



Naturvernforbundet

Bjørnafjorden

Høringsuttalelse

Forslag til statlig reguleringsplan Ådland-Svegatjørn, Prosjekt E39 Stord-Os, Saksnr 20/9401

Til: Kommunal- og distriktsdepartementet

Via: Statens vegvesen

Dato: 30.09.2026

Avsender: Naturvernforbundet i Bjørnafjorden, Org.nr. 933 446 336

E-post: bjornafjorden@naturvernforbundet.no

Innledning

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden viser til forslag til statlig reguleringsplan for E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os/Hordfast), som er lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 22. juni–1. oktober 2026. (<https://www.vegvesen.no/nn/vegprosjekt/europaveg/e39stordos/>)

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber om at denne høringsuttalelsen inngår i det videre beslutningsgrunnlaget for reguleringsplanen.

Lokallagets hovedsyn er at hele prosjektet bør skrinlegges. Man bør heller utbedre de eksisterende veiene og med tiden gå over til elektriske ferger med hyppige avganger. Det er tydelig at det knytter seg betydelig usikkerhet til beregninger av trafikkøkning, ringvirkninger, samfunnsnytte, osv av dette enorme prosjektet. Alle beregninger som blir gjort på forhånd er fremskrivninger og gjetninger, mer eller mindre faglig og empirisk funderte. Ingen har fasiten for hvordan virkningene og eventuell nytte blir før Hordfast er bygget og i drift. Det vi VET allerede nå, er at store og uerstattelige naturverdier, både i kvantitet og kvalitet, blir permanent ødelagt dersom veien bygges.

Vi vil likevel kommentere planforslaget slik det foreligger. Etter vår mening gir ikke planforslaget et tilstrekkelig grunnlag for å konkludere med at den foreslåtte utbyggingen er samfunnsøkonomisk forsvarlig når prosjektets dokumenterte kostnader, naturinngrep, vannmiljøpåvirkning, klimagassutslipp og usikkerhet i nytteeffektene vurderes samlet.

Dette gjelder særlig fordi Statens Vegvesens eget materiale viser at anbefalt løsning C3–D1 har negativ beregnet netto nytte, samtidig som prosjektet innebærer omfattende inngrep i naturtyper og vannmiljøer av høy verdi. (Se Statens vegvesen sin «*Fagrapport – Prissette konsekvensar, reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn*» på <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/e39-stord-os-reguleringsplan>.)

Vi ber derfor om at reguleringsplanen ikke vedtas før disse forholdene er tilstrekkelig dokumentert og vurdert.



Hovedpunkter

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber særlig departementet om å:

1. kreve en oppdatert og transparent samfunnsøkonomisk analyse av prosjektet,
2. redegjøre for hvorfor prosjektet bør realiseres når anbefalt løsning har negativ beregnet netto nytte,
3. synliggjøre hvilke forutsetninger som er avgjørende for lønnsomhetsresultatet,
4. inkludere og synliggjøre usikkerhet i trafikkprognoser og øvrige nytteeffekter,
5. gi en samlet oversikt over permanent og midlertidig arealbeslag,
6. dokumentere konsekvensene for boreonemoral regnskog og rødlistearter,
7. dokumentere konsekvensene for myr og hydrologien i tilgrensende myrområder,
8. foreta konkrete vurderinger etter naturmangfoldloven §§ 8–12,
9. foreta konkrete vurderinger etter vannforskriften § 12 for berørte vannforekomster,
10. dokumentere konsekvensene av inngrep i sjø, sjøbunn og gyteområder,
11. redegjøre for klimagassutslippene knyttet til arealbeslag, bygging, massetransport og drift,
12. sammenligne prosjektet med reelle og mindre naturinngripende alternativer,
13. og særlig redegjøre for hvorfor forbedret ferjedrift, oppgradering av eksisterende E39 og/eller redusert vegstandard ikke kan gi tilstrekkelig måloppnåelse.

