

Notat om Fv. 547 Åkra sør–Veakrossen

Kommunestyret i Karmøy vedtok 16. juni 2025 å sende den ikke-godkjente delen av prosjektet Fv. 547 Åkra sør – Veakrossen til ny behandling hos Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) – saken ble oversendt KDD den 1. juli 2025.

Oversendelsen av saken er et svar på departementets siste vedtak i saken – datert 15. april 2021 (v/ statsråd Astrup)¹ – der konklusjonen den gang var følgende (min understrekning):

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.

Innsigelsen som Kommunal- og distriktsdepartementet (KMD) viste til i sitt vedtak, ble varslet av Statsforvalteren i Rogaland i mai 2019, da reguleringsplanen for Fv. 547 Åkra sør – Veakrossen var på høring. Karmøy kommune vedtok detaljreguleringsplanen den 1. juli 2019 til tross for innsigelsen som gjaldt deler av vegstrekningen, og Statsforvalteren (den gang Fylkesmannen) oversendte så innsigelsessaken til KMD den 10. oktober 2019 (ref. 2017/12138), der følgende ble lagt til grunn fra Statsforvalterens side (min understrekning):

Uten noen form for tunell, mener Fylkesmannen at reguleringsplanen ikke svarer på føringene som er gitt av KMD. Reguleringsplanen peker på mange utfordringer og usikkerheter, men Fylkesmannen kan ikke se at det kan konkluderes med at en løsning som både ivaretar trafikksikkerhet, hydrologi og naturmangfold, ikke kan realiseres. Gitt denne sakens historikk mener vi det er riktig å sende denne saken til KMD for endelig avgjørelse.

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/innsigelse-til-reguleringsplan-for-fv2.47-akra-sor-veakrossen-karmoy/id2845161/>

På grunn av at Fv. 547 Åkra sør – Veakrossen kan være aktuell i forbindelse med en mulig, fremtidig bompengepakke på Karmøy (Haugalandspakken, der prosjektet i utgangspunktet var aktuelt, er nå avsluttet på Karmøy), finansierte Rogaland fylkeskommune en konsekvensutredning (KU) og samfunnsøkonomisk analyse for prosjektet². Analysen ble ferdigstilt i mars 2023, og **konkluderte med at alternativ 3B anbefales. Rambøll skriver (side 72): «Etter en samlet vurdering av måloppnåelse for alle alternativene, er det alternativ 3B som vurderes å være det beste alternativet.** Dette skyldes at alternativet i mindre grad enn andre alternativ fragmenterer landskaps- og naturområder, samtidig som det vil bidra til bedre bomiljø og tettsteder langs eksisterende veg.» **Dette alternativet inkluderer en 680 meter lang fjelltunnel under Breiabakka og Kjærfjellet.**

Totalt er det seks ulike løsninger som er vurdert i analysen – i tillegg til 0-alternativet (dagens situasjon). **Dagløsningen (dvs. alternativ 1), som innsigelsen altså er rettet mot, havner til slutt på nest siste plass av de seks vurderte alternativene når prissatte og ikke-prissatte konsekvenser sammenstilles (se tabell 5.11 på side 69 i analysen) – og som eneste alternativ kommer denne ut med Stor negativ konsekvens for samlede ikke-prissatte konsekvenser (se figur 5.10).**

Forskjellen i pris mellom dagløsningen og alternativ 3B er beregnet til omtrent 189 mill. kr. Tatt i betraktning prosjektets totale prisestimat på 1,3–1,5 mrd. kr (i 2022-kr), avhengig av tunnel eller ikke, utgjør ikke denne merkostnaden en stor del av prosjektets totale kostnader. Dette reflekteres også gjennom den begrensede forskjellen i netto nytte per budsjettkrone (NNB), som er –0,27 og –0,43 for henholdsvis dagløsningen og alt. 3B.

