



Naturvernforbundet
Hordaland



Naturvernforbundet Hordaland

Kontaktperson: Tom Skauge

Norges Miljøvernforbund

Kontaktperson: Roald Kvamme

Natur og Ungdom

Kontaktperson: Ada Skjensvold

Høringsuttalelse til reguleringsplan for E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)

Reguleringsplanen må forkastes og prosjektet stoppes

Saksnummer: 20/9401

Til: Statens vegvesen

30. september 2026

Innhold

1 Hovedbudskap og konklusjon	3
2 Kritisk tap av naturmangfold	6
2.1 Omfanget er dokumentert av Statens vegvesen selv	6
2.2 Mindre skadelige løsninger er valgt bort uten tilstrekkelig begrunnelse	9
2.3 Tapet er usikkert, og viktige mekanismer er ikke kvantifisert	13
2.4 Kompensasjonen er ikke dokumentert å kunne oppveie tapet	15
2.5 Nasjonale og internasjonale forpliktelser	17
2.6 Sammenfatning	17
3 Kulturminner	18
3.1 Utrederne sier selv at konklusjonene er for milde	19
3.2 Kunnskapen fantes – og var lovet brukt	19
3.3 Hva planen gjør med funnene	21
3.4 Bårdsundet og Søreid: verdier satt uten materialet som avgjør dem	22
3.5 Rettslig ramme	23
3.6 Hva organisasjonene ber om	24
4 Statens vegvesen har ikke sammenstilt prissatte og ikke-prissatte konsekvenser	25
4.1 Det finnes ingen samlet vurdering for hele prosjektet	25
4.2 Der sammenstillingen finnes, er den gjort feil	27
4.3 For 77 prosent av strekningen er siste steg utelatt	29
4.4 Den positive siden av vekten er ikke dokumentert	31
4.5 Hva organisasjonene ber om	33
5 Klimagassutslipp: én million tonn netto økning, og et regnskap som ikke henger sammen	34
5.1 To regnskap uten avstemming	34
5.2 Bruenes klimaregnskap er ikke lagt fram	35
5.3 Ingen av regnskapene viser når utslippene kommer	36
5.4 Ferjeforutsetningen avgjør fortegnet	37
5.5 Store arealutslipp, beregnet med stor usikkerhet	38
5.6 Spørsmål Statens vegvesen må besvare	38
6 Nyten hviler på trafikkvekst – og staten betaler samtidig for å holde veksten nede	39
6.1 Hordfast er et trafikkvekstprosjekt	39
6.2 Nyere framskrivninger gir langt lavere vekst enn konseptvalget bygde på	40
6.3 Beregnet uten bompenger, i et prosjekt som skal bompengefinansieres	42
6.4 Nullvekstmålet er ikke behandlet i planforslaget	43
6.5 Nasjonale føringer peker motsatt veg	45
6.6 Trafikksikkerhet: gevinsten er ikke dokumentert i tiltakshavers egne tall	45
6.7 Spørsmål Statens vegvesen må besvare	46
7 Øvrige forhold – spørsmål Statens vegvesen må besvare	47
7.1 Bjørnafjordbrua: sikkerhet og regularitet	47
7.2 Samfunnsøkonomi og beslutningsgrunnlag	50
7.3 Vann, vilt, masser og anleggsfase	52
7.4 Statens vegvesens dobbeltrolle og nøytraliteten i beslutningsgrunnlaget	54
7.5 Risiko som ikke er avklart eller sikret i planen	58
7.6 Oversikt over spørsmålene	60
7.7 Dokumentasjon som mangler i høringsgrunnlaget	62
8 Krav	62
8.1 Prinsipalt krav	62
8.2 Dersom planen likevel behandles videre: dette må foreligge og høres før vedtak	63
8.3 Subsidiære krav til planens innhold, i tiltakshierarkiets rekkefølge	65

8.4	Krav til saksbehandlingen	67
Vedlegg		67
	Vedlegg A – Statsforvalterens krav i 2021 mot det som ble levert	67
	Vedlegg B – Konsekvensgrader per delområde, naturmangfold, Hodnanes–Beltestad	69
	Vedlegg C – Konsekvensgrad utledet fra fagnotatets egne vurderinger: Tysnes Beltestad– Bjørnafjorden og Stord	70
	Vedlegg D – Kryssingen av Bårdsundet 2015–2026: tunnel var mulig, kostnadsberegnet og valgt bort	78
	Vedlegg E – Kulturminner som søkes frigitt: Bårdsundet nord og Søreid	81
	Vedlegg F – Kildeliste	83

1 Hovedbudskap og konklusjon

Naturvernforbundet Hordaland, Norges Miljøvernforbund og Natur og Ungdom viser til høringen av statlig reguleringsplan for E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast), Statens vegvesens sak 20/9401, med høringsfrist 1. oktober 2026. Uttalelsen er avgitt i fellesskap; i det følgende omtales avsenderne samlet som *organisasjonene*. Uttalelsen er stilet til Kommunal- og distriktsdepartementet som planmyndighet etter plan- og bygningsloven § 6-4, via Statens vegvesen som forslagsstiller.

Organisasjonenes konklusjon er at reguleringsplanen må forkastes, og at prosjektet må stoppes.

Uttalelsen bestrider ikke de faglige funnene i Statens vegvesens egne utredninger. Den tar dem på ordet. Fire forhold, alle dokumentert av tiltakshaver selv, bærer konklusjonen.

Planen er etter Statens vegvesens egen vurdering i strid med naturmangfoldlovens forvaltningsmål, og det som skulle bøte på det, er ikke sikret. Fagnotatet for naturmangfold konkluderer med at tiltaket «utan ytterlegare skadereduserande tiltak» er «i strid med forvaltningsmåla i §§ 4 og 5» for boreonemoral regnskog og for den sterkt truede kransporelaven, og planomtalen gjengir konklusjonen med samme styrke.¹ Kompensasjonsrapporten fastslår at tiltakshierarkiets første trinn, å unngå skade, «ikkje [er] oppfylt» i korridorvalget, og at reguleringsfasen kortet inn tunneler og bruer «for å redusere kostnader».² Det tiltaket som skal reparere dette, økologisk kompensasjon, har verken arealer («Det har ikkje vore ein del av oppdraget å finne areal»), avklart hjemmel eller plass i planbestemmelsene.³ Samtidig er det dokumentert at unngå-tiltak var mulige, kostnadsberegnet og valgt bort: en tunnel under Bårdsundet for om lag 0,9 mrd. kroner i 2016, og tunnelalternativet C2 på Hodnanes–Beltestad, med om lag 0,75 mrd. kroner høyere investeringskostnad, i 2024.⁴ Om lag én milliard ble ansett som for mye for å unngå skaden; 20–50 millioner er tiltakshavers eget, usikre anslag for hva det vil koste å kompensere hele prosjektets naturtap, skjøtsel og etterundersøkelser medregnet.⁵ Tallene er ikke direkte sammenlignbare, men forholdet mellom dem viser hvor tyngdepunktet er lagt. Hierarkiet er snudd på hodet. Dette er tema for kapittel 2.

Beslutningsgrunnlaget viser ikke hva prosjektet koster i natur og kulturarv. For vegtraseen finnes konsekvensutredning med sammenstilling av ikke-prissatte tema bare for Hodnanes–Beltestad, 23 prosent av strekningen. Der den finnes, setter Statens vegvesen «kritisk negativ» og «svært stor negativ» konsekvens for naturmangfold, men samlet grad settes lavere: for anbefalt alternativ til «middels», i strid med regelen i Miljødirektoratets veileder om at samlet konsekvens ikke skal settes lavere enn alvorligste fagtema, og for

¹ Fagnotat naturmangfold, E39 Ådland–Svegatjørn (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendraget, s. 11. Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, 30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 183: «tiltaket er i strid med forvaltningsmåla for naturtypen boreonemoral regnskog (§ 4), og for arten kransporelav (§ 5)»; s. 188: «i strid med prinsippet i § 10, og med forvaltningsmåla i naturmangfoldlova §§ 4 og 5». Kransporelav: 25 av 227 individer i Norge, 11 prosent, jf. Vurdering av samla belastning på boreonemoral regnskog (Miljøfaglig Utredning, rapport 2024-46), tabell 4 og 5, s. 29.

² Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Multiconsult/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 5.1.1, s. 44: «Når ein ser på naturmangfold separat er difor ikkje tiltakshierarkiet sitt høgst prioriterte nivå oppfylt med det vedtaket som vart gjort»; tabell 5-3, s. 48, om verdioptimaliseringen 2021.

³ Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 6–8, og tabell 5-7, s. 58. Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn inneholder ingen bestemmelse om økologisk kompensasjon (kap. 1.8 og kap. 5).

⁴ Planomtale, statleg kommunedelplan E39 Stord–Os, høyringsframlegg 01.11.2016, s. 7 og 103 (ikke lenger tilgjengelig på vegvesen.no; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/SVV_planomtale_hoyringsframlegg_01-11-2016.pdf); Statens vegvesen Region vest, Høyringsuttalar til kommunedelplan med KU for E39 Stord–Os, notat til Vegdirektoratet 19.10.2017, s. 13. Konsekvensutgreiing Hodnanes–Beltestad, samlerapport (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 59 (netto nytte –0,89 mrd. kr for C3-D1 mot –1,99 mrd. kr for C2-D1) og s. 60 («netto nytte er avgjerande»). Investeringskostnad 53,01 mrd. kr for C2-D1 mot 52,26 mrd. kr for C3-D1: Planomtale, s. 19, og tabell 13-2, s. 238. Kronologien for Bårdsundet følger som vedlegg D.