Prosjektets egen nyttekostnadsanalyse viser negativ netto nytte

Statens vegvesen opplyser at prosjektet nå er kostnadsberegnet til om lag 53 milliarder kroner, og at netto nytte per budsjettkrone (NNB) er –0,03.[2]

Det innebærer at den anbefalte løsningen ikke har positiv netto nytte i den beregningen som ligger til grunn for reguleringsplanforslaget.

Dette er et vesentlig forhold.

Prosjektet innebærer altså en svært stor offentlig investering samtidig som Vegvesenets egen analyse ikke viser en positiv samfunnsøkonomisk netto nytte.



Naturvernforbundet

Bjørnafjorden

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at planmyndigheten ikke bare viser til prosjektets transportpolitiske mål, men redegjør konkret for:

- hvilken beregnet nytte prosjektet gir,
- hvilke kostnader som inngår,
- hvilke kostnader som ikke inngår,
- hvilke natur- og miljøvirkninger som ikke er prissatt,
- hvilke forutsetninger som er mest utslagsgivende,
- og hvor følsomt resultatet er for endringer i disse forutsetningene.

Det bør særlig fremgå hvor stor endring i trafikk, tidsbesparelser, byggekostnader og andre sentrale variabler som skal til før prosjektet eventuelt får positiv netto nytte.

Dette er nødvendig for at høringspartene skal kunne etterprøve konklusjonen.

Det fremgår videre av Vegvesenets konsekvensanalyse i samme fagrapport at valg av forutsetninger for fremtidig ferjedrift har stor betydning for beregnet netto nytte.

Dersom nullalternativet innebærer en moderne og elektrifisert ferjedrift med høy frekvens, må ny E39 konkurrere mot dette alternativet – ikke mot dagens ferjetilbud.

På samme måte bør det vises hvordan videre utvikling av:

- elektriske ferjer,
- økt frekvens,
- større kapasitet,
- automatiserte eller mer effektive ferjesystemer,
- og forbedringer av eksisterende veinett

påvirker nytten av en full firefelts motorvei.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at det utarbeides en oppdatert sammenligning mellom Hordfast og et realistisk forbedret nullalternativ.

Naturinngrepene må vurderes sammen med den negative netto nytten

Den økonomiske beregningen kan ikke forstås som om den representerer prosjektets fulle samfunnskostnad. Dette skyldes at flere av de viktigste naturkonsekvensene behandles som ikke-prissatte konsekvenser. Planområdet inneholder blant annet boreonemoral regnskog, myr og andre naturtyper med høy verdi. Statens vegvesen opplyser selv at planområdet har store naturverdier, blant annet flere områder med boreonemoral regnskog, som er en sjelden og rødlistet naturtype. (<https://vegvesen.no/nn/vegprosjekt/europaveg/e39stordos/naturmangfald/>).

Det er derfor viktig å skille mellom:



Prissatt netto nytte:

–891 millioner kroner / NNB –0,03.

og:

Samlede samfunnsvirkninger:

prissatte virkninger + naturmangfold + vannmiljø + landskap + klima + andre ikke-prissatte virkninger.

Når den prissatte netto nytten allerede er negativ, blir det særlig viktig å redegjøre for hvordan de betydelige negative ikke-prissatte naturvirkningene skal inngå i den samlede vurderingen.

Boreonemoral regnskog

Boreonemoral regnskog, også kalt «kald» regnskog eller kystregnskog, er svært sjelden, ikke bare i Norge, men i verdenssammenheng, der den forekommer flekkvis i oseaniske, vintermilde områder (Fig.1). I Norge er furuskog på Vestlandet kjerneområde for denne naturtypen. Boreonemoral regnskog er vurdert som «nær truet» (NT) på rødlisten over naturtyper fra 2025. Norge har et internasjonalt ansvar for kystregnskogen.