Rambølls konsekvensutredning viser tydelig at *hvis* fv. 547 Åkra sør – Veakrossen skal bygges, så må det gjøres med en lang miljøttunnel, av hensyn både til hubro (**sterkt truet**), kystlyngheilandskapet, Heiavatnet naturreservat og også av hensyn til friluftslivet i området. Om man i fortsettelsen skal prøve å realisere prosjektet under forutsetning av en slik tunnel, må bli opp til Karmøy kommune, Rogaland fylkeskommune og eventuelle innsigelsesmyndigheter å vurdere.

Det produktive og mye omtalte hubroterritoriet i området er fortsatt i bruk, og fremstår som viktig for hubrobestanden både i et lokalt og regionalt perspektiv. For perioden 2021–2024 ble det totalt funnet seks hubrounger i det aktuelle territoriet, noe som utgjorde 35 prosent av alle hubrounger funnet i Karmøy kommune i samme periode (Bjørn Arne Hveding, pers. medd.)

En mulighetsstudie, bestilt av Rogaland fylkeskommune, konkluderte med at oppgradering av dagens fv. 547 på strekningen Åkra sør–Veakrossen vil være et godt

² <https://www.rogfk.no/f/p1/i8b720534-bd99-4bce-861a-c4dbfaf50d4f/2023-03-23-ku-sammenstilling-og-rangering-akra-veakrossen.pdf>

alternativ til å bygge ny vei på strekningen. Dette kommer frem av dokumentet *Strategivalg for utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen*³ (Rogaland fylkeskommune, 8. mai 2023), der dette alternativet ble kalt *bompakke-alternativ 3*.

Kommunestyret i Karmøy skulle i april 2024 ta stilling til hvilket strategialternativ (bompakke-alternativ) de ønsket for fv. 547 (på hele strekningen Åkra sør til Helganeskrysset/Flyplasskrysset), men ingen forslag fikk flertall i kommunestyret, og strategivalget har ligget på vent siden den gang. Pr. i dag er det ikke et politisk flertall i kommunestyret som har sagt at de ønsker å prioritere prosjektet Fv. 547 Åkra sør–Veakrossen i en eventuell fremtidig bompengepakke på Karmøy. Høye bompengetakster spiller også inn her – i tillegg til de omfattende negative konsekvensene som prosjektet vil medføre langs hele den ca. 7 km lange strekningen.

Det er også verdt å minne om at prosjektet ble avslått av den rød-grønne regjeringen allerede i 2012 (v/ statsråd Solheim)⁴. Etter en kommunalt initiert politisk omkamp, godkjente statsråd Sanner prosjektet (kommunedelplanen) i 2016⁵, men vedtaket fikk kritikk fra Sivilombudet i 2018⁶, og i 2018 kom derfor KMD (v/ statsråd Mæland)⁷ med et nytt vedtak; **denne gangen med krav om at det bl.a. skulle gjøres tunnelutredninger før en detaljreguleringsplan kunne godkjennes.** Vedtaket fra statsråd Astrup i 2021 viste til at disse utredningene kravene ikke var godt nok imøtegått da dagløsningen ble valgt av Karmøy kommune i 2019 – etter anbefaling fra Statens vegvesen.

Vi minner også om at den godkjente delen av planen ble klaget inn til Sivilombudet i 2021, men av kapasitetsmessige årsaker vil ikke Sivilombudet realitetsbehandle denne klagen før hele prosjektet eventuelt blir godkjent. Det er dokumentert mange og store mangler ved kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for den godkjente delen av Fv. 547 Åkra sør–Veakrossen i klagen. Hele klagen kan leses her:

https://www.rogaland-naturvern.no/wp-content/uploads/Klage-til-Sivilombudet_270721.pdf

Den godkjente, sørlige delen av vegprosjektet vil imidlertid ikke bli bygget uten en godkjent løsning for den nordre delen av prosjektet. Nedenfor tar jeg med et kartutsnitt, samt noen bilder.

