



Statens vegvesen

firmapost@vegvesen.no

Stavanger og Bergen, 15. desember 2023

Dette brevet sendes på vegne av Naturvernforbundet i Rogaland, Naturvernforbundet Hordaland, Haugesund turistforening, Birdlife/Norsk ornitologisk forening Rogaland, BirdLife Norge avd. Hordaland, Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland, og Norges Jeger- og Fiskerforbund Hordaland.

Planprogram for E39 Bokn–Bømlafjorden

Høringsuttale fra Forum for natur og friluftsliv

Forum for natur og friluftsliv i Rogaland og Hordaland (FNF Rogaland, org. Nr. 998 129 028 og FNF Hordaland 918 407 855) viser til forslag til planprogram for kommunedelplan E39 Bokn–Bømlafjorden, med høringsfrist 11. desember 2023, samt til epost fra Statens vegvesen der vi ble gitt utsatt høringsfrist til 16. desember 2023.

FNF er et samarbeidsnettverk bestående av natur- og friluftslivsorganisasjoner. Til sammen representerer vi betydelige allmenne interesser innen naturvern, friluftsliv og landskap.

Minst ett 0+-alternativ må utredes

Helt overordnet mener vi at minst ett 0+-alternativ må utredes som en del av det videre kommuneplanarbeidet – da på lik linje med andre alternativer. Med 0+-alternativ mener vi da å utbedre dagens veitrasé. Et slikt alternativ vil utvilsomt komme mye bedre ut når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser for naturmangfold, naturressurser, landskap, friluftsliv, klimagassutslipp, osv.

Et 0+-alternativ vil også ha et mye lavere konfliktpotensial overfor lokalbefolkningen, nærmiljøer, inklusiv turområder - med de positive effekter som dette også vil medføre for folkehelsen, sammenlignet med å bygge en ny og konfliktfull vei i en helt ny trasé.

Et 0+-alternativ vil også ha andre fordeler; det vil være betydelig rimeligere å bygge – med de positive konsekvenser som det vil få for bompengenivået – det vil også være enklere å dele opp i parseller eller byggetrinn, og det vil medføre mindre og rimeligere vei-vedlikehold (sammenlignet med å ha to parallelle veier), osv.



Samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner
rogaland@fnf-nett.no | hordaland@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no

FNF er kritisk til at man i planprogrammet vil se bort fra ett eller flere mer skånsomme 0+-alternativer i denne fasen av prosjektet. Man kan for øvrig også se for seg *flere* ulike 0+-alternativer – avhengig av hvilken veistandard og hvilke fartsgrenser man ønsker at skal være aktuelle på ulike delstrekninger. Noen steder kan dagens vei trolig brukes slik den er i dag, noen steder kan dagens vei utvides og utbedres (inkl. midtdeler), og på kortere strekk kan man også vurdere å legge om dagens vei, der dette eventuelt vurderes som mest hensiktsmessig (et «0+-alternativ»).

Feilen med *ikke* å utrede et 0+-alternativ, ble tydelig da prosjektet fv. 547 Åkra sør - Veakrossen på Karmøy ble planlagt. Her brukte man omtrent 100 millioner kr¹ på å planlegge et veiprojekt som trolig aldri vil se dagens lys slik det nå er planlagt. Våren 2023 kom Asplan Viak med en rapport som viste at det å utbedre dagens fylkesvei på den aktuelle strekningen vil ha en høyere netto-nytteverdi enn å bygge prestisjeprosjektet Åkra sør - Veakrossen².

FNF vil også bemerke at Regjeringen i sitt godkjente planprogram for Hordfast gir helt nye føringer i den saken³; der det står at konsekvensene av redusert veistandard skal utredes (bl.a. når det gjelder fartsgrenser på 90 og 100 km/t, smalere 4-feltsvei og 2/3-feltsvei). Vi tar også med at det i planforslaget for Hordfast står at det skal komme en egen konsekvensutredning for massedeponi.

Medvirkning

FNF takker for anledningen til å gi innspill til planarbeidet. Planområdet for veien er svært omfangsrikt og favner mange interesser. Statens vegvesen har påtatt seg ansvaret med planadministrasjonen samtidig som de er tiltakshaver. Kommunene er fremdeles planmyndighet. Vi mener dette stiller store krav til medvirkning og har derfor følgende merknader.