Fig.1: Forekomst av boreonemoral regnskog i verden. Naturtypen forekommer flekkvis innenfor de grønne markeringene.

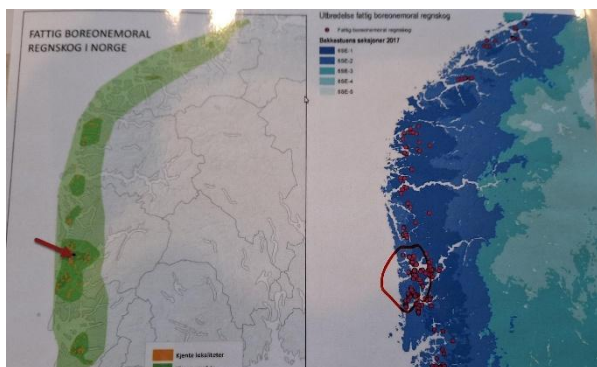


Fig.2: Forekomst av boreonemoral regnskog på Vestlandet.



Boreonemoral regnskog er kjennetegnet av svært høy og stabil luftfuktighet og ligger ofte i mer eller mindre nordvendte, bratte lier, gjerne i nærheten av vassdrag. Den kalde regnskogen har en sentral økosystemfunksjon på grunn av den høye konsentrasjonen av arter som lever i naturtypen. I tillegg er en rekke truede arter knyttet til regnskogen, spesielt lav og moser, som f.eks kystskriftlav, stjernerurlav og praktfiltlav. Naturtypen er også hjem for mange arter som ikke kan leve andre steder, som den ekstremt sjeldne og fredede gulflekktorvlibellen. Norge har et spesielt ansvar for mange av disse artene, da hovedutbredelsen deres finnes hos oss.

Mikroklimaet i regnskogen holdes ved like av furuskogen omkring lokaliteten. Den gjør at det ikke blir for luftig, ikke for tett og skyggefullt, men akkurat passe til å opprettholde de spesielle forholdene som regnskogens arter er avhengige av. For å ta vare på regnskogen, må man derfor beskytte en vid omkrets av den omkringliggende furuskogen. Hogst og andre inngrep i området rundt lokaliteten fører til uttørking på grunn av økt vind og mer sol. Studier viser at blant annet lav påvirkes negativt av hogst 120 meter fra regnskogslokaliteten (*Canadian Journal of Forest Research* 49(5), Nov. 2018). Det er derfor bestemt at det skal være en hensynssone på 150m omkring lokaliteter med boreonemoral regnskog.

Hordfast skjærer rett gjennom den tetteste forekomsten av boreonemoral regnskog på Norges vestkyst (se fig.3). Reksteren, der en stor del av regnskogslokalitetene befinner seg, er et naturområde uten inngrep av betydning. Det er et av de minst berørte områder i regionen, med over 100 år gammel furuskog. Det er også dette som gjør det mulig for regnskogen å eksistere der.

Om Hordfast blir realisert, vil 547 dekar rødlistet kystregnskog gå tapt, enten ved å bli liggende under veitraséen, eller som følge av inngrep i skogen omkring regnskogen. Det er ikke bare selve veitraséen som blir påvirket. Som hovedregel kan man regne at arealet man bygger ut, en vei, en hytte, et hus el.l. kan ganges med 15 når man tar med ringvirkningene som følger med og påvirker omgivelsene i ulik grad. Det kan være terrasser, parkeringsplass, adkomstveier, osv. For Hordfast gjelder dette i like stor grad. Her vil det være massive inngrep under byggingen – anleggsveier, areal for lagring av maskiner og utstyr, tilførselsveier, osv. Senere, når veien er tatt i bruk, får vi lyd- og lysstøy, veisalt, mikroplast, gasser fragmentering av habitater, viltpåkjørsler m.m. I tillegg vil det komme boligfelt, industri, kjøpesentre, osv. Når vi tar med hvor sårbar kystregnskogen er for inngrep innenfor 150 meters avstand, sier det seg selv at store naturverdier går tapt.