Gunvar Mikkelsen

Utdannet naturforvalter, biolog og ingeniør

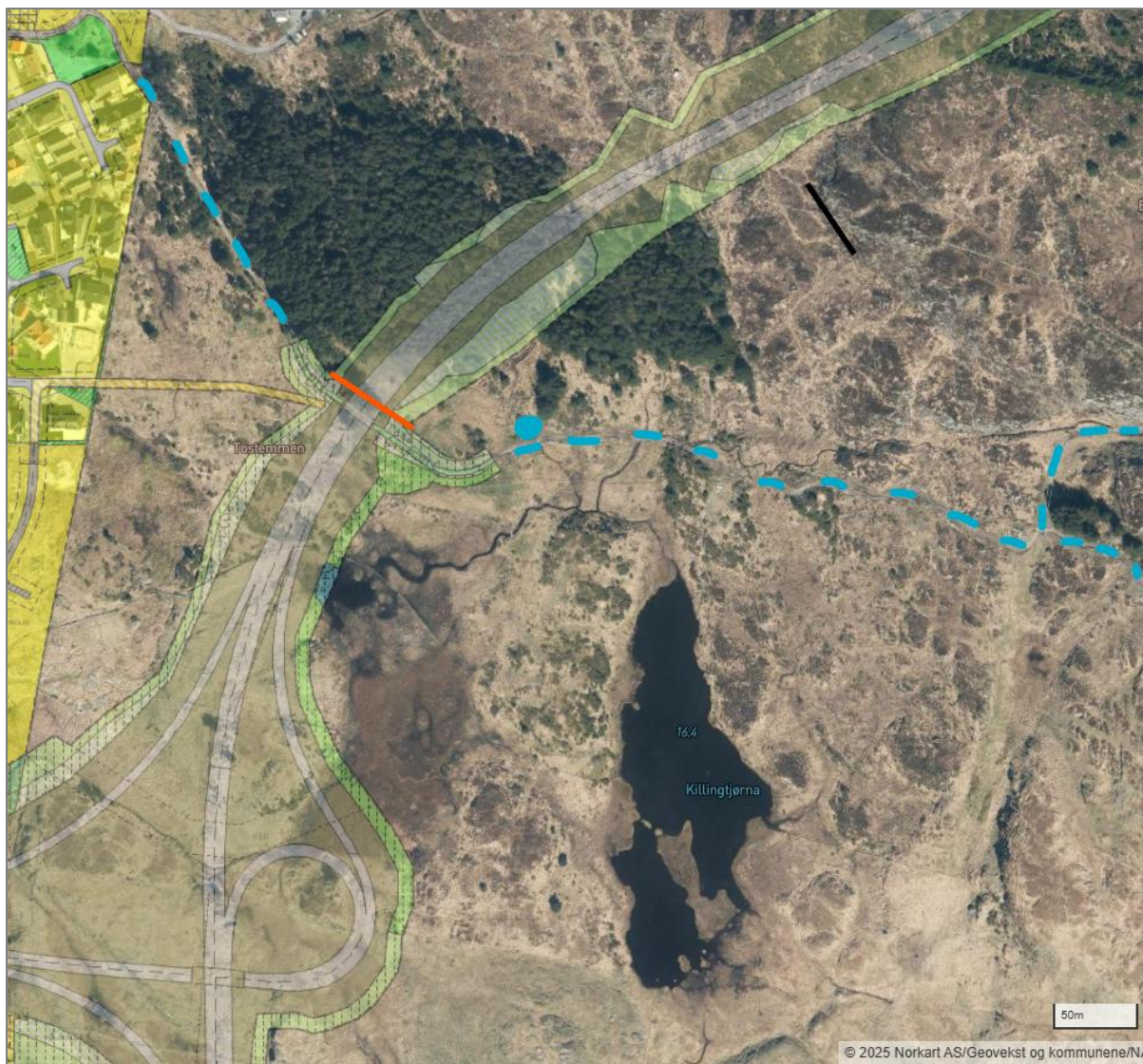
³ https://www.rogfk.no/_f/p1/i6420eb9f-ef8c-4e68-aceb-4da543f888f2/oppsummeringsnotat-strategivalg-bompakke-karmoy.pdf

⁴ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/karmoy-kommune---motsegn-til-kommunedelp/id705387/>

⁵ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/karmoy-kommune--innsigelse-til-kommunedelplan-668-for-fv.47-pa-strekningen---akra-sor---veakrossen/id2523047/>

