisert antall bompenger samlet inn på i Karmøy med en faktor 1,2), og vi har trukket fra inntektene som stammer fra bilister uten brikke (og som ikke er geografisk spesifisert i svaret fra Kleppa).

Vi må videre anta at den geografiske fordelingen av inntekter i 2009 er representativ også for de påfølgende årene som har gått. I så fall betyr det at *omtrent* 36 % av bompengene bør brukes i Karmøy kommune.

Så, hvor mye har blitt brukt til nå på prosjekter i Karmøy? Dette fikk vi et godt innblikk i gjennom [vegvesenets presentasjon på informasjonsmøtet](#) på Åkra den 25. april i år (se slide 10 og 11). Totalt har det blitt brukt 689 mill. kr i Karmøy på ferdige prosjekter, i tillegg kommer prosjekter for 141 mill. kr som er under bygging eller byggeplanlegging. Da har vi naturligvis ikke tatt med omkjøringsveien. Om vi forutsetter at halvparten av de 141 mill. kr har blitt brukt innen 1.1.2019, så ender vi opp med at **ca. 43 %** av Haugalandspakkens midler (pr. 1.1.2019) til nå har blitt brukt på Karmøy. Det betyr at **ca. 121 mill. kr** mer har blitt brukt i Karmøy kommune enn hva fordelingsnøkkelen på 36 % skulle tilsi. Og da har vi altså *ikke* tatt med omkjøringsveien. Da har vi for øvrig forutsatt at Haugalandspakkens finansieringsramme pr. 01.01.2019 var på 1733 mill. kr. Dette tallet er basert på 2/3 (10 av 15 år) av den totale finansieringsrammen for perioden 2009-2023 (se vurderingen nederst på side 1 [her](#)), hvor det tydelig presiseres at den totale finansieringsrammen for Haugalandspakken er på ca. 2,5 mrd. kr uten takstøkning og på ca. 4,4 mrd. kr hvis takstøkningen *hadde* blitt innført fra 1.1.2017 (slik tanken var). Selv i [statusrapporten for Haugalandspakken \(desember 2018; se slide 6\)](#) hevder de at de har en tilgjengelig finansieringsramme på ikke mindre enn 5,6 mrd. kr – dette henger rett og slett ikke på greip.

Det er for øvrig svært villedende av vegvesenet å hevde at Karmøy får ca. 2500 mill. kr fra Haugalandspakken, slik [Ivar Thorkildsen i Statens vegvesen gjorde i dette intervjuet](#) etter informasjonsmøtet. Her burde han ha tydelig presisert at ca. 1000 mill. kr gjelder en eventuell ny Haugalandspakke *etter* 2023 – det skulle tross alt være et informasjonsmøte.

Når det gjelder den lenge etterspurte takstøkningen i Haugalandspakken (som er en historie for seg selv), så var altså styringsgruppens håp [at denne skulle tre i kraft fra 1.1.2017](#). Takstøkningen dro ut i tid, noe daværende [samferdselsminister Solvik-Olsen \(Frp\) svarte for i desember 2017](#). Haugesunds Avis har også ved flere anledninger [skrevet om den uteblivende takstøkningen](#); der [HAs siste artikkel forteller](#) at «ordførerne i Haugesund og Karmøy mener statsråden bevisst stikker kjepper i hjulene for vedtatt takstøkning i Haugalandspakken», og at «minst 400 millioner kroner til veiutbygging er tapt». Hva som egentlig ligger til grunn for at takstøkningen tar tid, vites ikke, men kanskje har det noe med omkjøringsveien å gjøre? Det får i så fall bli opp til pressen å finne ut av.