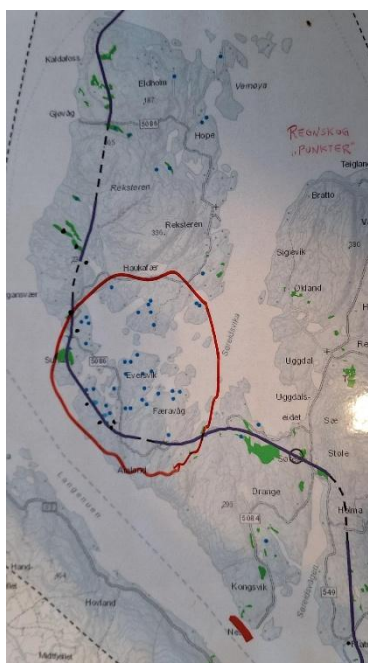


Fig. 4: Reksteren, med Hordfasts trasé. De blå punktene viser regnskogsforekomster.

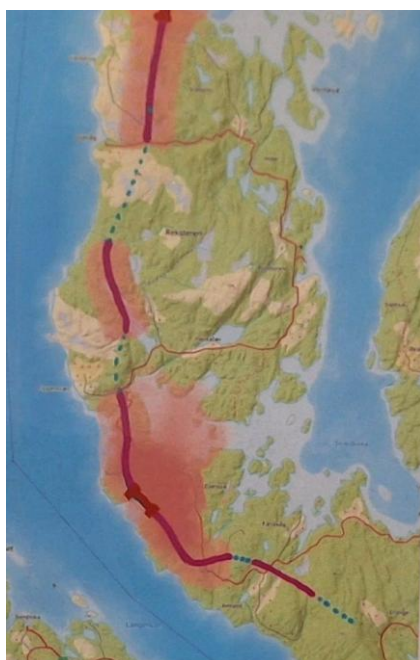


Fig. 5: Det er ikke bare selve veitraséen, som blir påvirket. Lydstøy, lysstøy, mikroplast, veisalt, gasser, habitatfragmentering, påkjørsler av vilt er bare noen av de uunngåelige ringvirkningene.



Fig. 6: I tillegg til konsekvensene nevnt i fig.5 kommer inngrep under bygging, boligfelt, industri, kjøpesentre etc.

Av planomtalen og tilhørende dokumenter fremgår det at valg av trasé fremfor alt er politisk, og ikke gjort av hensyn til naturen som berøres. Det er også overveiende av økonomiske grunner til at man har forkortet tunneler og i det hele tatt ikke gjort det man kunne gjøre for å begrense naturtap og -skade. Hvis Hordfast bygges, vil det være et alvorlig brudd med Naturmangfoldsloven og både nasjonale og internasjonale forpliktelser til å ta vare på natur.

Boreonemoral regnskog er en av de mest sentrale naturverdiene som berøres av prosjektet. Statens vegvesen opplyser selv at planområdet inneholder flere områder med boreonemoral regnskog (<https://vegvesen.no/nn/vegprosjekt/europaveg/e39stordos/naturmangfald/>). Vegvesenet har også fått utarbeidet en egen rapport om samlet belastning på boreonemoral regnskog, samt en egen fagrapport om utredning om økologisk kompensasjon.

Dette viser at naturtypen ikke er en marginal problemstilling i prosjektet.



Naturvernforbundet

Bjørnafjorden

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at departementet i sitt vedtak:

- identifiserer alle regnskoglokalitetene som påvirkes,
- oppgir hvor stort areal som går tapt eller får redusert økologisk funksjon,
- redegjør for fragmentering,
- redegjør for påvirkning på randsoner,
- vurderer effekten av anleggsområder og masselagring,
- vurderer samlet belastning fra andre inngrep,
- og vurderer om avbøtende tiltak faktisk kan opprettholde naturtypens økologiske funksjon.

