

Dato: **06.04.2021**
Sted: **Haugesund**
Saksbehandler:
Ivar Kalkvik

Oppdatert kostnadskalkyle

Fv 547 Åkra Sør - Veakrossen Byggetrinn 1A

Bakgrunn

I forbindelse med avgjørelsene om hvilke prosjekt som skal realiseres gjennom de resterende midlene i Haugalandspakken ble det bestemt at en skulle bygge ut deler av prosjektet; Fv 547 Åkra Sør – Veakrossen. Delprosjektet blir definert som byggetrinn 1A (BT1A).

Kalkylen for finansiering av dette prosjektet var 110 mill kr. Grunnlaget for kalkylen var utarbeidet under et stort tidspress, der en måtte bryte opp det opprinnelige prosjektet og se på nye del-prosjekter. I den forbindelse ble det påpekt at kalkylene ville ha en større usikkerhet enn normalt, og i sakspapirene våren 2020 ble det anbefalt at; *«Dersom man skal gå for en slik tiltakspakke anbefales det å gå i dybden på den og komme tilbake med mer kvalitetssikrede kostnadstall på et senere tidspunkt»*.

For tiden holder en på med å videreutvikle prosjektet. I forbindelse med dette har en sett på kostnadene i prosjektet på nytt (byggherrekalkyle). Nå har en fått bedre tid til å dykke dypere ned i detaljene i prosjektet. Det er fortsatt usikkerhetsfaktorer i prosjektet, men vi mener det nå er rett tidspunkt til å presentere den kostnaden vi har kommet frem til.

Kostnadsendringer

Slik prosjektet er utformet i dag, er det behov for å øke den gjenværende økonomiske rammen til prosjektet fra 109 til 144 millioner kroner (totalrammen vil da være på 147,5 millioner, men med et forbruk i 2020 på 3,6 millioner vil gjenværende behov som er det man opererer med i porteføljeoversikten i Haugalandspakken være på 144 millioner), for å være fullfinansiert med påregnelig usikkerhet.

Det er flere identifiserbare grunner til økningene i kalkulert, total bygge-kostnad:

- **Entreprensekostnad:** Når en har utviklet prosjektet videre har en definert prosjektet mer detaljert og har funnet elementer i prosjektet som ikke var tilstrekkelig kalkulert i forrige omgang. Dette har medført en mindre økning i kostnaden.
- **Lokale støytiltak:** En har i den senere tid fått økt kunnskap om kostnaden til støytiltak i de nyeste, ferdigstilte prosjektene våre. Dette viser at en ved tidligere kalkyler har brukt for lav snittkostnad per bolig i forhold til det vi ser blir reell kostnad per bygg. Dette representerer en vesentlig økning i totalkostnaden i dette prosjektet. Det er også noen flere bygg som trenger tiltak enn det som kom frem ved forrige kalkyle. Når disse tiltakene nå må tas med i dette byggetrinn, vil de komme til fratrekk for gjenværende kostnader i det store Åkra sør-Veakrossen-prosjektet dersom det skal etableres på et senere tidspunkt.
- **Grunnerverv:** En er ikke ferdig med grunnervervet, men er kommet langt i prosessen med å vurdere verdiene på de eiendommene som må løses inn. Noen av de sakene vi har kommet lang i forhandlingene med, viser en kostnadsøkning i forhold til forrige kalkyle. Med forventet økt kostnad til grunnerverv, også på generelt utbetalingsnivå, må vi regne med at denne kostnaden blir en del høyere i prosjektet enn en har regnet med tidligere.
- **Byggherrekostnader med prosjektering:** Ved anslaget vurderte en byggherre-kostnaden med å ferdigstille prosjektet for utlysning og gjennomføre prosjektet til et bestemt omfang. Her undervurderte en arbeidsomfanget av å ta en del av prosjektet ut og omprosjekttere samt gjennomføringen av prosjektet.