⁵ Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 9 (omfang A+ «rundt 20 millionar kr», omfang D «rundt 50 millionar kr», «usikre tal som kan verte vesentleg endra fram til realisering»), og tabell 5-14, s. 77 (prisnivå 2022–23; «Skjøtsel og etterundersøkingar er lagt inn i kalkylane»).

alternativet med kritisk negativ konsekvens til «stor», i strid med Statens vegvesens egen håndbok.⁶ For de resterende 77 prosentene er det ikke satt konsekvensgrad i det hele tatt; planomtalen sier selv at den samlede vurderingen «er gjort på grunnlag av det tverrfaglege samarbeidet over tid», altså ikke i et dokument som kan etterprøves.⁷ Alle tre kulturarvrapportene bygger på kunnskap «pr. mars 2022», før fylkeskommunens registrering fant 206 lokaliteter, de fleste automatisk fredet; utrederne skriver selv at verdi, påvirkning og «den samla konsekvensgraden» ville blitt høyere om funnene var med.⁸ Statsforvalteren ba i 2021 om oppdatert konsekvensutredning for hele planområdet. Departementet fulgte opp da det fastsatte planprogrammet i 2023, og krevde at plandokumentene «skal inneholde ei samla og oppdatert vurdering av konsekvensar for naturmangfold og andre aktuelle tema for heile planområdet», som supplement til tidligere konsekvensutredning.⁹ Den er ikke levert i etterprøvbart form. Dette er tema for kapittel 3 og 4.

Det finnes ingen dokumentert samfunnsgevinst som kan forsvare tapet. Anbefalt alternativ er beregnet til 52,26 mrd. kroner i investeringskostnad (2022-kroner). Netto nytte er negativ i Statens vegvesens egne tall, -0,89 mrd. kroner, beregnet uten bompenger i et prosjekt som skal bompengefinansieres.¹⁰ Prosjektet øker klimagassutslippene med om lag én million tonn CO₂-ekvivalenter over analyseperioden, også etter at ferjene er borte, og nær 1,2 millioner tonn utløses av bygging og arealinngrep.¹¹ Med åpning i 2032, slik nytteberegningen forutsetter, faller byggingen i årene fram mot klimalovens mål for 2030 og 2035; en tidsfordelt utslippsprofil er ikke lagt fram. Trafikantnyttene kommer av kortere reisetid og lavere kostnader for dagens og nye reiser, men trafikken over Bjørnafjorden to- til tredobles, den største nyttegruppen blant personreisene er det Statens vegvesen kaller fritidsreiser (alle reiser utenom arbeid og arbeidsreiser), og trafikken lander i et byområde der staten samtidig betaler for nullvekst i biltrafikken.¹² Tiltakshavers egen trafikksikkerhetsrapport gir flere drepte og hardt skadde, ikke færre.¹³ EFSEKT-beregningen gir en liten reduksjon for et større område; forskjellen er ikke avklart, og begge beregningene gir høyere ulykkeskostnad. At prosjektet likevel skal oppfylle samfunnsmålet og gi positive regionale virkninger, bygger på en kvalitativ fagrapport med forbehold som begrenser hva konklusjonen kan brukes til, med feil som kontrollen ikke har fanget opp, og der kildehenvisningene er gjennomgående forskjøvet i forhold til referanselisten (kapittel 4.4). Dette er tema for kapittel 5 og 6.

Planen vedtas for et prosjekt staten ikke har prioritert. Hordfast ligger i utviklingsporteføljen i Nasjonal transportplan 2025–2036. Reguleringsplanen fullføres for å gi «det beste grunnlaget for å vurdere prosjektet ved en senere rullering».¹⁴ Samme melding fastsetter som regjeringens «hovedstrategi for transportpolitikken» å «ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må», og slår fast at «Det viktigste

⁶KU samlerapport Hodnanes–Beltestad, tabell 5-8, s. 57; Miljødirektoratet, veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø, kap. 11.4.1; Statens vegvesen, håndbok V712 (2021), tabell 6-7, s. 124. Se Tabell 1 og Tabell 2.

⁷Planomtale, kap. 12, s. 224, og kap. 13.2, s. 239. Andelen 23/77 prosent: Hodnanes–Beltestad 12,6–12,8 km av 55 km, Planomtale s. 12 og tabell 13-1, s. 237.

⁸KU temarapport kulturarv, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), «Uvisse», s. 11–12; Vestland fylkeskommune, Arkeologiske registreringar E39 Stord–Os 2022–2024 (25.02.2025). Se kapittel 3.

⁹Kommunal- og distriktsdepartementet, Fastsetjing av planprogram for statleg reguleringsplan for E39 Stord–Os, brev 26.09.2023, ref. 22/2603-28, avsnittet «Endringar i forslaget til planprogrammet etter høyring». Se kapittel 4.1.

¹⁰Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, rev. 24.03.2026), s. 19 (investeringskostnad 2022-kr, netto nytte 2023-kr). Fagrapport prissette konsekvensar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 5-11, s. 32, og kap. 2.3, s. 16: «Berekningane i denne rapporten er difor gjort utan bompengennevning.»

¹¹Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 5-6 til 5-8, s. 27–28 (netto økning 981 000–1 008 000 tonn CO₂-ekv. over 40 år; 1 163 951 tonn før åpning for C3-D1, delsum regnet ut av oss). Se tabellen i kapittel 5.3.

¹²Planomtale, s. 57 (ÅDT 3 220 på ferjesambandet Sandvikvåg–Halhjem i 2023); Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 4-2, s. 21 (ÅDT 10 400 i 2032), og figur 5-1, s. 24 (fordeling av trafikantnytte); Planomtale, s. 39: prosjektet «vil bidra til trafikkvekst og auka klimagassutslipp». Byvekstavtale for Bergensområdet 2019–2029, der Bjørnafjorden kommune er part. Se kapittel 6.

¹³Fagrapport Konsekvensanalyse av trafiktryggleiken (Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 8: «om lag 4 fleire drepne, 19 fleire hardt skadde og 174 fleire lettare skadde» i analyseperioden.

¹⁴Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, s. 180; sitert i Fagrapport prissette konsekvensar, s. 10. Ekspropriasjonsgrunnlag: Planomtale, kap. 8.4.2, s. 194, jf. plan- og bygningsloven § 16-2.

transportsektoren kan gjøre for å redusere negativ påvirkning på natur er å redusere arealinngrepene».¹⁵ Et vedtak binder likevel arealbruken og gir grunnlag for ekspropriasjon, og binder natur og kulturminner, der inngrepene er irreversible, til et prosjekt uten finansiering. Beslutningsgrunnlaget er dessuten utarbeidet av en etat som i eget informasjonsmaterieell framstår som prosjektets pådriver: Overfor interesseselskapet Stavanger2Bergen/Hordfast AS omtaler Statens vegvesen strekningen som «Det viktigste samferdselsprosjektet i Norge i årene som kommer», og i brosjyren som ble lagt fram midt i høringsperioden, er konsekvensene for natur og kulturarv utelatt.¹⁶ Departementet må derfor sikre en uavhengig kvalitetssikring av de ikke-prissatte konsekvensene før vedtak. Dette er tema for kapittel 7.

Et prosessuelt poeng. Statsforvalteren i Vestland skrev i 2021 at naturverdiene i planområdet «må utan tvil vere den klart største konsentrasjonen av viktige naturførekomstar i heile prosjektet for ny E39 Kristiansand til Trondheim», og at de «er soleklart innafor innslagspunktet for motsegn» etter rundskriv T-2/16.¹⁷ I en statlig plan har Statsforvalteren likevel ingen innsigelsesrett. Den sikkerhetsventilen som ville stanset en kommunal plan med disse verdiene, er koblet ut. Ansvaret for at naturmangfoldloven kapittel II faktisk anvendes, ligger derfor fullt og helt hos departementet. Organisasjonene ber om at departementets vedtak gjengir og besvarer Statsforvalterens uttalelse i denne høringsrunden punkt for punkt, og at hvert av punktene i denne uttalelsen besvares enkeltvis i merknadsbehandlingen, med henvisning til dokument og side.

Subsidiært. Dersom departementet likevel går videre, må beslutningsgrunnlaget først fullføres og legges ut til ny høring, og planen må endres i tiltakshierarkiets rekkefølge: unngå først, ved lengre tunneler, blant annet under Bårdsundet, og tunnelalternativet C2 på Hodnanes–Beltestad; deretter begrense; og kompensasjon bare som siste ledd, med arealer, forholdstall, finansiering og varig sikring fastsatt før vedtak. Etter organisasjonenes vurdering kan kompensasjon ikke reparere strid med naturmangfoldloven §§ 4 og 5 når et tidligere trinn i hierarkiet er dokumentert mulig og valgt bort. Kravene er samlet i kapittel 8.

Uttalelsens oppbygning. Kapittel 2 behandler tapet av naturmangfold og kapittel 3 kulturminnene. Kapittel 4 viser at disse tapene ikke er sammenstilt med de prissatte konsekvensene. Kapittel 5 behandler klimagassutslippene og kapittel 6 trafikkveksten og forholdet til nullvekstmålet. Kapittel 7 samler øvrige forhold som nummererte spørsmål Statens vegvesen må besvare. Kapittel 8 samler kravene. Vedleggene dokumenterer: Statsforvalterens krav fra 2021 mot det som er levert (A), konsekvensgrader per delområde (B og C), kronologien for kryssingen av Bårdsundet med primærdokumenter (D), kulturminnene som søkes frigitt (E) og en samlet kildeliste (F). Vista Analyses gjennomgang av vurderingsgrunnlaget for prosjektet (rapport 2026/50) oversendes som eget dokument sammen med denne uttalelsen, og vi ber om at merknadene i den besvares enkeltvis på samme måte som kravene og spørsmålene her. Denne uttalelsen konsentrerer seg om rettsgrunnlag, metode og tiltakshavers egne tall. Lokal kunnskap om bruk av områdene, landskap og friluftsliv utdypes i uttalelsene fra lokale lag og foreninger.

¹⁵Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 13.2, s. 160 (hovedstrategien; jf. kap. 10.2 «Ta vare på eksisterende infrastruktur», s. 120 ff., og sammendraget s. 7), og sammendraget, s. 8 (arealinngrepene).

¹⁶Statens vegvesen, *E39 Bokn–Bømlafjorden. Presentasjon lag/org 11 juni 2025*, s. 5; Statens vegvesen, *E39 Stavanger – Bergen kort fortalt*, brosjyre august 2026, s. 4–18, presentert for Stavanger2Bergen 18.08.2026. Se kapittel 7.4, spørsmål S7.19–S7.24.