- Til nå har det kun blitt presentert et overordnet kart over mulige trasevalg. FNF mener at trasevalgene bør kunne presenteres i et nettbasert kart. På den måten vil det være enklere å få oversikt over hvor planområdene er tiltenkt. Et slikt kart kan eksempelvis legges ut på Vegvesenet sitt nettatlas, Temakart Rogaland og Fylkesatlas Vestland.
- I planprogrammet henviser Statens vegvesen til at det vil være aktuelt å gå i dialog med ungdomsrådene i de berørte kommunene. FNF mener dette bør være en forutsetning for planarbeidet. I tillegg vil vi minne om at Plan og bygningsloven §5-1 stiller krav om reell medvirkning. Det innebærer at barn og unge, personer med nedsatt funksjonsevne, eldre og andre som normalt ikke har forutsetning for å sette seg inn i flere hundre sider med plandokument skal bli informert om konsekvensene av planene og gis mulighet til å komme med innspill. Som statlig forvaltningsorgan har Statens vegvesen et *særlig ansvar* for at dette blir fulgt opp.

¹ <https://www.nrk.no/rogaland/veien-lagt-pa-is--har-sa-langt-kostet-90-millioner-1.15190235>

² https://www.karmoy.kommune.no/innsyn.aspx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2013187671&scripturi=/innsyn.aspx&skin=infolink&Mid1=1457

³ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/godkjenner-planprogram-for-hordfast/id2995674/>

- Det er flere frivillige organisasjoner som er berørt av planene. Blant annet ornitologer, naturvernere, speidere, friluftsfolk, jegere og fiskere. De sitter på inngående kunnskap om planområdet og bidrar i dag med innspill på dugnad. Med bakgrunn i sakens omfang og potensielle skadevirkninger, ber FNF om at Statens vegvesen fristiller midler slik at én person blant organisasjonene på Haugalandet kan drive det frivillig arbeidet i prosjektet. Dette vil bidra til at innspillene til de forskjellige temaene kan bli belyst på et riktig og godt grunnlag.

Overordnede målsetninger som gjelder klima og miljø

Planprogrammet har satt noen overordnede målsetninger for E39 Bokn-Bømlafjorden. Ettersom planene innebærer store inngrep i natur- og friluftslivsområder, vil vi gi noen merknader til målsetningene og planen som helhet.

Effektmålene stiller målbare og konkrete mål knyttet til reisetid, ulykker og fremkommelighet. Til forskjell er effektmålene om kollektivtransport, klima og miljø *ikke* etterprøvbare:

Vegprosjektet skal legge til rette for eit attraktivt kollektivtilbod mellom Stavanger og Bergen.

Vegprosjektet skal begrense negativ påverking på klima og miljø.

FNF mener effektmålene må konkretiseres ytterligere. Det kan eksempelvis gjøres ved å tallfeste antallet bussholdeplasser med gange og sykkelkobling til tettsted for kollektivtransport. For klima- og miljømålet må man bryte målsetningene opp slik at de er etterprøvbare. Eksempelvis kan det være mål om ikke å bygge ned utvalgte naturtyper, slik som kystlynghei.

Videre er det satt opp noen resultatmål for planarbeidet. Det er ikke gitt noen beskrivelse av hvordan effektmålene og resultatmålene skal sees i sammenheng.

Resultatmålene har en målsetning som FNF har merknader til:

Vegen skal vere tilpassa/samordna med framtidig areal- og tettstadsutvikling i influensområdet.

I planprogrammet har Statens vegvesen beregnet veistandarden etter en ÅDT på 20 000 kjøretøy. I dag er ÅDT i stor grad på 6 000 – 7 000. Det legges altså opp til en nærmere tredobling av trafikken mellom tre av byene på Vestlandet. Her vil FNF understreke to viktige momenter. Det første er at statlige planretningslinjer for bolig, areal- og transportplanlegging pålegger Statens vegvesen å sikre at transportsystemet som bygges ut «*slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.*». Vi kan ikke se at Statens vegvesen har lagt dette til grunn, verken i resultatmålene eller i de overordnede målene. Her er det stort sett målsatt effektivitet i transportsystemet. Det andre er at kommunene Bergen, Haugesund og Stavanger alle har satt seg nullvekstmål for biltrafikken sammen med omkringliggende kommuner og fylkeskommunene. Vi kan ikke se at Statens vegvesen heller har lagt dette til grunn i sine beregninger og fremtidsprognoser.

I tabell 4 på side 62 i planprogrammet står det at Hordfast «er en forutsetning for E39 Bokn-Bømlafjorden», siden Hordfast er ventet å øke trafikkmengden på E39 – hvis dette prosjektet blir realisert. Vi savner informasjon om nåværende status for Hordfast, utover at reguleringsplanen er under utarbeidelse. Som kjent er motstanden mot Hordfast stor, også blant politiske partier.