Kutt-muligheter

Store deler av de økte kostnadene over er lovpålagte eller presedens-styrte kostnader. Det er ikke utgifter en kan kutte i prosjektet. Slik prosjektet er utformet vil ikke disse utgiftene kunne unngås.

Det er begrenset med kutt-muligheter i prosjektet uten at en skal la være å bygge deler av prosjektet. Kutter en deler av vegsystemet i Åkra sentrum vil en miste en del av funksjonen til prosjektet og en vil måtte bygge deler av dette i en annen sammenheng for å sikre seg all måloppnåelse som dagens prosjekt gir.

For å kunne bringe kostnadene ned mot opprinnelig kostnadsramme, kunne et alternativ være å kutte tiltakene i Veakrossen. Samtidig er dette et tiltak med høy

måloppnåelse med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet fra sidevegen, og det anbefales derfor ikke å gjennomføre et slikt kutt.

Fremdrift

Prosjektet er allerede i gang med realiseringsfasen. Grunnerverv er en prosess som tar tid og en har derfor hatt fokus på gjennomføringen av dette. Tilbud om avtaler for grunnerverv er allerede sendt ut til de fleste grunneiere for å kjøpe nødvendig grunn for å gjennomføre tiltakene. Dette betyr at midler allerede er brukt i prosjektet. Disse midlene vil det ikke nødvendigvis være mulig å spare. De er allerede betalt ut der en har kommet til enighet. Det haster derfor med en bekreftelse på om rammene til prosjektet kan økes i tråd med de nye kostnadsestimatene.

Denne avklaringen er også viktig for å få startet opp nytt Telenor-bygg i Åkra sentrum til erstatning for det eksisterende. Telenor sitt anlegg kommer i konflikt med vegprosjektet og må derfor ferdigstilles før veg-entreprenøren slipper til i dette området. Det er derfor en fordel at Telenor sitt prosjekt er kommet så langt som mulig når vi skal starte vår veg-entreprise. Vi har allerede kommet langt i avklaringene med Telenor om dette. Vi regner med at Telenor kan starte opp sine byggarbeider før sommeren 2021.

I og med at det fremdeles er en del avklaringer som skal gjøre i Åkra sentrum vil vi vurdere å bygge Veakrossen som en egen entreprise. Denne mener vi kan forseres og at det er en avgrenset og avklart del av prosjektet. Får vi grønt lys til de nye rammene vil vi kunne lyse ut Veakrossen før sommeren 2021. Grepert med å eventuelt skille ut Veakrossen som egen entreprise vurderes å ikke få kostnadmessige konsekvenser for prosjektet og prosjektet henger heller ikke geografisk sammen med tiltakene i Åkra sentrum.

Konsentrere en seg om disse delprosjektene først, vil det være naturlig at en starter opp veg-entreprisen for Åkra sentrum mot slutten av 2021.

Økonomisk oversikt Haugalandspakken

Bompengainntekt 2020 og gjenværende investeringsmidler

Tabell 1 viser nøkkeltall på inntektssiden i Haugalandspakken i 2020, pr.1.1.21.

	2020	2019	Endring
Passeringsinntekter	196 157 577	200 764 761	-4 607 184
Statlige tilskudd	23 000 000	30 241 667	-7 241 667
Andre driftsinntekter	2 641 928	3 640 574	-998 646
Sum driftsinntekter	221 799 506	234 647 002	-12 847 496
Driftskostnader	34 662 968	35 184 949	-521 981
Driftsresultat	187 136 537	199 462 053	-12 325 516
Netto finansposter	10 737 552	2 994 291	7 743 261
Årsresultat	197 874 090	202 456 343	-4 582 253
Avsetning til byggherre	417 705 125	290 031 035	127 674 090

Tabell 1: Nøkkeltall Haugalandspakken 2020

Selv om driftsinntektene gikk ned med nærmere 13 millioner kroner, hvor reduserte passeringssinntekter pga Covid19-situasjonen og reduserte statlige tilskudd, gjør en økning i finanspostene at årsresultatet kun er på 4,6 millioner lavere enn i 2019.