¹⁷Statsforvalteren i Vestland, *Fråsegn til offentleg ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord–Os – utarbeiding av planprogram*, 30.11.2021, s. 6. Fråseggen er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/statsforvalteren_vestland_2021-fraasegn_til_offentleg_ettersyn_av_statleg_reguleringsplan_E39_Stord-Os--utarbeiding_av_planprogram.pdf. Se vedlegg A.

2 Kritisk tap av naturmangfold

Dette kapitlet bygger i hovedsak på Statens vegvesens egne fagrapporter og på planomtalen. De dokumenterer omfattende tap og forringelse av natur, særlig boreonemoral regnskog¹⁸ og leveområder for truede lavarter. Planomtalen konkluderer selv med at tiltaket er i strid med forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5 for boreonemoral regnskog og kransporelav, og med prinsippet om samlet belastning i § 10.¹⁹ Organisasjonene bestrider ikke disse funnene; de er snarere forsiktige (kapittel 2.3). Organisasjonene mener de ikke er tillagt tilstrekkelig vekt ved valg av løsninger: mindre skadelige alternativer er valgt bort uten at avveiningen er dokumentert på dagens kunnskapsgrunnlag, og den økologiske kompensasjonen som skal håndtere restskaden, har verken arealer, dokumentert tilleggsgevinst eller bindende gjennomføring.

2.1 Omfanget er dokumentert av Statens vegvesen selv

Inngrepets størrelse. Det er registrert 523 delområder med naturverdier i utredningsområdet. Mellom 232 og 240 av dem påvirkes av planen, avhengig av alternativ på Hodnanes–Beltestad og medregnet masselagrene.²⁰ Kompensasjonsrapporten oppgir at 122 delområder med verdifull natur etter rundskriv T-2/16 blir forringet eller ødelagt, og at masselagrene kan ødelegge ytterligere to.²¹ Dette er den naturen rundskrivet regner som av nasjonal eller vesentlig regional interesse.

Boreonemoral regnskog. Utredningen av samlet belastning anslår at 30 regnskoglokaliteter rammes av vegen og masselagrene; planomtalen oppgir 30–32 avhengig av alternativ.²² Om lag 60 dekar går tapt direkte, og ytterligere om lag 139 dekar forringes av kanteffekter, til sammen 199 dekar.²³ Sammen med E39 Heiane–Ådland og vedtatte reguleringsplaner på Stord anslås 547 dekar tapt eller forringet – 14 prosent av arealet og 18 prosent av lokalitetene med regnskog som er kjent på Tysnes og i kjerneområdene på Stord og i tidligere Os.²⁴ Fagnotatet måler betydningen på en annen måte: av 933 registrerte forekomster av boreonemoral regnskog i Norge ligger 396, eller 42 prosent, i Stord, Tysnes og Bjørnafjorden.²⁵ Tallet gjelder antall registrerte forekomster, ikke areal, og et større område enn prosentandelene foran. Det er derfor ikke direkte sammenlignbart med dem. Utrederne understreker hvor dette skjer: «E39 går gjennom det største kjerneområdet for boreonemoral regnskog i Noreg», og det viktigste delområdet på Tysnes, fra Beltestad til sørenden av Reksteren, er det den nye vegen «skjer direkte gjennom».²⁶ Departementet la det samme til grunn i 2019: «E39 Stord-Os vil gå

¹⁸Rødlistekategoriene for naturtyper i plangrunnlaget og i vedlegg C, for boreonemoral regnskog VU (sårbar), følger Norsk rødliste for naturtyper 2018, som plangrunnlaget bygger på. Rødlista for naturtyper 2025 bygger på NiN 3, der boreonemoral regnskog ikke lenger er én egen vurderingsenhet; Miljødirektoratet tar den nye lista i bruk fra 2027. Endringen gjenspeiler ny inndeling, ikke bedret tilstand.

¹⁹Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, rev. 24.03.2026), kap. 8.3.9, s. 183 og s. 188. I det følgende «Planomtale».

²⁰Fagnotat naturmangfold, E39 Ådland–Svegatjørn (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendraget, s. 11; Planomtale s. 184. I det følgende «Fagnotat naturmangfold». Delområder i ulike registreringskategorier kan overlappe geografisk.

²¹Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Multiconsult/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 5-6, punkt 2, s. 57. I det følgende «Rapport økologisk kompensasjon». Vegtiltakets arealbeslag er i Planomtale s. 21 oppgitt til ca. 3 000 dekar; reguleringsplanens samlede beslag i ikke-utbygd areal, medregnet midlertidige anleggsområder, er i kompensasjonsrapportens tabell 5-4, s. 55, beregnet til 25 204–25 638 dekar.

²²Vurdering av samla belastning på boreonemoral regnskog (Miljøfaglig Utredning, rapport 2024-46, for Statens vegvesen), kap. 4.2, s. 20; Planomtale s. 186. I det følgende «Samla belastning». Fagnotat naturmangfold, s. 146, gir samme sum fordelt: 25 lokaliteter på Stord, på Tysnes mellom Beltestad og Bjørnafjorden og i Bjørnafjorden, 4–6 på Hodnanes–Beltestad avhengig av alternativ, og én ved masselagrene.

²³Samla belastning, sammendraget, s. 9, og kap. 4.2, s. 20.

²⁴Samla belastning, tabell 1, s. 22, og tabell 3, s. 28. Brøtteksten på s. 22 oppgir 542 dekar, tabellene 547; SVV bes avstemme tallene. Grunnlagsdata fra Naturbase per 12.01.2023.

²⁵Fagnotat naturmangfold, kap. 9.1, s. 146: 108 forekomster i Tysnes, 147 i Stord og 141 i Bjørnafjorden, «Totalt 396 innanfor desse kommunane. Dette utgjør 42 % av den kjende totale forekomsten av boreonemoral regnskog i Noreg.» Totalen på 933 er summen av 439 forekomster registrert etter NiN og 494 etter DN-håndbok 13; samme areal kan være registrert i begge systemene.

²⁶Samla belastning, kap. 5.3, s. 31.

gjennom kjerneområdet for denne naturtypen i Norge og verden».²⁷

Truede lavarter. For kransporelav (EN) anslår utredningen den norske bestanden til 227 individer, hvorav 197, eller 87 prosent, finnes i de tre kommunene. Planen beregnes å ta 25 individer på tre lokaliteter, det vil si 11 prosent av den nasjonale bestanden av en sterkt truet art. Kystskriftlav (VU) anslås å miste om lag 593 individer, 7 prosent av norsk bestand. Storspora rurlav og stjernerurlav (begge EN) anslås å miste 25 individer hver.²⁸ Dette er bestands- og tapsanslag, ikke tellinger, men de er SVVs egne. Så sent som i 2023/24 førte nye registreringer til at et tidligere ukjent funksjonsområde for kransporelav måtte vurderes som ødelagt.²⁹

Hule eiker. Etter regnskogen er hul eik den naturtypen planen går hardest ut over. På Stord gir tiltaket etter planomtalen størst negative virkninger for «hole eiker (både utvalde og ikke utvalde)».³⁰ Av 80 registrerte hule eiker i utredningsområdet på Stord har 18 status som utvalgt naturtype; fem av dem felles, og ett tre får nærføring.³¹ På Hodnanes–Beltestad felles ett utvalgt eiketre med tunnelalternativet C2 og tre med daglinjen C3.³² Kompensasjonsrapporten regner dermed med seks utvalgte hule eiker med C2 og åtte med C3, som er det alternativet SVV anbefaler.³³ I tillegg vurderes 18 hule eiker på Stord som ødelagte. De er ikke utvalgt naturtype fordi de står i produktiv skog, og 17 av dem har stor eller svært stor verdi (vedlegg C, tabell C-3).

Utvalgte naturtyper har et særskilt vern. Ved utøving av offentlig myndighet skal det etter naturmangfoldloven § 53 annet ledd «tas særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås». Samme ledd bestemmer at konsekvensene for den utvalgte naturtypen «må ... klarlegges» før det treffes en beslutning om inngrep i en forekomst. Etter tredje ledd skal det legges vekt på forekomstens betydning for naturtypens samlede utbredelse og kvalitet, og på om en tilsvarende forekomst kan etableres eller utvikles et annet sted. Tiltakshaveren kan pålegges å bære rimelige kostnader ved det.³⁴ Når en reguleringsplan som avklarer arealbruken for forekomsten, er vedtatt, går planen foran disse reglene (fjerde ledd). Vurderingen må altså gjøres i planvedtaket. Senere er det for sent.

Planomtalen viser til at hul eik «blir vurdert under §§ 52 til 56», men vurderingen står ikke der.³⁵ Den står i fagnotatet, i ett avsnitt, som konkluderer med at tiltaket «ikke fører til ein stor belastning på den samla utbreiinga av den utvalde naturtypen», og som støtter seg på at artsmangfoldet av rødlistede biller på hule eiker er lavt på Vestlandet.³⁶ Det er ikke en klarlegging av konsekvensene slik § 53 krever. Avsnittet sier ingenting om betydningen av den enkelte forekomsten, som fagnotatet selv har satt til «svært høy» verdi etter V712.³⁷ Det

²⁷ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Stord–Os, 05.09.2019, ref. 15/2287-79, s. 5. I det følgende «KMD 2019». Tilgjengelig på https://www.regjeringen.no/contentassets/ff6e853895e645eb83b770c847f65fbc/vedtak_statlig_kommunedelplan_e39_stord-os.pdf.

²⁸ Samla belastning, tabell 4 og tabell 5, s. 29. For kystskriftlav oppgir rapporten både 593 (tabell 5) og 598 (tabell 2, s. 23); SVV bes avstemme.

²⁹ Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-3, s. 49.

³⁰ Planomtale, kap. 6.3, s. 105; jf. s. 226 om at tiltaket «vil gå hardest ut over boreonemoral regnskog, kystmyr og hol eik».

³¹ Fagnotat naturmangfold, kap. 5.1.2, s. 51: «Atten av eiketrea har status som utvald naturtype, og fem av disse vert direkte påverka av planlagd tiltak i form av felling. Eitt tre får nærføring. Alle utvalde naturtypar har svært høy verdi, jf. V712.» Definisjonen av utvalgt hul eik (utenfor produktiv skog, diameter minst 63 cm eller synlig hul med diameter minst 30 cm) står på s. 36.