Vi må selvsagt også se på hva status blir hvis omkjøringsveien blir bygget for 690 mill. kr. Hvordan vil Karmøy (og ikke minst de andre kommunene i Haugalandspakken) da komme ut? Hvis det kommer en takstøkning fra 1.1.2020 (tidligere er urealistisk), så vil Karmøy stikke av med **ca. 42 %** av Haugalandspakkens finansieringsramme – noe som tilsvarer **ca. 206 mill. kr** mer enn hva fordelingsnøkkelen på 36 % skulle tilsi. Er dette rimelig – sett fra de andre kommunenes ståsted? Jo lenger takstøkningen uteblir, jo større vil Karmøys «overforbruk» av finansieringsrammen bli. Hvis det ikke kommer noen takstøkning i det hele tatt, men omkjøringsveien likevel blir bygget, vil Karmøy stikke av med **ca. 58 %** av finansieringsrammen, noe som tilsvarer **ca. 574 mill. kr** mer enn hva Karmøys fordelingsnøkkel skulle tilsi – et beløp som nesten tilsvarer hele omkjøringsveien. Ut fra prinsippet om at bompenger skal brukes der de er samlet inn, så kan man etter vår mening ikke bygge omkjøringsveien med mindre det kommer en snarlig takstøkning.

Ser man isolert på Sør-Karmøy, hvor det så langt har vært brukt lite bompenger – til tross for at to av bomstasjonene (Liknes og Veakrossen) ligger her – ser man at i 2009 kom **ca. 13 %** av bompengene i Haugalandspakken fra Sør-Karmøy. Sør-Karmøy bør derfor få utbygginger for ca. 13 % av Haugalandspakkens finansieringsramme. Hvis omkjøringsveien (og forlengelsen av Engveien) bygges uten takstøkning, så stikker Sør-Karmøy imidlertid av med **ca. 27 %** av finansieringsrammen, noe som tilsvarer et «overforbruk» for Sør-Karmøys del på **ca. 352 mill. kr** (altså ca. en halv omkjøringsvei). Hvis det kommer en takstøkning fra 1.1.2020, vil «overforbruket» fortsatt utgjøre hele **215 mill. kr** (tilsvarende 19 % av total finansieringsramme). Så uavhengig av takstøkning eller ikke, så vil Sør-Karmøy bruke en mye større del av bompengene enn det som har blitt samlet inn der – forutsatt at omkjøringsveien bygges. Er dette egentlig rimelig, med tanke på at det er fra Eide og nordover at det er problemer med fremkommeligheten i Karmøy kommune?

## vi. Spørsmål til fylkesordfører Tengedal (KrF)

Våre spørsmål til fylkesordføreren, som også er leder for styringsgruppen i Haugalandspakken, er listet nedenfor. Vi imøteser svar på disse, gjerne publisert i Karmøynytt eller i Haugesunds Avis – slik at vi og de andre bilistene på Karmøy blir litt klokere.

- På hvilken måte er omkjøringsveien i tråd med de forutsetningene og målsetningene som ligger til grunn i St.prp. 57 (2006-2007) og som også danner grunnlaget for *Transportplan for Haugalandet*?
- Hvordan kan det ha seg at en omkjøringsvei plutselig ble så høyaktuell i 2007 når det ikke foreligger noen planer om et slikt tiltak i *Transportplan for Haugalandet*? Var det virkelig vegvesenets strekningsanalyse fra 2007 som gjorde utslaget her?
- Daværende [fylkesrådmann Trond Nerdal gikk i sin innstilling til fylkesutvalget](#) (2015) mot omkjøringsveien (kommunedelplanen) – dette var altså etter at Miljøverndepartementet hadde underkjent planen i 2012. Vi antar at du er kjent med Nerdals velbegrunnede saksfremlegg. Hva var det som gjorde at ditt parti (KrF) på Fylkestinget likevel mente at omkjøringsveien burde bygges? Hvilke av fylkesrådmannens vurderinger er du ikke enig i?
- Hvorfor er det slik at Karmøy skal få *mer* enn sin rettmessige del av bompengene? Det er vår mening at omkjøringsveien er et dyrt prosjekt som i stor grad bommer på målene som er satt både i Transportplanen for Haugalandet og i St.prp. 57. Synes du ikke at det er urimelig at dette prosjektet skal stjele midler fra andre kommuners rettmessige midler – midler som trolig vil kunne brukes på mer samfunnsnyttige og mindre ødeleggende prosjekter?
- Hvilket år ser du for deg vil være «deadline» for byggestart for omkjøringsveien? Man kan jo ikke begynne på et så stort prosjekt (Haugalandspakkens største prosjekt) på tampen av en innkrevingsperiode – da risikerer man at det ikke vil være nok penger til å fullføre prosjektet når innkrevingsperioden er slutt.
- Når må en takstøkning være på plass for at man skal kunne starte anbudsrunde/bygging av omkjøringsveien? Det er vel også slik at omkjøringsveien må skrinlegges hvis det ikke kommer en takstøkning i det hele tatt? Du er vel enig i at Karmøy kommune *ikke* kan stikke av med ca. 58 % av finansieringsrammen (som er tilfellet hvis det ikke blir takstøkning) når de «kun» har betalt inn ca. 36 % av bompengene i Haugalandspakken (en forskjell mellom inntekter og utgifter som tilsvarer et «overforbruk» for Karmøys del på ca. 574 mill. kr (eller