Haugalandspakken er gjeldfri. Linjen «Avsetning til byggherre» viser hvor mye midler Ferde pr. 1.1.21 stiller til rådighet for byggherrene. Folkelig sagt hadde Haugalandspakken 418 millioner kroner «på konto» til bruk pr 1.1.21.

Det budsjetteres med at Ferde årlig vil stille netto 200 millioner kroner til rådighet for Haugalandspakken. Som tabellen over viser, endte resultatet i 2020 litt lavere enn dette, men det var i et år hvor Covid påvirket trafikkbildet. Trafikknedgangen gjennom bomstasjonene var for hele 2020 på 4,3 % sammenlignet med 2019. Det forventes at Covid vil påvirke trafikksituasjonen i 2021 også, selv om det er uklart hvor mye, før trafikken ventelig normaliseres i 2022. Økende elbilandel vil samtidig isolert bidra til reduserte inntekter. Oppsummert anses fortsatt 200 millioner kroner årlig å være et realistisk anslag, hvilket gir akkumulert 500 millioner kroner i fremtidige bompengainntekter i perioden frem til Haugalandspakken avsluttes i 2023.

Tabell 2 viser gjenværende disponible midler i millioner kroner i Haugalandspakken, fordelt på finansieringskilde. De statlige midlene er det som er løyvet gjennom gjeldende Handlingsprogram til NTP og mva-kompensasjonen er beregnet ut fra aktivitet på fylkesvegnettet hvor fylkeskommunen fører mva-en tilbake til Haugalandspakken.

Statlige midler	Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	Bompenger	Disponible midler pr 1.1.21	SUM
197	176	500	418	1.291

Tabell 2: Disponible midler og inntektsprognose [millioner kroner]

Forbruk 2020

Det er rekvirert 70,2 millioner kroner fra Ferde til dekning av bompenggeutgifter i 2020. Dette beløpet inkluderer 24,6 millioner kroner som ble brukt sent i 2019, men som først ble rekvirert i 2020. Dette beløpet har i porteføljeoversikten stått som «Påløpte kostnader i 2019 som ikke er rekvirert» og er således et beløp det er tatt høyde for tidligere da den nåværende porteføljen ble fastsatt i 2020.

De 70,2 millionene inkluderer forbruk til og med sent november 2020. I perioden etter november er det brukt totalt 15,1 millioner bompengekroner, fordelt på de forskjellige prosjektene i porteføljen. Normalt sett ville denne summen blitt stående som «Påløpte kostnader i 2020 som ikke er rekvirert», tilsvarende som for 2019 beskrevet over. Men samtidig som det har vært et forbruk på 15,1 millioner kroner sent i 2020, har det vist seg at det tidligere er rekvirert inn totalt 15,1 millioner kroner for mye til tidligere avsluttede prosjekter i pakken. Dette beløpet «tilbakebetales» nå. Ettersom disse to summene (+15,1 millioner og -15,1 millioner) nuller hverandre ut, er det i år mulig å forenkle tabellene litt og se bort fra denne «anordningseffekten». Det betyr at både i tabellen under og i de kommende oppdaterte porteføljetabellene er forbruket sent i 2020 inkludert i tallene, slik at tabellene lenger nede i dette notatet inkluderer hele 2020-forbruket til og med 31.12.21. Det tilbakebetalte beløpet vil i den oppdaterte porteføljeoversikten plasseres i bufferen.

Det fylkeskommunale bidrag i Haugalandspakken var i 2020 på 21,9 millioner kroner, fordelt på 16,1 millioner i mva-kompensasjon og 5,8 millioner som fylkeskommunalt bidrag til prosjektet Håkull-Trovåg.