³² Fagnotat naturmangfold, kap. 9.1, «§§ 52-56 Utvalde naturtypar», s. 150.

³³ Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-5, s. 55 (omfang A: 6 stk. med C2-D1/C2-D2, 8 stk. med C3-D1/C3-D2); omfang A omfatter i prosjektet «berre utvald naturtype hole eiker», s. 8.

³⁴ Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) § 53 annet til fjerde ledd, jf. § 52 og forskrift 13. mai 2011 nr. 512 om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven § 3 nr. 3 (hule eiker: diameter minst 63 cm, eller synlig hule med diameter minst 30 cm; «Unntatt er hule eiker i produktiv skog»). Fagnotatet viser selv til at utvalgte naturtyper «har særskild vern etter naturmangfoldlova», s. 36.

³⁵ Planomtale, s. 187–188. Planomtalens gjennomgang av nml §§ 8–12 (s. 183–189) inneholder ingen egen vurdering etter §§ 52–56.

³⁶ Fagnotat naturmangfold, kap. 9.1, «§§ 52-56 Utvalde naturtypar», s. 150.

³⁷ Fagnotat naturmangfold, kap. 5.1.2, s. 51: «Atten av eiketrea har status som utvald naturtype, og fem av desse vert direkte påverka av planlagd tiltak i form av felling. Eitt tre får nærføring. Alle utvalde naturtypar har svært høy verdi, jf. V712.» Definisjonen av utvalgt hul eik (utenfor produktiv skog, diameter minst 63 cm eller synlig hul med diameter minst 30 cm) står på s. 36.

sier heller ingenting om tilsvarende forekomster kan etableres et annet sted, og hvor lang tid det i så fall vil ta. Vurderingen nevner heller ikke at to av de utvalgte eikene kan spares med tunnel gjennom Skorssåta (kapittel 2.2). Det eneste plankravet om eikene er at de som felles, skal legges «til naturleg nedbryting i område for trekyrkjegard».³⁸ Fagnotatet sier selv hva det er verdt: eika «vil likevel miste naturmangfold knytt til dei ulike livsfasane», og delområdet «vert vurdert som øydelagd».³⁹ Det er avbøting, ikke kompensasjon. Etter kompensasjonsrapporten skal kompensasjon «alltid» vurderes når utbygging forringer natur som er særskilt ivaretatt etter naturmangfoldloven, og i dette prosjektet gjelder det nettopp de utvalgte hule eikene.⁴⁰ Det er den eneste naturen der samferdselsmyndighetene ikke selv regner hjemmelsgrunnlaget som uklart, og hjemmelen står i § 53 tredje ledd. Føresegnene har likevel ikke noe krav om kompensasjon for eikene.

Tiltakshavers egne konklusjoner. Planomtalen: «Prosjektet er vurdert etter prinsippa og konkluderer med at tiltaket er i strid med forvaltingsmåla for naturtypen boreonemoral regnskog (§ 4), og for arten kransporelav (§ 5).»⁴¹ Og i oppsummeringen: «Planlagd tiltak blir vurdert å vere i strid med prinsippet i § 10, og med forvaltingsmåla i naturmangfoldlova §§ 4 og 5, for boreonemoral regnskog og arten kransporelav.»⁴² Utredningen av samlet belastning finner «høg risiko» for at forvaltningsmålene ikke nås, og fastslår at den samlede belastningen er «direkte relevant for handsaminga av planen og som grunnlag for avgjerda».⁴³ Kompensasjonsrapporten legger til at tiltaket *alene* utgjør en stor samlet belastning på naturtypen nasjonalt.⁴⁴

Konsekvensgrad. På den ene delstrekningen der det er gjennomført ny konsekvensutredning i reguleringsfasen, Hodnanes–Beltestad, får alle fire alternativer fra «stor» til «kritisk negativ» konsekvens for naturmangfold.⁴⁵ «Kritisk negativ» er øverste trinn på skalaen i håndbok V712 og skal etter SVVs egen metodebeskrivelse bare brukes unntaksvis.⁴⁶ For resten av strekningen bygger planen på kommunedelplanens konsekvensutredning fra 2016, supplert med et fagnotat som beskriver virkninger uten å fastsette konsekvensgrad. Det behandles i kapittel 4.

Masselager. Av 25 planlagte masselagre gir 18 ingen eller ubetydelig konsekvens for naturmangfold. Ett gir «alvorleg miljøskade» på delområdenivå: D1.4 Agdestein nord på Stord, der to hule eiker med stor verdi ødelegges. D3.10 rangeres som det dårligste lageret samlet sett, fordi det påvirker Ulvenvatnet, som er økologisk funksjonsområde med svært stor verdi. D3.11 er en utfylling på om lag 1,8 mill. m³ i Bjørnafjorden som skal danne ny øy og bølgevern.⁴⁷ Masseoverskuddet følger av standardvalget: da fartsgrensen ble senket fra 110 til 100 km/t, ble overskuddet så mye mindre at to regnskoglokaliteter med svært stor verdi kunne spares.⁴⁸

³⁸Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, datert 30.09.2024, revidert 23.04.2026), § 1.8.5 Hogstplan, s. 3. I det følgende «Føresegner».

³⁹Fagnotat naturmangfold, tabell 8-1, s. 118 (1-U9 Agdesteinelva 1), med samme formulering for bl.a. 1-N31 og 1-N33, s. 121: «Det er fastsett i reguleringsføresegnene at eiketrea vert lagt i dødved-deponi, slik at noko naturmangfold knytt til eika vert teke vare på der. Eika vil likevel miste naturmangfold knytt til dei ulike livsfasane. Delområdet vert vurdert som øydelagd.»

⁴⁰Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-7, punkt 4, s. 58: verkemiddelet skal «alltid vurderast ved utbyggingar som forringar førekomstar som er særskilt ivareteke etter naturmangfoldlova. I denne rapporten gjeld dette omfang A.»

⁴¹Planomtale, kap. 8.3.9, s. 183.

⁴²Planomtale, s. 188.

⁴³Samla belastning, kap. 5.3, s. 30.

⁴⁴Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.3, s. 53.

⁴⁵KU temarapport naturmangfold, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 9. I det følgende «KU naturmangfold».

⁴⁶KU naturmangfold, tabell 3-5, s. 30.

⁴⁷KU temarapport masselager naturmangfold (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendraget, s. 7; rangeringen i kap. 7.3 og tabell 7-9, s. 123–124; D3.11 i kap. 4.1.24, s. 63. I det følgende «KU masselager».

⁴⁸Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-3, s. 49.

2.2 Mindre skadelige løsninger er valgt bort uten tilstrekkelig begrunnelse

Den rettslige rammen. Naturmangfoldloven § 7 krever at prinsippene i §§ 8–12 legges til grunn som retningslinjer, og at vurderingen og vektleggingen skal gå fram av vedtaket. Etter § 12 skal skade unngås eller begrenses ved å ta utgangspunkt i de driftsmetodene, den teknikken og den lokaliseringen som «ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold» gir de beste samfunnsmessige resultatene. Økonomi inngår altså i vurderingen. Men vurderingen må gjøres, og den må være synlig. Kompensasjonsrapporten gjengir tiltakshierarkiet: å unngå er «det fyrste og viktigaste trinnet», og kompensasjon er «siste utveg».⁴⁹ Departementet sa det samme da kommunedelplanen ble vedtatt i 2019: økologisk kompensasjon «er et virkemiddel som først er aktuelt å vurdere etter at det er gjort det som er mulig for å unngå eller begrense inngrepene», og det skal i reguleringsplanarbeidet «legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur».⁵⁰ Nasjonal transportplan 2025–2036 er like tydelig: transportvirksomhetene «skal ... følge tiltakshierarkiet», som «innebærer at man først skal søke å unngå negative konsekvenser for naturen, før man begrenser, istandsetter eller som siste utvei kompenserer den tapte naturen», og de skal «synliggjøre hvilke avveininger som er gjort mellom trinnene i tiltakshierarkiet».⁵¹ Kravet står også i KU-forskriften § 23: konsekvensutredningen skal beskrive tiltakene som er planlagt «for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn».⁵² Det er denne synliggjøringen som mangler i planen (nedenfor). For de utvalgte hule eikene gjelder i tillegg den særskilte hensynsregelen i § 53 (ovenfor).

Organisasjonene anerkjenner at det er gjort tiltak. Kompensasjonsrapporten dokumenterer at tunnelåpninger er flyttet ved Agdestein og Tornes, at anleggsbeltet er snevret inn, og at nedsatt fartsgrense har spart lokaliteter.⁵³ Spørsmålet er ikke om noe er gjort, men om de mest virkningsfulle tiltakene er vurdert på en etterprøvbart måte mot det naturtapet de ville avverget. SVVs egne dokumenter viser at de ikke er det – i korridorvalget, i reguleringsfasen som helhet, og i fire konkrete valg langs strekningen.

Korridorvalget. I kommunedelplanens konsekvensutredning ble alternativ D rangert som best for naturmangfold og det valgte alternativet F som nummer tre av fire. Av 16 registrerte regnskoglokaliteter på Tysnes ville D berørt to og E én, mens F berører ti.⁵⁴ Kompensasjonsrapporten trekker selv konklusjonen: «Når ein ser på naturmangfold separat er difor ikkje tiltakshierarkiet sitt høgst prioriterte nivå oppfylt med det vedtaket som vart gjort.»⁵⁵ Alternativene D og E, som var best for naturen, var allerede avvist i Vegdirektoratets tilråding: de gikk gjennom eller nær befolkningstette områder på Tysnes, kom dårligere ut for nærmiljø, kulturmiljø og jordvern, og hadde vesentlig høyere investeringskostnad og lavere netto nytte.⁵⁶ Departementet la deretter avgjørende vekt på at F «støttes av flertallet av kommunene og av fylkeskommunen», og på at forskjellene mellom B og F ble vurdert som begrensede for nasjonale interesser.⁵⁷ Det var også et valg for Stord: Vegdirektoratet anbefalte B nettopp fordi den ville gi «større høve til å utsetje investeringar for delar av E39 på Stord ved å bruke eksisterande vegnett».⁵⁸ Planen bygger i stedet ny firefelts veg parallelt med dagens E39 fra Ådland til Jektevik, og 50 av 77 berørte delområder på Stord blir sterkt redusert eller ødelagt.⁵⁹

⁴⁹ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 2.2, s. 16–17.