mer hvis omkjøringsveien blir dyrere enn 690 mill. kr)), jamfør kravet som Stortinget har satt til geografisk sammenheng mellom nytte og innbetaling?

- Det siste spørsmålet handler om realisme i kostnadsanslag. Forlengelsen av Engveien (som hører til samme reguleringsplan som omkjøringsveien) ligger ifølge vegvesenets presentasjon inne med fattige 11 mill. kr. Dette er åpenbart et for lavt anslag. Inkluderer dette beløpet også rundkjøringen ved Åkra bilimport, samt den nye veien mellom denne rundkjøringen og forlengelsen av Engveien? Hvis ikke; hvor er så disse kostnadene plassert?

## vii. Tre oppfordringer til Samferdselsdepartementet

1. **Vi oppfordrer Samferdsdepartementet til å komme med en innsigelse til reguleringsplanen som nå ligger ute på høring (med frist 22. mai) – hvis departementet har myndighet til dette.** Dette med bakgrunn i at omkjøringsveien går på tvers av forutsetninger og målsetninger som er angitt i både *Transportplan for Haugalandet* og St.prp. 57 (2006-2007), og ikke minst med tanke på at hele prosessen rundt omkjøringsveien vitner om hvor lite respekt man har for bilistene, som jo betaler det meste av prosjektene i Haugalandspakken.
2. **Vi oppfordrer Samferdselsdepartementet til ikke å godkjenne takstøkningen som det har blitt søkt om for Haugalandspakken.** Dette øker risikoen for at det etter alt å dømme svært lite samfunnsnyttige og uten tvil svært miljøødeleggende prosjektet Åkra sør-Veakrossen (omkjøringsveien) blir bygget. Igangsetting av omkjøringsveien vil også medføre økt risiko for at Haugalandspakken må forlenges, siden prisen på omkjøringsveien synes å være usikker og kanskje underestimert (prisanslaget har vært det samme over flere år). Det er også slik at omkjøringsveien bryter med prinsippet om at de som har nytte av en vei skal betale for den (se avsnitt 5).
3. **Vi oppfordrer Samferdselsdepartementet til ikke å godkjenne Haugalandspakken 2 under samme forutsetninger som Haugalandspakken 1.** Skal det opprettes en ny bompengepakke på Haugalandet fra og med 2024, så må de aktuelle prosjektene i mye større grad være fundert i Nasjonal transportplan – dette for å sikre tilstrekkelig kvalitetssikring når det kommer til nytte og kostnader, og ikke minst med tanke på konsekvenser for landbruk, natur og friluftsliv. Prosjektene må også bidra til målsetningene om økt kollektivbruk og bedre tilbud til myke trafikanter på Haugalandet, og omkjøringsveien må definitivt ikke være med i prosjektporteføljen.

*Gunvar Mikkelsen og Hein Berdinesen, 29. april 2019*