Det er ikke tilstrekkelig å vise til at enkelte lokaliteter kan spares ved justering av traseen dersom den gjenværende traseen fortsatt medfører vesentlig samlet belastning.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden mener videre at økologisk kompensasjon ikke er et reelt alternativ. En slik løsning vil ikke være i nærheten av å kunne erstatte de verdiene som går tapt i denne utbyggingen. Man kan ikke gjenskape et samspill mellom arter som har brukt over 100 år på å utvikle seg.

Naturmangfoldloven §§ 4 og 5

Naturmangfoldloven § 4 gjelder forvaltningsmål for naturtyper, mens § 5 gjelder forvaltningsmål for arter (<https://lovdata.no/dokument/nl/lov/2009-06-19-100>).

Vegvesenets eget miljømateriale må derfor holdes opp mot disse forvaltningsmålene.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber departementet redegjøre konkret for:

- a) hvilke naturtyper som berøres,
- b) hvilke arter som berøres,
- c) hvordan tiltaket påvirker naturtypenes og artenes økologiske funksjon,
- d) hvordan tiltaket påvirker muligheten for å oppnå forvaltningsmålene,
- e) og hvordan eventuelle konflikter med §§ 4 og 5 er vurdert og vektlagt.

Dette gjelder særlig boreonemoral regnskog og arter knyttet til denne.

Naturmangfoldloven § 8 – kunnskapsgrunnlaget

Naturmangfoldloven § 8 stiller krav til at offentlige beslutninger som berører naturmangfold skal bygge på et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag. Det er positivt at Statens vegvesen har gjennomført omfattende kartlegging. Samtidig gjør prosjektets størrelse og naturverdiene i området at det er viktig å synliggjøre eventuelle kunnskapshull.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at det oppgis:



- hvilke naturtyper som er kartlagt,
- hvilke artsgrupper som er kartlagt,
- når kartleggingene ble gjennomført,
- hvilken metodikk som ble brukt,
- hvilke deler av planområdet som eventuelt ikke er tilfredsstillende undersøkt,
- og hvilken betydning eventuell usikkerhet har for konsekvensvurderingen.

Føre-var-prinsippet – naturmangfoldloven § 9

Dersom det foreligger risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfold, må usikkerhet ikke brukes som begrunnelse for å undervurdere konsekvensene. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at departementet synliggjør hvilke deler av konsekvensanalysen som bygger på usikre forutsetninger, og hvordan denne usikkerheten er behandlet etter naturmangfoldloven § 9. Dette er særlig relevant for naturtyper og arter hvor tap av lokaliteter ikke nødvendigvis kan reverseres gjennom restaurering.

Samlet belastning – naturmangfoldloven § 10

Prosjektets virkninger må ikke bare vurderes isolert. Naturmangfoldloven § 10 krever vurdering av den samlede belastningen på økosystemet. For boreonemoral regnskog er dette særlig relevant. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at det redegjøres for samlet belastning fra:

- E39-prosjektet,
- eksisterende veier,
- kraftlinjer,
- bolig- og fritidsbebyggelse,
- skogbruk,
- andre planlagte tiltak,
- massedeponier,
- og øvrige inngrep.

Det bør også fremgå hvordan prosjektets bidrag til samlet belastning er vurdert i forhold til tålegrensen for de berørte naturtypene.