⁵⁰ KMD 2019, s. 6 og s. 7.

⁵¹ Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 7.8.1.1 Tiltakshierarkiet, s. 87–88.

⁵² Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger § 23 første ledd.

⁵³ Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-3, s. 47–49.

⁵⁴ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.1, s. 42–43, og tabell 5-2, s. 44.

⁵⁵ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.1, s. 44.

⁵⁶ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.1, s. 43, som gjengir Vegdirektoratets tilråding med konklusjonen «Alternativ D og E vurderes derfor ikke som aktuelle».

⁵⁷ KMD 2019, s. 5 og s. 7.

⁵⁸ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.1, s. 43.

⁵⁹ Fagnotat naturmangfold, kap. 8, figur 8-1, s. 116.

Reguleringsfasen. Departementets pålegg var å begrense inngrepene ytterligere. Verdioptimaliseringen vinteren 2021 gjorde på viktige punkter det motsatte: den «førte til kortare tunneler/portalar og bruer for å redusere kostnader, noko som har auka barriereeffekten av vegen ved portalområda og ved nokre av bruene (eksempel: Flatråkervatnet)».⁶⁰ Rapporten oppsummerer at tiltakene i hierarkiet er gjennomført «innanfor det som er rekna som økonomisk akseptert, og etter avveging mot andre samfunns mål».⁶¹ Hva som er regnet som økonomisk akseptabelt, hvilke alternativer som er avveid, hva de ville kostet og hva de ville spart, går ikke fram av plandokumentene. Planomtalen egen § 12-vurdering består av én setning om at det «er føreset at det blir brukt miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar», og en henvisning til at «lokaliseringa av tiltaket er vald etter ein heilskapleg vurdering av fleire alternativ i den statlege kommunedelplanen».⁶² Kommunedelplanvedtaket sa det motsatte: lokaliseringen var avklart «på overordnet nivå», mens «endelig utforming og plassering av vegen vil skje gjennom reguleringsplan», og «hensynet til naturmangfold skal vurderes når den endelige plasseringen av vegen skal besluttas».⁶³ Kommunedelplanen utsatte altså § 12-vurderingen til reguleringsplanen. Reguleringsplanen viser tilbake til kommunedelplanen. Ingen av dem har vurdert tunnellengder, brulengder eller vegstandard mot naturtap.

Bårdsundet. Kryssingen av Bårdsundet viser hva som mangler. Senketunnel under sundet lå inne som variant B2 i kommunedelplanarbeidet. Planrapporten fra juli 2016 slo fast at «som alternativ til bru over Bårdsundet kan det byggast ei løysing med senketunnel kombinert med bergtunnel i kvar ende», og at alternativet «er knapt 1 mrd. kr dyrare enn ei enkel bru over sundet» (2016-kroner).⁶⁴ I høringsframlegget fra november 2016 ble løsningen tatt ut: «Etter Statens vegvesen si vurdering står ikkje nytten av tiltaket i rimeleg forhold til kostnadene.»⁶⁵ Fylkesmannen i Hordaland anbefalte i 2017 uttrykkelig senketunnel, viste til nml § 12, påpekte at løsningen ville unngått seks viktige naturtypelokaliteter, hvorav tre med regnskog, og kalte konsekvensutredningens likestilling av daglinje og senketunnel «ikkje korrekt».⁶⁶ Departementet sluttet seg i 2019 til SVVs vurdering, viste til at lengre tunneler kunne gi en kostnadsforskjell «opp mot 1,2-1,5 mrd. kr» og til at også en tunnel ville gi terrenginngrep, og la til grunn at senketunnel «ikke inngår i vidare arbeid med reguleringsplan».⁶⁷

Avvisningen var altså eksplisitt. Det avgjørende er hva den bygde på. I samme vedtak vurderte departementet prinsippet om samlet belastning slik: «Traséen for ny E39 vil i hovedsak legges i områder som fra før er upåvirket av naturinngrep, eller der hvor eksisterende veg ligger fra før. Prinsippet om samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10, er derfor ikke vurdert å ha vesentlig betydning.»⁶⁸ SVVs egen utredning fra 2024 konkluderer motsatt: samlet belastning er «direkte relevant for handsaminga av planen og som grunnlag for avgjerda», og risikoen for at forvaltningsmålene ikke nås, er høy.⁶⁹ Nesten all naturkunnskapen i kapittel 2.1 kom etter 2019: Asplan Viaks kartlegging i 2020, NiN-kartleggingen i 2021–2023 og utredningen av samlet belastning i 2024. Etaten visste allerede i 2017 at grunnlaget var tynt. De ikke-prissatte temaene «berre er vurdert innanfor undersøkingssona på ca. 100 m på kvar side av den oppteikna vegtraseen i kvart alternativ», og «sidan det frå før er lite registreringar av naturmangfald, særleg på Tysnes, må ein rekne med å finne mange

⁶⁰ Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-3, s. 48.

⁶¹ Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 9; gjentatt i kap. 6, s. 79.

⁶² Planomtale, s. 188–189.

⁶³ KMD 2019, s. 6–7.

⁶⁴ Statens vegvesen, Kommunedelplan E39 Stord–Os, planrapport, utkast 05.07.2016, s. 6 (senketunnel «kan ... byggast») og s. 7 (merkostnad). Se vedlegg D.

⁶⁵ Statens vegvesen, Planomtale E39 Stord–Os, høringsframlegg 01.11.2016, s. 7. Dokumentet er ikke lenger tilgjengelig på vegvesen.no; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/SVV_planomtale_hoyringsframlegg_01-11-2016.pdf. Se vedlegg D.

⁶⁶ Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse til statlig kommunedelplan E39 Stord–Os, 23.01.2017, s. 3. Dokumentet er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/fylkesmann-hordland-offentlig-ettersyn-statlig-kommundelplan-stord-os-2017-01-23.pdf.

⁶⁷ KMD 2019, s. 5–6 og s. 7.

⁶⁸ KMD 2019, s. 6.

⁶⁹ Samla belastning, kap. 5.3, s. 30.

nye område mellom dei undersøkte traséane». Endrede traseer utenfor sonene ville derfor kreve «supplerande registreringar».⁷⁰ Registreringene er gjort, og de fant det etaten varslet. Kost–nytte–vurderingen av tunnel under sundet er ikke gjort på nytt mot dette grunnlaget. Det må den bli, og den må omfatte lengre bergtunnel, ikke bare senketunnelen fra 2016. I oppsummeringen av høringen til kommunedelplanen vurderte Statens vegvesen tunnel som gunstig for naturverdiene på store deler av Reksteren, inkludert Bårdsundet. Både Fylkesmannen og fylkeskommunen anbefalte senketunnel, helst med forlengede tunneler på begge sider.⁷¹ Innvendingene var kostnad, overskuddsmasser og lokal tilkomst, ikke natur. Heller ikke masseargumentet er gjort opp. En sammenhengende tunnel gir mer tunnelmasse, men fjerner skjæringene og fyllingene i daglinjen over sundet (nedenfor). Masseoverskuddet påvirkes dessuten av vegstandarden, og 18 av 25 masselagre gir ingen eller ubetydelig konsekvens for naturmangfold (ovenfor, «Masselager»). Hvor stor nettoeffekten av en tunnel er, og hvordan den står seg mot det en lavere standard ville spart på hele strekningen, er ikke beregnet (spørsmål S7.14 i kapittel 7). I samme notat avviste etaten både senketunnel og bergtunnel ved Bårdsundet med henvisning til prosjektets kostnadsfokus.⁷²

Ved oppstarten av reguleringsplanen ble det i innspill fra lokalt hold bedt om «tunnel frå Beltestad til Gjøvåg for å spare viktige naturområde i Bårdsundet, Frøkjedal og Færavåg».⁷³ Svaret var at det «er lagt opp til tunnel ved Beitehaugane, Vardafjellet og Gjøvågsfjellet», og at linja er «vurdert som best ut frå ei samla vurdering».⁷⁴ Det er ikke et svar på forslaget. Planforslaget inneholder allerede begge tunnelene ved sundet, Beitehaugtunnelen på 470 og Vardafjelltunnelen på 1 570 meter; mellom dem ligger brua, «høge tosidige skjeringar» og «store fyllingar».⁷⁵ En sammenhengende bergtunnel fra Beitehaugtunnelen, under Bårdsundet, til Vardafjelltunnelen innebærer altså å forlenge tunneler som skal bygges uansett, ikke å innføre en ny teknikk. Departementets føring fra 2019 gjelder etter sin ordlyd senketunnel.⁷⁶ Hva en slik løsning koster, og hva den sparer i natur, kulturminner og konstruksjoner, er ikke belyst i noe plandokument. Organisasjonene tar ikke stilling til om løsningen er teknisk eller økonomisk gjennomførbar; det er tiltakshavers utredningsansvar. Poenget er at naturmangfoldloven § 12 krever at alternativ lokalisering og teknikk vurderes ut fra dagens kunnskap. Den vurderingen er ikke gjort for noen tunnelvariant.

Føringen fra 2019 er gjengitt i planprogrammet og i departementets brev om fastsetting av planprogrammet i 2023, men i begge som sitat fra vedtaket i 2019, ikke som en ny vurdering.⁷⁷ Den hviler dermed fortsatt på avveiningen fra 2016–2017, gjort med kostnad som begrunnelse og før nesten all naturkunnskapen og hele kulturminneregistreringen forelå. Det samme brevet fra 2023 krever at plandokumentene skal inneholde «ei samla og oppdatert vurdering av konsekvensar for naturmangfold og andre aktuelle tema for heile planområ-

⁷⁰ Statens vegvesen Region vest, notat til Vegdirektoratet 19.10.2017 (samme notat som ovenfor), s. 10.