Den totale oversikten er vist i Tabell 3. Total aktivitet i 2020, inkl det «tilbakebetalte» beløpet på 15,1 millioner fra tidligere år og forbruket på 24,6 millioner fra 2019 var på 92,1 millioner kroner. Ser man bort fra denne historiske aktiviteten, var aktiviteten i Haugalandspakken i perioden 1.1.20-1.1.21 på 82,6 millioner kroner.

Det har ikke vært aktivitet på statlig veg som har medført bompengeforbruk i 2020. Pågående arbeider i Mørkelikrysset er avklart at skal fullfinansieres med statlige midler.

Prosjekt	Bompenger	Fylkes-kommunale midler	SUM
Påløpte kostnader fra 2019 som først ble rekvirert i 2020	24,6		24,6
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	11,0	3,3	14,3
Planlegging	9,6	2,1	11,7
Karmsundgata	5,1	1,0	6,1
Fagerheim-Ekrene	0,5	0,1	0,6
Åkra sør-Veakrossen	3,1	0,6	3,7
Håkull-Trovåg	7,5	9,4	16,9
Skudenes-Kyrkjeleite	23,8	5,4	29,2
Salhusveien	0,1	0	0,1
For mye rekvirerte bompenger fra tidligere	-15,1		-15,1
SUM	70,2	21,9	92,1

Tabell 3: Forbruk Haugalandspakken 2020 [millioner kroner]

Ny oppdatert prosjektportefølje pr 1.1.21

For sammenligningens skyld viser Tabell 4 porteføljen i Haugalandspakken slik den forelå etter Fylkestingenes vedtak høsten 2020.

Prosjekt	Planstatus	Tiltak	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner			30		30	Låst portefølje
Planleggingsmidler			30		30	
Påløpte kostnader i 2019 som ikke er rekvirert			30		30	
Kollektiv, busstopp og sykkelkur		Kollektiv	12		12	
E134 Ølensvåg	Bygging	G/S	4		4	
Fv734 Håkull-Trovåg	Bygging	Breddeutvidelse	17		17	
E134 Tveit-Gjerde	Planarbeid ikke igangsatt	Breddeutvidelse	68	85	153	
E134 Mørkelikrysset	Bygging	Kryssutbedring	20		20	
Fv547 Skudenes-Kyrkeleite	Bygging	G/S	52		52	
Fv47 Karmsundsgata	Konkurransesgrunnlag	Store prosjekt	367		367	
E134 Espelandssvingane	Konkurransesgrunnlag	G/S	15	100	115	
E134 Etne sentrum	Reguleringsplan	G/S		2	2	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	Byggeplan	Store prosjekt	110		110	
Fv938 Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	4		4	
E39 Gismarvik-Aksdal	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	51	¹⁾	51	
Fv47 Fagerheim-Førland	Reguleringsplan	Store prosjekt	130		130	
Fv47 Rophus	Planarbeid ikke igangsatt	Trafikksikkerhet	15		15	
Fv923 Salhusveien	Byggeplan	G/S	125		125	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	Byggeplan	Store prosjekt	25		25	
Foreløpig ufordelt			69		69	
SUM			1.174	187	1.361	

1) Prosjektet har i tillegg statlig finansiering på 48 millioner kroner, som ikke inngår i Haugalandspakken

Tabell 4: Portefølje Haugalandspakken pr 1.1.2020 (millioner 2020-kr)

Den nye porteføljen pr. 1.1.21 er vist i Tabell 5. Endringene fra Tabell 4 er da at rammene er redusert i tråd med det faktiske forbruket, samt at kroneverdiene i tabellen er oppdatert fra 2020-kroner til 2021-kroner.