Trafikkveksten som er lagt til grunn i utkastet til planprogram, ser vi som nevnt på som urealistisk – der foreløpig beregnet dimensjonerende ÅDT (2060) ligger mellom 14 000 og 20 000. Dette utgjør omtrent en tredobling av dagens trafikkmengde, noe som er helt urealistisk (også om man ser hen til fremtidige befolkningsfremskrivninger⁴), og det er også en målsetting som går på tvers av den politikken som det er bred politisk enighet om at skal styre samfunnet vårt fremover, både når det gjelder energibruk og transport.

Helt overordnet er det åpenbart ikke ønskelig med en voldsom vekst i persontransporten, og veksten i godstransport vil ikke under noen omstendigheter kunne utgjøre den veksten som Vegvesenet ser for seg i sine trafikkberegninger for fremtiden. Her tar vi også med at Vegvesenets tidligere beregninger for fremtidig trafikkvekst for E39 har vist seg å være langt fra den faktiske sannheten, både når det gjelder trafikk i Nord-Rogaland og i Sunnhordaland. Å overdrive fremtidig trafikkvekst fremstår mest som et grep for å øke beregnet samfunnsøkonomiske nytteverdi av prosjektet.

I arbeidet med ny nasjonal transportplan legger Regjeringen flere føringer for fremtidige prioriteringer, blant annet at eksisterende veier skal tas bedre vare på, og utbedres der de kan. Vi mener at ved ikke å utrede ett eller flere 0+-alternativer på strekningen E39 Bokn-Bømlafjorden, så svarer ikke Statens vegvesen på disse sentrale føringene fra Regjeringen. Også Statens vegvesen må ta innover seg målsettingene som Norge har forpliktet seg til gjennom Parisavtalen og Montrealavtalen, der en ny veitrasé med fire felt på den aktuelle strekningen harmonerer svært dårlig med disse forpliktelsene. Her må vi også vise til *NOU 2023:5 Omstilling til lavutslipp*, der det i særtrykket (side 157) slås fast følgende⁵:

For omstillingen av transportbehovet til et lavutslippssamfunn vil det være sentralt å redusere behovet for transport så mye som mulig, flytte det som kan flyttes til transportmidler med lavere resurs- og energiforbruk og utslipp, og endelig, forbedre teknologiene.

Det er ingenting som tyder på at E39 Bokn-Bømlafjorden harmonerer med konklusjoner som kommer frem av nevnte NOU, for hvordan Norge skal omstille seg til et lavutslippssamfunn innen 2050. Tvert imot vil slike prosjekter som E39 Bokn-Bømlafjord gå på tvers både av klimaforpliktelser og klimamålsetninger som Norge som nasjon har.

Gjenbruk av vei

I planprogrammet pkt. 6.12 skisseres det at eksisterende veistrekning skal gjenbrukes i størst mulig grad. FNF undrer seg over tilnærmingen. De internasjonale forpliktelsene Norge har satt seg skal sikre 30 prosent naturrestaurering innen 2030 (dvs. at 30 prosent av all natur som er delvis ødelagt, skal være restaurert). Som statlig utbygger har Statens vegvesen et spesielt ansvar for å sikre at Norges forpliktelser blir fulgt. Andre statlige foretak, som Statnett, planlegger i dag for å sanere og naturrestaurere eldre anlegg når det blir bygget nytt. Vi forventer at Statens Vegvesen utreder hvordan og hvilke deler av veistrekningen som kan saneres og naturrestaureres ved etableringen av ny trase.

⁴ Se f.eks. hovedalternativet (MMM) for alergruppen 20-66 år frem mot år 2011:

<https://public.tableau.com/app/profile/statistisk.sentralbyr.statistics.norway/viz/shared/WGKK9SM4F>

⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/781d27de14fd4065af33a864a49cea11/klimautvalget-2050-web-2.pdf>

Friluftsliv

Nærfriluftsliv

Siden veianlegget i stor grad skal legges utenom dagens trase, vil den legge beslag på urørte naturområder. Folks leveområder vil få store negative belastninger som støy, negative eiendomsverdier, eksproprierte arealer og bygninger og tap av nærfriluftsområder. Støyen vil selvsagt berøve arealer/funksjonsområder for fugl og dyr, i områder som også befolkningen bruker som sine turområder. FNF er derfor bekymret for nærturområder som vil bli bygget ned eller avskåret. Dette må vurderes i konsekvensutredningen for friluftsliv. Vi vil understreke at selv små områder knyttet til få hus kan ha avgjørende effekt for folkehelsen.