⁶ <https://www.sivilombudet.no/uttalelser/32600/>

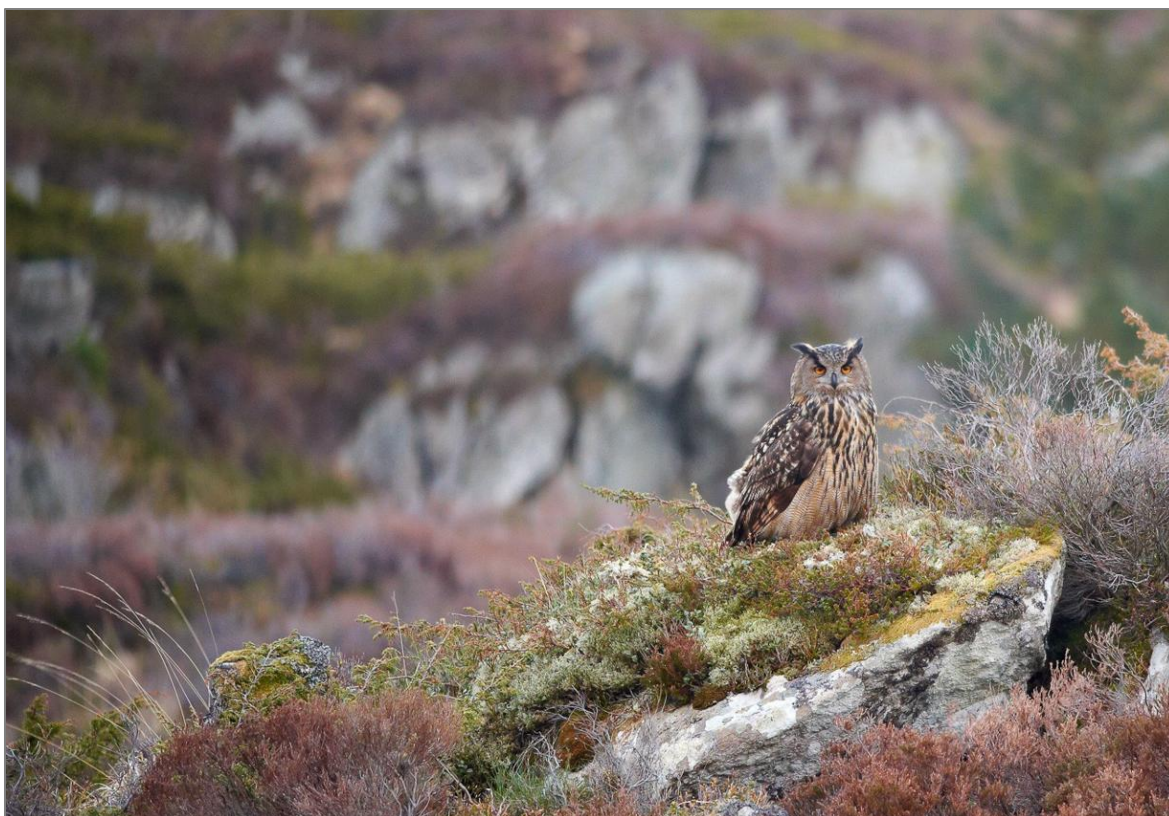
⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nytt-vedtak---innsigelse-til-kommunedelplan-668-for-fv.-47-pa-strekningen-akra-sor---veakrossen-karmoy-kommune/id2621681/>



Avgrensning/plangrense mellom godkjent del (i sør) og ikke-godkjent del av prosjektets reguleringsplan er markert med rødt, like ved Mariaskogen. En mye brukt tursti er markert med stiplet blå linje. Tunnelinnslag for anbefalt miljøtunnel (retning østover) er vist omtrentlig med svart strek (ca 300. meter nordøst for rød strek).