Det er gjort noen endringer i tabellen, sammenlignet med tabellen fra i fjor:

- Mørkelikrysset er en del av det totale Tveit-Gjerde-prosjektet. Tidligere er det lagt til grunn at bompenger skal dekke Mørkelikrysset, men det er nå avklart at den utbyggingen skjer med statlig finansiering. Dermed er finansieringskilden for Mørkelikrysset endret fra bompenger til statlig finansiering, og tilsvarende er bompengandelen økt på bekostning av statlig finansiering i det resterende Tveit-Gjerde-prosjektet. Den totale fordelingen på hele prosjektet forblir den samme som tidligere, foruten indeksregulering av kroneverdiene.
- I Espelandssvingene skal Haugalandspakken bidra med 15 millioner kroner. Det viser seg at det i 2016 og 2017 ble rekvirert totalt 4,5 millioner kroner til prosjektet. Resterende bompengebidrag er derfor redusert fra 15 til 11 millioner kroner.
- I Ølen-Ølensvåg var det pr 2020 antatt at resterende bompengefinansiering var på 4 millioner kroner. I henhold til opprinnelig avtale om bompengefinansiering av dette prosjektet, gjenstår 12 millioner

bompenger, så dette er justert opp. Dette beløpet er å anse som et fast-beløp, så eventuelle ytterligere utgifter i prosjektet vil dekkes av staten.

Prosjekt	Planstatus	Tiltak	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner			16		16	Låst portefølje
Planleggingsmidler			19		19	
Kollektiv, busstopp og sykkelkur		Kollektiv	12		12	
E134 Ølensvåg	Bygging	G/S	12		12	
E134 Tveit-Gjerde	Planarbeid ikke igangsatt	Breddeutvidelse	91	67	158	
E134 Mørkelikrysset	Bygging	Kryssutbedring		21	21	
Fv547 Skudenes-Kyrkeleite	Bygging	G/S	24		24	
Fv47 Karmsundsgata	Konkurransesgrunnlag	Store prosjekt	371		371	
E134 Espelandssvingane	Konkurransesgrunnlag	G/S	11	107	118	
E134 Etne sentrum	Reguleringsplan	G/S		2	2	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	Byggeplan	Store prosjekt	109		109	
Fv938 Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	4		4	
E39 Gismarvik-Aksdal	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	52	1)	52	
Fv47 Fagerheim-Førland	Reguleringsplan	Store prosjekt	133		133	
Fv47 Rophus	Planarbeid ikke igangsatt	Trafikksikkerhet	15		15	
Fv923 Salhusveien	Byggeplan	G/S	129		129	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	Byggeplan	Store prosjekt	26		26	
Foreløpig ufordelt			70		70	
SUM			1.094	197	1.291	

1) Prosjektet har i tillegg statlig finansiering på 48 millioner kroner, som ikke inngår i Haugalandspakken

Tabell 5: Portefølje Haugalandspakken pr 1.1.2021 (millioner 2021-kr)

Indeksreguleringen fra 2020-kroner til 2021-kroner utgjør isolert rundt 30 millioner kroner i redusert handlekraft for hele porteføljen, men som Tabell 5 viser, gir dette likevel ikke utslag i redusert buffer. Dette skyldes flere forhold som i sum utligner dette «tapet», blant annet de tidligere nevnte 15 millionene som er rekvirert for mye tidligere og som nå kommer som en «inntekt» og at det i porteføljen var satt av 30 millioner kroner til å dekke forbruket fra sent 2019, mens dette forbruket reelt sett var på snaue 25 millioner.

Det legges i S2-2021 frem en sak om behov for økt finansiering til prosjektet Åkra sør-Veakrossen. Gitt at Styringsgruppen gir tilslutning til en slik endring i kostnadsrammen i prosjektet, vil porteføljen bli som i Tabell 6. Sammenlignet med Tabell 5 er da rammen til Åkra sør-Veakrossen her økt med 35 millioner kroner og «foreløpig ufordelt» i bufferen er redusert tilsvarende, fra 70 til 35 millioner kroner.