Miljøforsvarlige løsninger – naturmangfoldloven § 12

Naturmangfoldloven § 12 stiller krav om at det skal tas utgangspunkt i miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at planmyndigheten dokumenterer hvorfor den valgte løsningen er den miljømessig beste av de realistisk gjennomførbare alternativene. Det er særlig relevant fordi Vegvesenet selv har utredet redusert vegstandard. I reguleringsplanarbeidet er blant annet 90 km/t, 100 km/t, smalere firefeltsvei og 2/3-feltsvei vurdert. Den valgte reguleringsplanen bygger på H3-standard med 100 km/t. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden mener derfor at høringsmaterialet bør inneholde en tydelig sammenligning av:

- kostnad,
- netto nytte,
- naturinngrep,
- klima,
- trafiksikkerhet,
- trafikkapasitet,
- og måloppnåelse

for disse alternativene.

Myr – et betydelig arealbeslag

Myr er både en viktig naturtype og et karbonlager. Prosjektets egne arealberegninger viser et betydelig permanent beslag av myrareal. For den anbefalte C3–D1-løsningen er det beregnet om lag **187 600 m² permanent myrbeslag**, tilsvarende omtrent **18,8 hektar**. I tillegg kommer midlertidige inngrep i anleggsperioden.

Det er viktig at dette ikke bare vurderes som et arealspørsmål. Inngrep i myr kan endre hydrologien også utenfor det direkte byggearealet. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden derfor om at det dokumenteres:

1. permanent myrbeslag,
2. midlertidig myrbeslag,
3. areal som påvirkes hydrologisk,
4. mengde karbon som kan gå tapt,
5. risiko for drenering,
6. risiko for uttørking av omkringliggende myr,
7. og hvilke arealer som faktisk kan restaureres etter anleggsperioden.



Sjø, kystvann og gyteområder

Prosjektet innebærer omfattende bygging av bruer og anleggsarbeid nær og over sjø.

Dette gjelder blant annet:

- Bjørnafjorden,
- Langenuen,
- Søreidsvågen,
- Bårdsundet
- og andre kystnære områder.

Vegvesenets miljømateriale beskriver risiko for blant annet fysiske inngrep i sjøbunn, nedslamming og påvirkning på fisk og marine naturverdier. Søreidsvågen er særlig interessant fordi dokumentasjonen omtaler risiko for påvirkning på gytefisk og yngel. Naturvernforbundet ber derfor om en samlet oversikt over:

- gytefelt,
- oppvekstområder,
- marine naturtyper,
- låssettingsplasser,
- sjøbunn som blir berørt,
- utfyllingsareal,
- mudringsareal,
- og forventet partikkelspredning.

Vi ønsker også å understreke at regjeringen i 2026 har valgt å verne ytre Hardangerfjord og Krossfjorden (www.regjeringen.no/no/dokumenter/forskrift-om-vern-av-krossfjorden-marine-verneomrade/id3149078). Statens Vegvesen sine naturinngrep ifbm det foreliggende prosjektet faller midt imellom begge marine verneområder og kommer til å påvirke disse sterkt negativ.

Vannforskriften § 12

Vannforskriften skal sikre beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene.

Regjeringens veiledning understreker at planforslaget må dokumentere vannforekomstenes tilstand og vurdere om planen kan føre til forringelse eller risiko for at miljømålene ikke nås. Dersom dette er tilfelle, må vilkårene i vannforskriften § 12 vurderes.



Dette er særlig relevant for et prosjekt som innebærer:

- bruer,
- tunneler,
- vegfyllinger,
- massehåndtering,
- avrenning,
- inngrep i sjøbunn,
- og anleggsarbeid nær vassdrag og kystvann.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at det utarbeides en tabell for hver berørt vannforekomst med:

Vannforekomst	Dagens tilstand	Miljømål	Påvirkning fra prosjektet	Risiko for forringelse	§ 12-vurdering
---------------	-----------------	----------	---------------------------	------------------------	----------------

En generell konklusjon om at vannmiljøet ivaretas er ikke tilstrekkelig når prosjektet berører mange ulike vannforekomster.