Strandsone

Strandsonen i Norge er under sterkt press. Langs kysten vår er de tilgjengelige delene av strandsonen mange steder bygget ned med veianlegg, industri, bolig og hytter. Planområdet for E39 vil beslaglegge ytterligere områder. Ettersom det ikke legges opp til sanering og naturrestaurering av tidligere trase, vil innbyggerne på Haugalandet måtte gi slipp på enda mer av den sparsomme ressursen som strandlinjen deres er. FNF er kritisk til at Vegvesenet planlegger nedbygging i strandsonen, spesielt i områder der det i dag ikke er vei. En konsekvensutredning for friluftsliv må utrede nedbyggingen av strandsonen. Herunder begrensninger i tilgjengelighet fra land og fra vann.

Turmål

I de tre berørte kommunene er det tilrettelagt flere friluftslivsområder og turmål. En stor del av dem er sammenfattet i to av Haugesund turistforening sine turbøker. I tillegg har foreningen gitt ut hefter med beskrivelse av turer i disse kommunene. FNF er bekymret for at utbygging av motorvei vil medføre tap av sammenhengende turområder og ferdselsårer for friluftsliv. Konsekvensutredningen må derfor ta for seg det potensielle tapet, blant annet basert på kartlegginger og innhenting av informasjon fra kjentfolk. Ved manglende kartlegging bør Miljødirektoratets veiledere M98 og M1292 benyttes.

Vassdrag

Det er et stort antall små og større vassdrag langs hele traseforslaget. NJFF Rogaland har i samarbeid med Statsforvalteren, miljøvernrådgivere, vannregionene, Fylkeskommune og kommuner brukt store ressurser for å få habitatkartlagt store deler av traséforslagets vannforekomster. Arbeidet er svært samfunnsnyttig. NJFF Rogaland har etablert «Sjøørretprosjektet Rogaland» i lag med ovennevnte sektorer og en rekke frivillige, for å sikre anadrome arters overlevelse i de vannforekomstene i Rogaland som vi ser utfordres av inngrep.

For vassdrag har FNF følgende merknader:

- Langs hele planområdet og i randsonen ligger det elver og bekker. Disse må habitatkartlegges. Vi anbefaler Statens vegvesen å bruke Rådgivende biologer sin rapport 2807 om kartlegging av Skjoldafjorden som utgangspunkt. Ressurserpersoner i jeger- og fiskerforeninger, kommuner, fagkonsulenter og offentlige myndigheter skal konsulteres i forkant av en slik kartlegging.
- FNF forventer at samtlige vannforekomster som ligger helt eller delvis innenfor planområdet, skal overvåkes mht. miljøtilstand etter den enhver tids nyeste versjon av vannforskriftens klassifiseringsveileder.

Naturmangfold

Utbygging av motorvei fra Bokn til Bømlafjorden vil innebære store naturinngrep. Kunnskap om hvilke naturverdier som finnes i område må være tilgjengelig for Statens vegvesen og kommunene hvis det skal planlegges vei. Planprogrammet er i denne omgang en «tjukk strek» på et kart, men en eventuell ny veitrasé vil i fremtiden være utgangspunkt når næringsområder, ringveier, transportkorridorer, kjøpesentre og andre arealkrevende tiltak skal plasseres. På overordnet nivå mener FNF derfor at den samlede belastningen av tiltaket og fremtidige tiltak i og rundt veistrekningen må utredes. Statens Vegvesen kan ikke se strekningen som ett enkelt tiltak.

Av utkastet til planprogram ser det ut til at det ikke legges opp til kartlegging/undersøkelser av marint naturmangfold. Vi mener at i de tilfeller der prosjektet berører marint naturmangfold, må også denne type naturmangfold være en del av kartleggingen, jf. eksempelvis FNs bærekraftsmål nr. 14 *Livet i havet*.

Vilt

På bakgrunn av planområdets lengde og omfang vil det mest sannsynlig utgjøre en betydelig barriere for dyreliv. Konsekvensutredningen må derfor ta for seg hvordan man kan begrense habitatfragmentering på best mulig måte. Det må greies ut hvordan man skal ivareta mindre terrestriske/semiakvatiske dyrs muligheter til å vandre; eksempelvis amfibier, krypdyr, mindre pattedyr – men også større dyr, slik som hjort og rådyr.

Når det gjelder fugler, er blant annet hubro, vipe og storspove nevnt spesifikt som fuglearter som har sine leveområder innenfor planområdet. Under «Behov for utgreiing» ser vi at det er fokus på hubro – det er bra, men det er også viktig at det legges opp til en grundig kartlegging av vipe (*kritisk truet*) og storspove (*sterkt truet*) innenfor planområdet - slik at man har større mulighet til å skåne disse artenes leveområder i den videre planprosessen. Veiprojektet Åkra sør - Veakrossen har blitt nevnt tidligere i denne uttalelsen, og der ble det etter hvert godt dokumentert at flere hekkelokaliteter for både vipe og storspove ble oversett i konsekvensutredningen – noe som medførte store mangler ved kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold.