⁷¹ Statens vegvesen Region vest, «Høringsuttalar til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for E39 Stord–Os», notat til Vegdirektoratet 19.10.2017, ref. 15/211055, s. 10 (Fylkesmannen og fylkeskommunen) og s. 11 (Bårdsundet – bru eller senketunnel). Dokumentet er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/hoyringsuttalar-til-kommunedelplan-med-ku-e39-stord-os-med-svv-kommentarer-2017-10-19.pdf. Se også vedlegg D. Formuleringen «helst med forlenga tunneler på kvar side» er etatens egen oppsummering. Jf. Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse 23.01.2017, s. 3 (tunneler er ikke «forlenga ... for å redusere konsekvensar for naturmangfold») og s. 7 («beta løysingar for tunellar, inkludert senketunell under Bårdsundet»), og Hordaland fylkeskommune, fråsegn 24.02.2017, s. 1 (senketunnel), og fylkesrådmannens saksframlegg s. 12 («Ved å forlenge tunnelen til Gjøvågområdet ...»).

⁷² Statens vegvesen Region vest, «Høringsuttalar til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for E39 Stord–Os», notat til Vegdirektoratet 19.10.2017 (samme notat som ovenfor, jf. arkivkopien der), s. 13. Se vedlegg D, rad 10.

⁷³ Statens vegvesen/COWI, «Oppsummering av innspel til planoppstart», notat B11876r01, versjon 01, 30.09.2024, innspel nr. 43 (2020), s. 65–68; sitatet s. 67.

⁷⁴ Samme, Statens vegvesens kommentar, s. 68.

⁷⁵ Planomtale, tabell 7-5 Tunneloversikt, s. 156; kap. 5, s. 90–91.

⁷⁶ KMD 2019, s. 7: «Det planlegges ikke for senketunnel under Bårdsundet.»

⁷⁷ Planprogram E39 Stord–Os, fastsatt 26.09.2023, kap. 1, s. 10, under «Vedtatt kommunedelplan med konsekvensutgreiing», der vedtaket fra 2019 siteres; Kommunal- og distriktsdepartementet, brev 26.09.2023, ref. 22/2603-28, avsnittet «Bakgrunn»: «Det skulle ikkje planleggast for senketunnel under Bårdsundet.» Planprogrammet omtaler ellers Bårdsundet bare som bru (s. 11, 26 og 55).

det» (kapittel 4.1). En føring som hviler på en avveining departementet selv har bedt om å få oppdatert, kan ikke være grunnen til at oppdateringen ikke gjøres nettopp der konflikten er størst. Kostnad er heller ikke et absolutt hinder: ved Søreid har etaten akseptert omtrent samme merkostnad for å skåne natur (nedenfor). Den fullstendige kronologien med primærdokumenter følger som vedlegg D.

Hodnanes–Beltestad. Konsekvensutredningen fra 2024 gir en direkte sammenligning av tunnel og daglinje over samme terreng. Alternativ C2 legger vegen i tunnel gjennom Skorssåta, C3 legger den i dagen. For delområdene langs Skorssåta gir C2 ubetydelig konsekvens, mens C3 gir fire minus for to hule eiker (utvalgt naturtype) og for regnskogen i Korsevikdalen, og tre minus for haustingsskogen ved Kjøtbogen.⁷⁸ SVV tilrår likevel C3-D1, «sjølv om alternativet berre er rangert som nummer to for dei ikkje-prissette tema», fordi «netto nytte er avgjerande».⁷⁹ Beregnet netto nytte for hele E39 Ådland–Svegatjørn er –0,89 mrd. kroner med C3-D1 og –1,99 mrd. kroner med C2-D1 (2023-kroner).⁸⁰ Differansen på 1,1 mrd. kroner er forskjell i beregnet netto nytte, ikke tunnelens pris; i investeringskostnad skiller alternativene 0,75 mrd. kroner, 53,01 mot 52,26 mrd.⁸¹ Begge tallene viser størrelsesordenen: unngå-trinnet velges bort i et valg mellom to alternativer som begge er beregnet som samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Samlerapporten viser samtidig at naturkonsekvens kan være utslagsgivende: alternativ C3-D2, det eneste med positiv netto nytte, ble forkastet fordi det var «klart dårlegast for dei ikkje-prissette tema» med kritisk negativ konsekvens for naturmangfold.⁸² Prisen for å unngå naturskaden var i de to valgene nesten den samme. For å unngå kritisk negativ konsekvens ved Søreid valgte Statens vegvesen et alternativ som koster 0,76 mrd. kroner mer i investering og gir 1,05 mrd. kroner lavere netto nytte (C3-D1 framfor C3-D2). For å unngå fire minus for de hule eikene og regnskogen i Korsevikdalen ville tunnelalternativet kostet 0,75 mrd. kroner mer og gitt 1,10 mrd. kroner lavere netto nytte (C2-D1 framfor C3-D1). Det første ble valgt, det andre ikke.⁸³ Kostnad er altså ikke et absolutt hinder for å skåne natur, men en terskel som ikke er begrunnet. Spørsmålet SVV må besvare, er hvor den terskelen går, og hvorfor den samme vekten ikke ble gitt naturen i valget mellom C3-D1 og C2-D1.

Flatråkvatnet. Kompensasjonsrapporten navngir selv Flatråkvatnet som eksempel på en bru som ble kortet inn av kostnadshensyn, med økt barriereeffekt som følge.⁸⁴ Konsekvensutredningen beskriver hva kryssingen nå innebærer. E39 krysser vatnet «på fylling og bru».⁸⁵ «Store delar av utosen frå Flatråkvatnet vert fylt ut og erosjonssikra og store delar av Torsteinstjørna vert fylt igjen», med varige endringer i bunnforholdene og mulig virkning på vandringskorridoren for fisk.⁸⁶ Vassdraget er anadromt, har ål og stor verdi, og får tre minus, «alvorleg miljøskade», uansett alternativ.⁸⁷ Hjortetrekktet Økland–Flatråkvatnet får ingen viltpassasje; dyrene henvises til en kulvert 600 meter lenger sør eller under brua 800 meter lenger nord, og «ingen av desse passasjemoglegheitene vert vurdert som særleg egna for viltet».⁸⁸ Kildene viser ikke hvor stor del av utfyllingen som følger av selve innkorting. Nettopp derfor må SVV legge fram sammenligningen: brulengde og fyllingsareal før og etter verdioptimaliseringen, kostnadsforskjellen, og virkningen for vassdrag og vilt.

⁷⁸Konsekvensutgreiing Hodnanes–Beltestad, samlerapport (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 5-3, s. 43–44. I det følgende «KU samlerapport».

⁷⁹KU samlerapport, s. 60. Tilrådingen står på s. 9 og s. 68.

⁸⁰KU samlerapport, tabell 0-1, s. 59 (også s. 8); Planomtale, tabell 9-1, s. 202.

⁸¹Planomtale, s. 19 (tabellen «Samfunnsøkonomisk analyse med samanstilling av prissette og ikkje-prissette verknadar»: investeringskostnad 53,01 / 52,33 / 52,26 / 51,50 mrd. kr for C2-D1 / C2-D2 / C3-D1 / C3-D2), gjentatt i tabell 13-2, s. 238.

⁸²KU samlerapport, s. 60 og s. 67.

⁸³Investeringskostnad C2-D1 / C3-D1 / C3-D2: 53,01 / 52,26 / 51,50 mrd. kr; netto nytte –1,99 / –0,89 / +0,16 mrd. kr (Planomtale, s. 19, og tabell 13-2, s. 238). Differansene er organisasjonenes utregning. Begrunnelsen for å forkaste C3-D2: KU samlerapport, s. 60 og s. 67.

⁸⁴Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-3, s. 48.

⁸⁵KU naturmangfold, sammendraget, s. 7.

⁸⁶KU naturmangfold, kap. 6.6.11, delområde 2a-L104 Nedbørfelt Flatråkvatnet, s. 145.

⁸⁷KU naturmangfold, kap. 6.6.11, s. 145–146.

⁸⁸KU naturmangfold, kap. 6.6.3, delområde 2a-L3 Økland–Flatråkvatnet, s. 134.

Masselager D1.4 Agdestein nord. Det fjerde eksemplet gjelder et inngrep der begrunnelsen mangler helt. D1.4 er det eneste av de 25 masselagrene som gir «alvorleg miljøskade» på delområdenivå: to hule eiker med stor verdi ødelegges.⁸⁹ Lageret rommer om lag 220 000 m³.⁹⁰ Til sammenligning er prosjektets samlede overskudd av sprengt berg beregnet til 3,5–4,5 mill. pam³,⁹¹ og rapporten opplyser at overskuddet kan reduseres ved videre optimalisering av veglinjen.⁹² I rangeringen av masselagrene nedjusteres vekten av skaden med at «arts mangfaldet vert rekna som lågt på hol eik på Vestlandet»⁹³ – en begrunnelse som ikke er brukt i verdisettingen, der de samme eikene har stor verdi. Organisasjonene krever at D1.4 tas ut av planen. SVV må i alle fall dokumentere hvorfor lagerets kapasitet er nødvendig, og hvorfor redusert masseoverskudd eller andre disponeringssteder ikke kan spare eikene.

Mønsteret. Fire steder, fire ulike virkemidler: en tunnel avvist (Bårdsundet), en bru kortet inn (Flatråkervatnet), et masselager beholdt uten begrunnelse (Agdestein), en daglinje valgt foran tunnel (Hodnanes–Beltestad). Der SVV selv oppgir en begrunnelse, er den kostnad. Om lag 0,9 mrd. kroner (2016-kroner) ble ansett som for mye for å *unngå* skade ved Bårdsundet. For å *kompensere* hele prosjektets naturtap antyder SVV 20 til 50 mill. kroner, som usikre anslag for omfang A+ og D.⁹⁴ Tallene er ikke direkte sammenlignbare, men forholdet mellom dem sier noe om hvor tyngdepunktet er lagt.

Organisasjonene krever ikke at kommunedelplanen formelt gjenåpnes. Kravet følger av nml § 7: departementet må vise, i vedtaket, hvordan den nye kunnskapen om naturtap, samlet belastning og usikkerhet er veid mot kostnader og andre samfunnshensyn, for hvert av de fire valgene over. En slik vurdering finnes ikke i plandokumentene.