Prosjekt	Planstatus	Tiltak	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner			17		17	Låst portefølje
Planleggingsmidler			19		19	
Kollektiv, busstopp og sykkelskur		Kollektiv	12		12	
E134 Ølensvåg	Bygging	G/S	12		12	
E134 Tveit-Gjerde	Planarbeid ikke igangsatt	Breddeutvidelse	92	68	160	
E134 Mørkelikrysset	Bygging	Kryssutbedring		21	21	
Fv547 Skudenes-Kyrkeleite	Bygging	G/S	24		24	
Fv47 Karmsundsgata	Konkurransegrunnlag	Store prosjekt	375		375	
E134 Espelandssvingane	Konkurransegrunnlag	G/S	11	108	119	
E134 Etne sentrum	Reguleringsplan	G/S		2	2	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	Byggeplan	Store prosjekt	144		144	
Fv938 Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	4		4	
E39 Gismarvik-Aksdal	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	53	¹⁾	53	
Fv47 Fagerheim-Førland	Reguleringsplan	Store prosjekt	134		134	
Fv47 Rophus	Planarbeid ikke igangsatt	Trafikksikkerhet	16		16	
Fv923 Salhusveien	Byggeplan	G/S	130		130	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	Byggeplan	Store prosjekt	26		26	
Foreløpig ufordelt			35		35	
SUM			1.094	197	1.291	

1) Prosjektet har i tillegg statlig finansiering på 48 millioner kroner, som ikke inngår i Haugalandspakken

Tabell 6: Portefølje Haugalandspakken pr 1.1.2021 (millioner 2021-kr), dersom rammen til Åkra sør-Veakrossen økes

Generelt må det påregnes at porteføljen vil kunne endres en del i løpet av 2021. Summene i porteføljen er anslag, men i løpet av relativt nær fremtid vil store prosjekter som Karmsundgata og Åkra sør-Veakrossen lyses ut og motta konkrete tilbud. Gitt at tilbudene ligger på et nivå som gjør at det gis tilslutning til at det kan inngås kontrakter, vil anslagssommene i tabellen oppdateres med tilbudssommene. Videre ligger det en usikkerhet knyttet til prosjektet Tveit-Gjerde, som nå ligger med bompengefinansiering på 92 millioner kroner. Prosjektet ligger ikke i NTP og må eventuelt komme inn i langtidsprogrammet (tidligere omtalt som programområdemidler) for å kunne bygges. Skulle prosjektet enten ikke bli prioritert i denne prosessen, eller bli lagt inn med andre summer enn tidligere, vil porteføljen måtte justeres tilsvarende.



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsministeren

Rogaland fylkeskommune
Postboks 130, Sentrum
4001 Stavanger

Karmøy kommune
Rådhuset, Postboks 167
4291 Kopervik

Deres ref

Vår ref

Dato

19/5074-89

15. april 2021

Innsigelse til reguleringsplan for fv.47 Åkra sør - Veakrossen, Karmøy

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner etter en grundig gjennomgang av saken, at Karmøy kommunes vedtak av reguleringsplanen for fv. 47 Åkra sør – Veakrossen, ikke i tilstrekkelig grad følger opp føringene i departementets vedtak av kommunedelplanen av 7. desember 2018. Innsigelsen til planområdets nordre del kan ikke realitetsbehandles før det foreligger en oppdatert utredning og sammenlikning av alternativer. Det er nødvendig at Rogaland fylkeskommune som vegeier, og Karmøy kommune som planmyndighet, oppdaterer deler av utredningene, i samsvar med føringer i dette brevet og i brev av 7. desember 2018. Departementet vil ta endelig stilling til innsigelsen når dette er gjort.

Bakgrunn for saken

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Rogaland (nå Statsforvalteren i Rogaland), datert 10. oktober 2019. Reguleringsplan for fylkesveg 47 Åkra Sør-Veakrossen er oversendt departementet for behandling etter plan- og bygningsloven § 12-13, på grunn av uløst innsigelse fra Fylkesmannen i Rogaland.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet føringer ved vedtak i 2018

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har behandlet den aktuelle saken i flere runder, senest i 2018. I vedtak av kommunedelplan for strekningen av 7. desember 2018, ga departementet relativt omfattende føringer for arbeidet med reguleringsplan. Siden disse føringene er en viktig del av innsigelsesgrunnlaget, gjengis de viktigste her:

"Det skal..... 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."