Både Killingtjørn (til høyre) og våtmarksområdet Tostemmen (til venstre) er fuglerike områder, med hekking av bl.a. vipe (kritisk truet), svartstrupe (sterkt truet), rødstilk (nær truet), sivspurv, sivsanger og buskskvett de senere årene. Storspove (sterkt truet) hekker sørvest for Tostemmen. Hele området er også del av hubroterritoriet (sterkt truet), og både sivhauk (nær truet), vandrefalk og havørn har også blitt sett i området. I tillegg finnes det som er Norges og kanskje verdens største bestand av den rosa formen av hvit nøkkerose, i Killingtjørn.

Skal dette vegprosjektet noen gang realiseres, bør det – foruten miljøtunnel – også stilles krav om støyskjerming fra Tostemmen og til tunnelinnslaget (ca. 600 meter). Dette av hensyn både til naturmangfoldet og friluftslivsinteresser. Kartgrunnlag: Kommunekart.com.

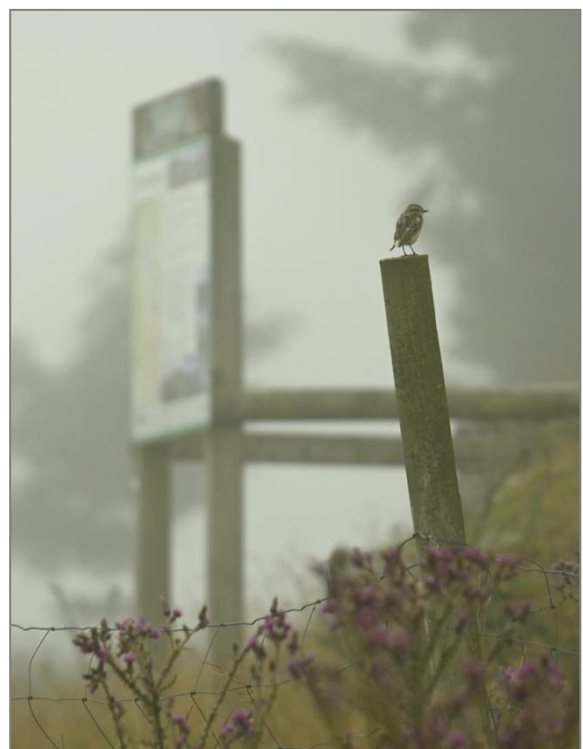


To bilder fra det aktuelle hubroterritoriet. I perioden 2012 – 2018 hadde hubroterritoriet en årlig gjennomsnittlig ungeproduksjon på 1,3 unger pr. år⁸. For perioden 2021–2024 er tilsvarende tall 1,5 unger pr. år. Dette er utrolig gode tall, og vitner om et territorium med god byttedyrbestand (hubro er en generalist). Foto og alle rettigheter: Bjørn Arne Hveding.

⁸ <https://www.dagsavisen.no/debatt/ofrer-du-det-beste-hubroterritoriet-i-rogaland-kleppa/5762131>



Tre bilder fra området mellom stien som er markert på kartet (side 4) og nordre del av Tostemmen og Killingtjørn. Nederst er heipiplerke. De tre bildene, samt bildene på de neste sidene, ble tatt av undertegnede den 19. juli 2025 – i nokså tett morgentåke.



Den markerte stien på kartet (side 4) går forbi skiltet med informasjon om turmulighetene i området. Skiltet er omtrentlig markert med blå runding på kartet på side 4. Fuglene er svartstrupe (hann til venstre og trolig hunn (eller ungfugl) til høyre). Arten, som er sterkt truet, hekker årlig i dette området.



Samme svartstrupehann som forrige side, mens oppe til høyres ses en ungfugl (trolig ung hann) fra samme området.



Løvsanger (til venstre) og jernspurv i samme område som de foregående bildene er tatt.



Turskilt ved stikrysset som er vist til høyre på kartet på side 4. Purpurlyng (nær truet) fra dette området.



I Killingtjørn finner vi etter alt å dømme Norges – og kanskje også verdens – største forekomst av den rosa formen av hvit nøkkerose. I tjernet finner man ulike fargegraderinger, fra helt hvite til sterkt rosa. Det er nok minst tusen slike rosa nøkkeroser i dette tjernet.