2.3 Tapet er usikkert, og viktige mekanismer er ikke kvantifisert

Fagnotatet legger til grunn at kunnskapen er «god nok som grunnlag for avgjersler».⁹⁵ Utredningen av samlet belastning drøfter usikkerheten mer åpent og peker på forhold som kan trekke begge veger.⁹⁶ Det som er felles for punktene nedenfor, er at de negative mekanismene er kjent, men ikke kvantifisert.

- **Kanteffekter.** Regnskogens lavflora er avhengig av høy og stabil luftfuktighet. Fagnotatet viser til forskning fra British Columbia som grunnlag for at arter knyttet til regnskog kan få negative virkninger «så langt som 240 meter frå hogstområdet».⁹⁷ Utredningen av samlet belastning opplyser at det ikke finnes grundige faglige utredninger av hvordan skogtypen reagerer på hogst og vegbygging, og at vurderingene derfor er «berre erfaringsbaserte».⁹⁸ Den peker selv på at fragmentering og utdøingsgjeld ikke er trukket inn, og at det ikke er grunn til å tro at disse forholdene «vil gjere konklusjonen mindre negativt, snarare tvert om».⁹⁹ Organisasjonene ber SVV redegjøre for hvordan referansen om 240 meter er brukt, og for stedsspesifikke buffervurderinger langs regnskoglokalitetene.
- **Føre-var-prinsippet.** Fagnotatet opplyser at føre-var-prinsippet har ført til strengere virkningsvurderinger

⁸⁹KU masselager, sammendraget, s. 7, og kap. 7.2.1, s. 118. Eikene står i produktiv skog og har derfor ikke status som utvalgt naturtype.

⁹⁰KU masselager, kap. 4.1.4, s. 41.

⁹¹KU masselager, kap. 4, s. 30. Volumene er ikke direkte sammenlignbare (m³ mot pam³), men gir størrelsesordenen.

⁹²KU masselager, kap. 4, s. 30–31.

⁹³KU masselager, tabell 7-9, s. 124.

⁹⁴Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 9.

⁹⁵Fagnotat naturmangfald, s. 11.

⁹⁶Samla belastning, kap. 6.3, s. 36.

⁹⁷Fagnotat naturmangfald, kap. 3.4, s. 26, og kap. 7.1, s. 112, med henvisning til Gauslaa, Bartemucci og Solhaug (2018), Canadian Journal of Forest Research 49, referanse 15, s. 164.

⁹⁸Samla belastning, kap. 6.6, s. 38.

⁹⁹Samla belastning, kap. 6.3, s. 36.

der det er usikkerhet.¹⁰⁰ Utredningen av samlet belastning skriver derimot om sin egen konklusjon: «Føre-var-prinsippet er berre nytta i avgrensa grad.»¹⁰¹ Organisasjonene ber om en redegjørelse for hvordan nml § 9 er anvendt i hvert ledd av utredningen.

- **Kritisk truede lavarter.** Utredningen av samlet belastning omtaler tre svært sjeldne lavarter som ikke er påvist i utredningsområdet, men som man ikke kan utelukke blir berørt. To av dem er vurdert som kritisk truet. Den ene, kystbendellav, har fire kjente lokaliteter i Norge. Én av dem ligger «nær ved traséen sør for Bårdsundet», og arten er også funnet på Stord, «ikkje så langt unna E39».¹⁰² Lokaliteten ved Bårdsundet er ikke ny kunnskap. Den har vært kjent siden 2013,¹⁰³ altså før kommunedelplanen ble utredet og vedtatt. Etter organisasjonenes måling i kart ligger den om lag 700 meter fra selve motorvegen og om lag 330 meter fra anleggsarbeidet for tilkoblingen til fylkesvegen. Utrederne legger til grunn at ingen kjente forekomster av kritisk truede arter rammes direkte.¹⁰⁴ De forklarer også hvorfor avstanden ikke er hele svaret: artene «må hele tida finne nye vekseplassar for å overleva på sikt», og derfor kan «alle inngrep på eigna lokalitetar andre stader i landskapet auke sjansen for at dei vert utrydda frå Noreg».¹⁰⁵ Vegen går gjennom og fragmenterer nettopp regnskoglandskapet rundt Bårdsundet som lokaliteten er en del av. Rapporten oppfordrer til målrettede søk etter de tre artene. Plandokumentene opplyser ikke om slike søk er gjennomført. Organisasjonene ber om en oversikt over søk etter oktober 2024 med tidspunkt, metode, dekning og funn, og om en vurdering av hvordan fragmenteringen av landskapet rundt Bårdsundet påvirker kystbendellavens mulighet til å overleve der. Er dette ikke gjort, er det et kunnskapshull som etter nml § 8 må lukkes før vedtak.
- **Kartleggingsdekning.** KU-rapporten forklarer de få registreringene av rødlistet fugl med lite kartlegging,¹⁰⁶ og deler av Tysnes sør ble ikke ferdig kartlagt i 2020.¹⁰⁷ Planomtalen viser til senere supplerende kartlegging. Organisasjonene ber om en dekningsoversikt med år, metode og artsgruppe, og en angivelse av gjenstående mangler, særlig for lav og hekkende fugl.
- **Sammenhengende naturområder.** Mellom 1 231 og 1 383 dekar sammenhengende naturområde påvirkes.¹⁰⁸ I kompensasjonsgrunnlaget settes arealet likevel til null, fordi slike områder ikke får «arealbeslag som svarar til betydeleg negativ konsekvens».¹⁰⁹ Fagnotatet beskriver samtidig Reksteren som et av de minst berørte områdene i regionen, med nær hundre år gammel furuskog og et inngrepsfritt naturområde.¹¹⁰ Reksterens urørthet er en hovedårsak til regnskogverdiene. Organisasjonene ber SVV forklare hvilke økologiske funksjoner som faller utenfor kompensasjonsgrunnlaget, og hvordan tapet av dem er håndtert.
- **Verdisetting.** Asplan Viak viste i 2021 at Miljødirektoratets veileder M-1941 gir ett trinn lavere verdi enn V712 for 112 lokaliteter, blant annet kystmyr, løvdominert regnskog og rik edelløvskog, og ett trinn høyere for 34.¹¹¹ COWI har for regnskog lagt til grunn at all regnskog har minst stor verdi.¹¹² Organisasjonene ber SVV redegjøre for hvordan de øvrige naturtypene er harmonisert i sluttgrunnlaget.

¹⁰⁰ Fagnotat naturmangfald, s. 11 og kap. 3.4, s. 26; Planomtale s. 184.

¹⁰¹ Samla belastning, kap. 5.3, s. 30.

¹⁰² Samla belastning, kap. 7.4, s. 43.

¹⁰³ Artskart (Artsdatabanken), funn av kystbendellav (*Bactrospora homalotropa*) sør for Bårdsundet, 2013: <https://artskart.artsdatabanken.no/#featureInfo/urn%3Acatalog%3Abg%3AI%3A96411>.

¹⁰⁴ Samla belastning, s. 17: «Ingen kjente forekomstar av kritisk truga artar vert råka direkte, men vi har diskutert mogelege verknader for kritisk truga artar som kan råkast indirekte.»

¹⁰⁵ Samla belastning, kap. 7.4, s. 43.

¹⁰⁶ KU naturmangfald, kap. 5.1.8, s. 49.

¹⁰⁷ E39 Stord–Os. Naturmangfald – kartlegging og verdivurdering (Asplan Viak for Statens vegvesen, 22.03.2021), tabell 10, s. 39. I det følgende «Asplan Viak 2021».

¹⁰⁸ Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-5, s. 55.

¹⁰⁹ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.4.6, s. 69, og tabell 5-11, s. 67.

¹¹⁰ Fagnotat naturmangfald, kap. 4.4.3, s. 44.

¹¹¹ Asplan Viak 2021, kap. 7.1.4, s. 47.

¹¹² Fagnotat naturmangfald, kap. 3.3, s. 25.

- **Hjortetrekking over Bårdsundet.** Fagnotatet vurderer trekking mellom Tysnesøya og Reksteren som «sterkt redusert (øydelaagd)», opplyser at «det er ikkje planlagt spesifikke viltkulvertar som skal fungere som alternativ for trekk i dette området», og legger til at brua vil «oppretthalde noko rom for trekk på begge sider av veglinja». ¹¹³ Reguleringsføresegnene krever at faunapassasjer «skal ha ein utforming og funksjonalitet som tek vare på viltet sine krav til passering», ¹¹⁴ men den eneste stedsfestede bestemmelsen gjelder sør på Tysnes, og den er ikke et krav: «Innanfor området kan det byggast viltpassasje.» ¹¹⁵ Organisasjonene krever at nødvendige passasjer ved Bårdsundet, på Reksteren og ved Flatråkervatnet gjøres til bindende krav med plassering, funksjon, dimensjoner og ferdigstillelse før vegåpning.

2.4 Kompensasjonen er ikke dokumentert å kunne oppveie tapet

Planomtalens konklusjon om strid med §§ 4 og 5 står uten forbehold. Fagnotatets tilsvarende konklusjon er betinget, «utan ytterlegare skadereduserande tiltak», og fagnotatet lister slike tiltak, blant annet redusert anleggsbelte, i sitt kapittel 7. ¹¹⁶ Hvilke av disse som er innarbeidet og bindende sikret i planen, går ikke fram. Det tiltaket plandokumentene peker på for å håndtere restskaden, er økologisk kompensasjon. Kompensasjonsrapporten skriver selv at det «må vurderast om dette er ei akseptabel løysing for å oppfylle forvaltningsmåla». ¹¹⁷ Organisasjonenes vurdering er at det ikke er dokumentert, av både prinsipielle og konkrete grunner.

Det prinsipielle. Kompensasjon flytter ingen natur. Lavene i traseen dør, og tapet regnes som permanent. Virkemiddelet bygger på en bestandslogikk: tapet skal oppveies ved at naturtypen og artene sikres eller øker et annet sted. Det forutsetter to ting som SVVs egne rapporter viser er svake for nettopp boreonemoral regnskog.