"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 kystlyngheimrådet, og kan i tillegg være gunstig for hubro, vilt, landbruksdrift og friluftsliv.

Det forutsettes at det utarbeides minst ett alternativ til reguleringsplanen som gjelder «alternativ 3 redusert». Det må når det tillates et så stort veiinngrep i en 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."

Statsforvalterens innsigelse og faglige råd

Statsforvalterens innsigelse gjelder manglende kompenserende tiltak i form av miljøtunnel eller annen løsning på strekningen gjennom Breiabakka, i planområdets nordlige del. Innsigelsen er nært knyttet til føringene som Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga i sitt vedtak av kommunedelplanen i 2018.

Statsforvalteren ga også faglig råd om at alternativ 2 i den sørlige delen av traséen blir valgt av hensyn til jordvern og naturmangfold, og om at konsekvensutredningen burde oppdateres før endelig beslutning blir tatt.

Departementets vurdering

Kommunal- og moderniseringsdepartementet skal i denne saken behandle fylkesmannens innsigelse, som er knyttet til planområdets nordlige del. Statsforvalteren mener at kommunens vedtak av en ren dagløsning vil ha store negative konsekvenser for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional verdi, og at planarbeidet ikke følger opp departementets føringer knyttet til utredninger av tunnel-/kulvertløsninger.

Statens vegvesen har som del av arbeidet med reguleringsplanen, vurdert tunnel- eller kulvertløsninger med ulik lengde nord i planområdet. Vegvesenets utredninger foreligger i to delrapporter, og viser at bare de lengste tunnelalternativene, (D, E og F), vil kunne gi en viss nytte for natur, friluftsliv og landskap. Jo lenger tunnelen er, desto større er nytten for naturen og friluftslivet. Ifølge Vegvesenet vil økningen i anleggskostnader sammenlignet med

dagløsning være 140 mill. kr. for alt. D og E, og 210 mill. kr. for alt. F. Også driftskostnadene vil variere med alternativene. I rapporten kommer det også frem at det er usikkert om bygging av tunnelene lar seg gjennomføre på grunn av grunnforholdene, og hvordan hydrologien i området vil bli påvirket. Det er også usikkerhet knyttet til om det er behov for ett eller to tunnellop ut fra forventet årsdøgnstrafikk. Kostnadsberegningene er derfor svært usikre. Det er ikke utarbeidet et alternativt reguleringsforslag med tunnel eller kulvert.

Tunnel- eller kulvertløsninger var omtalt som et sentralt avbøtende tiltak i departementets vedtak av kommunedelplanen i 2018. Likevel er det i det oppfølgende arbeidet med reguleringsplan kun utarbeidet reguleringsforslag som innebærer dagløsning for planområdet nordre del. Samtidig er det godt dokumentert at en slik løsning vil få store negative konsekvenser for nasjonalt og regionalt viktig naturmangfold. Dersom en ren dagløsning skal kunne legges til grunn for departementets endelige vedtak av reguleringsplanen, må det faglige grunnlaget for å avvise andre alternativer derfor være best mulig.

Når Kommunal- og moderniseringsdepartementet i vedtaket av kommunedelplanen fra 2018 ga føringer om at bruk av miljøkulvert måtte vurderes, var dette basert på en forutsetning om at forvaltningen måtte få opplyst saken best mulig med hensyn til alternative måter å gjennomføre tiltaket på. Særlig når det er grunn til å tro at tiltaket kan gjennomføres på en måte som er mindre skadelig for naturmangfold av nasjonal verdi, er dette spesielt viktig. En avgjørelse om å utelukke alternativer må bygge på grundig dokumentasjon, hvor ulike alternativer vurderes på lik linje, og hvor både prissatte og ikke-prissatte virkninger utredes i tråd med anerkjent metodikk.