Vilkårene i vannforskriften § 12 må dokumenteres

Dersom tiltaket kan medføre forringelse av en vannforekomst eller hindre at miljømålene nås, må planmyndigheten dokumentere grunnlaget for eventuell bruk av unntaket i § 12 (<https://lovdata.no/dokument/sf/forskrift/2006-12-15-1446>). Det må blant annet redegjøres for:

- hvilke praktisk gjennomførbare tiltak som kan begrense skaden,
- hvorfor disse eventuelt ikke er tilstrekkelige,
- hvilken samfunnsnytte tiltaket gir,
- hvilket tap av miljøkvalitet tiltaket medfører,
- og om formålet kan oppnås med et miljømessig bedre alternativ.[12]

Dette siste punktet er særlig viktig når prosjektet samtidig har negativ beregnet netto nytte.



Klimagassutslipp

Prosjektets klimaeffekt må vurderes i hele livsløpet. Det innebærer blant annet:

- sprengning,
- tunnelbygging,
- produksjon av stål og betong,
- brubygging,
- asfalt,
- transport av masser,
- arealbeslag,
- endringer i karbonlagre,
- drift og vedlikehold.

Vegvesenets egne beregninger viser at arealbeslag utgjør en betydelig del av de direkte utslippene. Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at klimaregnskapet presenteres slik at det er mulig å se følgende:

a) utslipp fra arealbeslag,

b) utslipp fra bygging,

c) utslipp fra materialproduksjon,

d) utslipp fra massetransport,

e) utslipp fra drift,

f) og eventuelle utslippsbesparelser som følge av endret trafikk.

Det bør også oppgis hvor stor andel av prosjektets klimagassutslipp som skyldes irreversible arealendringer.



Masser og deponering

Et prosjekt av denne størrelsen vil generere store mengder overskuddsmasser. Massedisponering må derfor vurderes som en del av prosjektets samlede naturbelastning. Naturvernforbundet i Bjørnafjorde ber om at det oppgis:

- totalt masseoverskudd,
- hvilke massetyper det gjelder,
- hvor massene skal deponeres eller brukes,
- hvilke naturarealer som berøres av masselagring,
- hvilke vannforekomster som kan påvirkes,
- og hvor store arealer som beslaglegges midlertidig og permanent.

Massehåndtering må ikke behandles som et sekundært spørsmål dersom den i praksis innebærer nye naturinngrep.

Vurdering av alternativer

Planprogrammet og reguleringsplanarbeidet har allerede vurdert redusert vegstandard. Det er derfor naturlig å stille spørsmålet:

Er det nødvendig å bygge den planlagte firefeltsveien i sin nåværende form for å oppnå prosjektets mål?

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber om en sammenligning mellom:

Alternativ A

Full utbygging C3–D1 slik planforslaget foreligger.

Alternativ B

Redusert vegstandard.

Alternativ C

Trinnvis utbygging.

Alternativ D

Forbedret ferjedrift kombinert med målrettede utbedringer av eksisterende E39.

Alternativ E

En kombinasjon av forbedret ferjedrift, eksisterende vei og mindre nye veianlegg.



For hvert alternativ bør følgende oppgis:

- investeringskostnad,
- netto nytte,
- NNB,
- trafikk,
- reisetid,
- ulykkesvirkning,
- klimagassutslipp,
- myrbeslag,
- naturmangfold,
- vannmiljø,
- og arealbeslag.

Prinsippet om forholdsmessighet

Prosjektets størrelse tilsier at nytten må vurderes opp mot de samlede ulempene. En investering på minst 53 milliarder kroner, kombinert med negativ beregnet netto nytte og betydelige naturinngrep, tilsier etter mitt syn at beslutningsgrunnlaget må være særlig grundig. Det bør ikke være tilstrekkelig å vise at prosjektet gir kortere reisetid. Det avgjørende spørsmålet må etter vår mening være:

Gir denne konkrete utformingen av E39 den samfunnsmessige nytten som kreves for å forsvare kostnadene og de irreversible naturinngrepene?