Naturtyper

I hele planområdet er det registrert den utvalgte naturtypen *kystlynghei*. Denne naturtypen er det eldste kulturlandskapet i landet. Naturtypen er sterkt redusert i Europa, og i dag har Norge en stor del av den gjenværende europeiske utbredelsen av denne naturtypen. I planprogrammet blir kystlynghei nevnt under naturmangfold, men FNF vil vise til forarbeidene for forskriften til utvalgt naturtype. Her blir kvaliteten som kystlynghei har til rekreasjon og som landskapsform understreket. FNF mener også at rekreasjonsverdien og landskapsverdien av kystlynghei må inngå som en del av vurderingen av ikke-prissatte verdier.

Myr blir tatt opp som utgreiingstema under klimagassutslipp. FNF vil understreke myrenes viktige økologiske funksjon, ikke minst for fugl og insekter. I konsekvensutredningen må tap av myr som leveområde inngå som utredningstema, også under naturmangfold (side 71-72 i planprogrammet) - det er ikke nevnt som tema der pr. nå. Her tar vi med at mange naturtyper av myr er på rødlista over naturtyper, og at de også derfor må kartlegges grundig.

Ny veileder for veinormaler

I september godkjente Samferdselsdepartementet Statens vegvesen sine forslag til endringer i veinormaler⁶. Endringene går blant annet ut på at motorveier med ÅDT opptil 15 000 nå kan bygges etter veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei med midtdeler og forbikjøringsfelt). Det står også i de nye veinormalene at «det **skal** tydeliggjøres i veinormalene at trafikkfordelingen vurderes grundig ved oppstart av det enkelte prosjekt, med sikte på å avklare om veien bør bygges som H2- eller H3-vei.» (vår utheving). Det står også at «det innføres nye hastighetsklasser for 90 km/t og 100 km/t for veinormalklasse H3, det vil si at nye motorveier kan bygges med disse fartsgrensene».

Daværende miljøminister Espen Barth Eide uttalte i forbindelse med innføringen av de nye veinormalene at «endringen i vegnormalene bidrar til at vi i større grad enn tidligere tar hensyn til klima og natur når vi skal bygge vei». Det er også uttalt fra Regjeringen at de nye vegnormalene «gir mer fleksibilitet når det kommer til plassering av veien i landskapet. Dette kan også være med på å redusere klimagassutslipp og ulempene knyttet til arealinngrep». Se for øvrig fotnote 3.

At de nye veinormalene ikke følges opp i planprogrammet som nå er på høring, anser FNF for å være en stor mangel.

Andre merknader

- FNF ber om at det utarbeides massehåndteringsplaner for de ulike delstrekningene, og at det blir foretatt egen KU med tema massehåndtering.
- Friluftsliv er satt under ikke-prissatte verdier og skal være ekskludert for kommersiell virksomhet i planprogrammet. FNF ber derfor om at reiseliv blir utredet i egen konsekvensutredning, herunder naturbaserte kvaliteter nyttet av reiselivsnæringen.
- Regional plan for klimatilpasning i Rogaland 2020-2050 bør inkluderes i planprogrammet.

⁶ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-endres-veinormalene-regjeringen-apner-for-mer-gjenbruk-og-bygging-av-flere-to-og-trefeltsveier/id2995609/>

Konklusjon

Forslag om fire felts motorvei (E39) på strekningen Bokn-Bømlafjorden bryter med sentrale forpliktelser for å bevare natur (jf. Montrealavtalen) og for å få ned klimagassutslippene innen 2030 og 2050. Behovet for kraftig trafikkøkning mangler også etterprøvbar dokumentasjon. Vi anmoder om at hele arbeidet med planprogrammet blir vurdert nærmere, og at en ny plan for trafikksikker opprustning av E39 etter 0+-prinsippet i fortsettelsen blir lagt frem som et alternativ. Her bør også hensynet til gang- og sykkeltransport bli vektlagt.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Rogaland

Forum for natur og friluftsliv Hordaland

Endre Hovland
Koordinator
FNF Rogaland

Gunvar Mikkelsen
Koordinator
FNF Hordaland

Kopi:

Sveio kommune

Tysvær kommune

Bokn kommune

Vestland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune

Statsforvalteren i Vestland

Statsforvalteren i Rogaland