Forskrift om konsekvensutredninger har bestemmelser om behovet for oppdatert kunnskap. Krav til oppdatert kunnskapsgrunnlag følger også av naturmangfoldloven § 8. Hvis det går lang tid fra gjennomført høring av konsekvensutredningen til tidspunkt for endelig vedtak, skal ansvarlig myndighet forvise seg om at oppdatert kunnskap legges til grunn for sluttbehandling av saken. Karmøy kommune er som planmyndighet også ansvarlig myndighet etter forskriften om konsekvensutredninger. Det er derfor kommunen som i utgangspunktet har ansvar for å vurdere behovet for oppdatert kunnskap som grunnlag for sluttbehandling av saken. Før det treffes endelig vedtak i innsigelsessaker, har imidlertid også departementet et ansvar for å vurdere kunnskapsgrunnlaget.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener at de vurderinger som er gjort av mulige tunnel-/kulvertløsninger som alternativ til en ren dagløsning gjennom Breiabakka, ikke er tilstrekkelige. Departementet viser i den forbindelse til miljømyndighetenes påpekning av de svært store negative virkningene av en dagløsning, samt usikkerheten knyttet til konsekvenser for hydrologisk forhold av de ulike løsningene, og hvordan dette kan påvirke både naturtyper og Heiavatnet naturreservat. Det vises også til Miljødirektoratets vurdering av manglende oppdatert kartlegging av arter, først og fremst fugl.

Før departementet kan realitetsbehandle saken, må det foreligge en systematisk sammenlikning av henholdsvis dagløsning, kulvertløsning og tunnellop i forhold til et referanse-/

0-alternativ. Lang tunnel-/kulvertløsning må inngå i sammenlikningen. Det må utarbeides en systematisk sammenlikning for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, i samsvar med kravene i naturmangfoldlovens kapittel II og forskrift om konsekvensutredninger. I de oppdaterte utredningene må det benyttes metoder som beskrevet i Statens vegvesen håndbok V712, og Miljødirektoratets veiledning knyttet til konsekvensutredninger for klima og miljø. Trafikkanalysene må også oppdateres, da de utgjør et vesentlig kunnskapsgrunnlag for sammenlikningene.

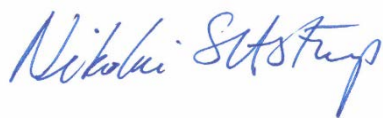
Departementet mener at et slikt arbeid i tilstrekkelig grad også imøtekommer fylkesmannens faglige råd om behovet for oppdatert kunnskap.

Konklusjon

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner at Karmøy kommunes vedtak av reguleringsplanen for fylkesveg 47 Åkra-Veakrossen, ikke i tilstrekkelig grad følger opp departementets føringer i vedtak av kommunedelplanen av 7. desember 2018. Kunnskapsgrunnlaget er ikke tilstrekkelig til å kunne realitetsbehandle innsigelsen knyttet til planområdet nordre del. Før departementet kan realitetsbehandle saken, er det nødvendig at Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune utarbeider en systematisk sammenlikning av henholdsvis dagløsning, kulvertløsning og tunnelløsning i forhold til et referanse-/0-alternativ. Arbeidet må gjennomføres med anerkjent metodikk for konsekvensutredninger, og lang tunnel-/kulvertløsning må inngå i sammenlikningen. Arbeidet må gjennomføres i samarbeid med Statsforvalteren i Rogaland.

Departementet vil ta endelig stilling til innsigelsen når et slikt arbeid er gjort, og resultatene er oversendt departementet.

Med hilsen



Nikolai Astrup

Kopi

Heidi Egede-Nissen
Klima- og miljødepartementet
Knut Grønntun
Landbruks- og matdepartementet
Miljødirektoratet
Samferdselsdepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Statsforvalteren i Rogaland