Konkrete spørsmål til planmyndigheten

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber Kommunal- og distriktsdepartementet besvare følgende spørsmål i forbindelse med behandlingen:

Økonomi

- Hvorfor anbefales prosjektet når beregnet NNB er $-0,03$?
- Hva er prosjektets netto nytte med oppdaterte kostnader?
- Hvor følsomt er resultatet for økte byggekostnader?
- Hvor følsomt er resultatet for lavere trafikk enn prognostisert?
- Hvor følsomt er resultatet for forbedret elektrisk ferjedrift?
- Hvilke av prosjektets naturkostnader er inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen?



Naturmangfold

- Hvor stort areal boreonemoral regnskog går tapt?
- Hvor mange lokaliteter får redusert økologisk funksjon?
- Hvordan er samlet belastning etter naturmangfoldloven § 10 vurdert?
- Hvordan er føre-var-prinsippet etter § 9 anvendt?
- Hvordan er konflikten med forvaltningsmålene i §§ 4 og 5 vurdert?
- Hvorfor er valgt lokalisering den miljøforsvarlige løsningen etter § 12?

Myr

- Hvor stort permanent myrbeslag blir det?
- Hvor stort midlertidig beslag blir det?
- Hvor stort areal kan bli påvirket av endret hydrologi?
- Hvor mye karbon forventes frigitt fra berørte myrområder?

Vann og sjø

- Hvilke vannforekomster påvirkes?
- Hvilke får fysisk endring?
- Hvilke kan få redusert økologisk tilstand?
- Hvilke vannforekomster krever vurdering etter vannforskriften § 12?
- Hvordan oppfylles vilkårene i § 12 for hvert enkelt inngrep?

Alternativer

- Hvorfor er ikke redusert vegstandard valgt?
- Hvorfor er ikke trinnvis utbygging vurdert som et reelt alternativ?
- Hva blir naturbesparelsen ved redusert vegstandard?
- Hva blir kostnadsbesparelsen?
- Hva blir forskjellen i netto nytte?



Anmodning om videre behandling

På bakgrunn av ovennevnte ber Naturvernforbundet om at Kommunal- og distriktsdepartementet:

1. ikke vedtar reguleringsplanen før de ovennevnte forholdene er tilstrekkelig dokumentert,
2. krever en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse,
3. krever en samlet vurdering av prosjektets natur- og klimabelastning,
4. krever konkrete vannforskriften § 12-vurderinger for alle berørte vannforekomster,
5. krever en tydelig dokumentasjon av konsekvensene for boreonemoral regnskog,
6. krever en samlet oversikt over permanent og midlertidig myrbeslag,
7. krever at alternative løsninger sammenlignes på like vilkår,
8. og vurderer om prosjektets samlede kostnader og irreversible miljøvirkninger står i rimelig forhold til den dokumenterte nytten.

Avslutning

Naturvernforbundet mener ikke at behovet for bedre transportforbindelse mellom Stord og Os skal avvises uten vurdering.

Spørsmålet er om den løsningen som nå foreslås, med en investeringskostnad på minst 53 milliarder kroner, negativ beregnet netto nytte og omfattende inngrep i natur- og vannmiljø, er den løsningen som gir best samlet samfunnsnytte.

Statens vegvesen har selv dokumentert at planområdet inneholder store naturverdier og at det er nødvendig å utrede økologisk kompensasjon.

Når prosjektets prissatte netto nytte samtidig er negativ, mener vårt lokallag at terskelen for å godta irreversible naturinngrep må være høy.

Naturvernforbundet i Bjørnafjorden ber derfor om at beslutningen baseres på et oppdatert, etterprøvbart og samlet beslutningsgrunnlag der økonomi, transport, klima, naturmangfold og vannmiljø vurderes samlet.

Med vennlig hilsen

Silke Becker, Styreleder

Ida Kaland, Styremedlem

Onsdag, 30. september 2026