Den første er *gjenskapbarhet*. Utredningen av samlet belastning opplyser at «det kan ta svært lang tid før eigna veksestader (som store gamle tre) vert danna», og at hundre år egentlig er et for kort tidsperspektiv for mange lav. ¹¹⁸ Flere rurlav ser ut til å ha problemer med å rekolonisere påvirket skog, ¹¹⁹ og ambisiøs restaurering av regnskog med tilbakeføring av artene er «truleg ikkje utført i Noreg enno». ¹²⁰ Restaurering og skjøtsel kan gi gevinst, men for denne naturtypen er effekten uprøvd, og tiden fram til effekt overstiger enhver rimelig planhorisont.

Den andre er *addisjonalitet*. Hovedtiltaket SVV peker på, er vern av eksisterende regnskog, gjerne kombinert med restaurering. ¹²¹ Vern kan gi merverdi der skogen ellers ville gått tapt. Men det tilfører ikke natur: «Sikring av areal fører i utgangspunktet ikkje med seg tilførsel av nye naturverdiar eller auke av artsmangfald.» ¹²² Kompensasjonsrapporten fastslår at vern av arealer som ikke er under press, gir lav eller ingen addisjonalitet, ¹²³ og at «utan denne meirverdien vil kompensasjon reelt sett ikkje vege opp for tap av den naturen som vert øydelaagd». ¹²⁴ Om det finnes regnskog under reelt press i tilstrekkelig omfang, er ikke undersøkt. Rapportens egen formulering er treffende: kompensasjon er aktuelt der andre samfunnsinteresser «blir prioriterte framfor» tap av naturverdier. ¹²⁵

Det konkrete. Målt mot fire krav som må stilles til enhver kompensasjonsordning, mangler dokumentasjon på

¹¹³ Fagnotat naturmangfald, kap. 4.4.1, s. 43, og tabell 8-2, delområde 2b-L2 Bårdsundet, s. 134.

¹¹⁴ Føresegner, § 1.5.3, s. 2.

¹¹⁵ Føresegner, § 4.1.7, s. 7, jf. omsynssone H560_1, § 3.3.3, s. 6.

¹¹⁶ Fagnotat naturmangfald, kap. 7, s. 112–115.

¹¹⁷ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.1.3, s. 54.

¹¹⁸ Samla belastning, kap. 7.1.2, s. 40.

¹¹⁹ Samla belastning, kap. 4.4, s. 26.

¹²⁰ Samla belastning, kap. 4.4, s. 27.

¹²¹ Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 8–9, og kap. 5.7, s. 75.

¹²² Samla belastning, kap. 4.4, s. 27.

¹²³ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 4.5, s. 36.

¹²⁴ Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.7, s. 75.

¹²⁵ Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 6.

alle fire:

1. *Arealer*. Ingen er identifisert: «Det har ikkje vore ein del av oppdraget å finne areal.»¹²⁶ Med forholdstall 1:10 anslår rapporten kompensasjonsarealet for regnskog alene til 1 830 dekar; for all natur etter T-2/16 (omfang D) er totalen 3 238 dekar, med hule eiker i tillegg. Tallene bygger på alternativ C3-D2.¹²⁷ Arealet på 1 830 dekar tilsvarer nesten halvparten av det kjente regnskogarealet på Tysnes og i kjerneområdene på Stord og i tidligere Os, 3 827 dekar.¹²⁸ Det er ikke sannsynliggjort at arealer av samme type, med reell addisjonalitet, finnes i dette omfanget.
2. *Tilleggsgevinst*. Hovedtiltaket er vern med erstatning til skogeier på 2 000–3 000 kroner per dekar (2022-tall); utredning, restaurering, oppfølging og administrasjon kommer i tillegg.¹²⁹ Fylkesmannen påpekte allerede i 2017 at Reksteren–Nese har «særs mange eigedomar og grunneigarar, noko som gjer det vanskeleg å køyre ein ordinær frivillig skogvernprosess», og at det derfor vil være nødvendig å etablere naturreservat etter nml § 37.¹³⁰ Verken tilleggsgevinst, tid til effekt eller risiko for at tiltakene mislykkes, er beregnet.
3. *Rettslig og økonomisk sikring*. Regjeringens prinsipper for økologisk kompensasjon er «ikkje juridisk bindande», og det rettslige rammeverket for å kreve kompensasjon for natur som ikke er vernet etter naturmangfoldloven, er «ikkje avklara».¹³¹ Prosjektet er definert som et pilotprosjekt.¹³² Utenfor de hule eikene vurderer samferdselsmyndighetene «at det elles er eit uklart heimelsgrunnlag for å krevje det»; rapporten legger til at statlig plan «uansett» ikke er til hinder for kompensasjon, og at staten som tiltakshaver skal betale.¹³³ For eikene, der hjemmelen altså ikke er omstridt, er det ikke gjort noe mer enn å legge de felte trærne i en «trekyrkjegard» (ovenfor). Det avgjørende er at ingenting av dette er sikret i planen: reguleringsføresegnene, revidert 23.04.2026, inneholder ikke ett krav om økologisk kompensasjon.¹³⁴ En kompensasjonsplan skal først lages *dersom* det blir vedtatt at kompensasjon skal gjennomføres.¹³⁵ Reguleringsplanen kan altså vedtas uten plan, arealer, finansiering eller rekkefølgekrav.
4. *Oppfølging*. Lavene responderer så langsomt at etterundersøkelser må gå over om lag 30 år.¹³⁶ Føresegnene har krav om før- og etterundersøkelser,¹³⁷ men ingen bestemmelser om varighet, terskler for nye tiltak eller uavhengig rapportering.

Konklusjon. Organisasjonene avviser ikke økologisk kompensasjon som virkemiddel. Både Fylkesmannen i 2017 og Statsforvalteren i 2021 ba om det. Men Statsforvalterens premiss var at kompensasjon er «siste utveg» etter at unngå og begrense er prøvd,¹³⁸ og departementets premiss i 2019 var det samme. Det premisset er ikke oppfylt så lenge lengre tunneler og bruer er dokumentert mulige, kostnadsberegnet og valgt bort uten at avveiningen er gjort på dagens kunnskapsgrunnlag. Og uavhengig av det: det er ikke dokumentert at den foreslåtte kompensasjonen vil gi tilstrekkelig, varig og tidsmessig relevant tilleggsgevinst til å oppveie tapene. Striden med §§ 4 og 5 er konstatert *nå*, i planomtalen. Kompensasjonen er et løfte om noe *senere*,

¹²⁶Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 8; jf. kap. 2.1, s. 15.

¹²⁷Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.5 og tabell 5-12, s. 71; tabell 5-13, s. 73–74. Arealtapet for regnskog som ligger til grunn (183 dekar) avviker fra arealregnskapets 198–209 dekar (tabell 5-5, s. 55) og fra de 199 dekarene i utredningen av samlet belastning; SVV bes forklare avgrensningene.

¹²⁸Samla belastning, tabell 3, s. 28 (Naturbase per 12.01.2023; Tysnes samt kjerneområdene på Stord og i tidligere Os).

¹²⁹Rapport økologisk kompensasjon, kap. 4.6, s. 37, og kap. 5.8, s. 77.

¹³⁰Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse 23.01.2017, s. 4.

¹³¹Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 6–7, og kap. 3, s. 21.

¹³²Rapport økologisk kompensasjon, kap. 2.3, s. 18.

¹³³Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-7, punkt 3 og 4, s. 58.

¹³⁴Føresegner, revidert 23.04.2026, i sin helhet; ordet «kompensasjon» forekommer ikke.

¹³⁵Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 6.

¹³⁶Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.8, s. 77.

¹³⁷Føresegner, §§ 1.8.7 og 1.8.9, s. 3.

¹³⁸Statsforvalteren i Vestland, fråsegn til planprogram for E39 Ådland–Svegatjørn, 30.11.2021, s. 7.

uten arealer, uten beregnet gevinst og uten bindende krav i planen. Dagens grunnlag dokumenterer ikke at kompensasjonen kan motvirke de identifiserte virkningene for forvaltningsmålene. Framtidige tiltak kan derfor etter organisasjonenes vurdering ikke tillegges avgjørende vekt uten dokumentert effekt, tilleggsgevinst og bindende sikring. For boreonemoral regnskog og kransporelav mener organisasjonene at de foreslåtte tiltakene ikke kan oppveie tapet, og at kompensasjon ikke kan bære vekten av vedtaket.

2.5 Nasjonale og internasjonale forpliktelser

Norge har en stor del av den europeiske forekomsten av boreonemoral regnskog og har derfor et internasjonalt ansvar for naturtypen.¹³⁹ Utrederne kaller det «inkonsekvent» at dette ansvaret ikke er tydeligere innarbeidet i nasjonale føringer, og skriver at det internasjonale perspektivet «vil forsterke argumenta for å ta vare på miljøet».¹⁴⁰ Naturavtalen fra Kunming–Montreal setter som mål at tapet av områder med særlig stor betydning for naturmangfold skal nærme seg null innen 2030; Meld. St. 35 (2023–2024) følger opp med mål om redusert nedbygging av slike arealer innen 2030 og minst mulig netto tap innen 2050. Kompensasjonsrapporten erkjenner sammenhengene.¹⁴¹ Å legge en firefelts motorveg gjennom det største kjerneområdet for en ansvarsnaturtype er vanskelig å forene med disse målene.

Klima- og miljødepartementet oppnevnte 7. august 2026 et utvalg som skal utrede hvordan et mål om arealnøytralitet kan operasjonaliseres, med frist 31. desember 2027.¹⁴² Mandatet slår fast at målet ikke skal begrense utbygging av «fornybar kraftproduksjon, kraftledninger, forsvarsformål og samfunnskritisk digital infrastruktur». Veg er ikke nevnt blant unntakene. Hordfast er ikke prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan, og en eventuell byggestart vil ligge etter at utvalget har levert. Utredningen kan få betydning for framtidige føringer for prosjektet, men det er foreløpig ikke avklart om det kommer et krav om arealnøytralitet. Planen inneholder ikke konkrete kompensasjonsarealer, og føresegnene har ingen bestemmelse om kompensasjon (K29).

Regjeringens kompensasjonsprinsipper forutsetter at tiltaket ivaretar svært viktige samfunnshensyn. SVV begrunner dette med prosjektets plass i Nasjonal transportplan.¹⁴³ Men prosjektet ligger i utviklingsporteføljen og er ikke prioritert for utbygging i planperioden; stortingsmeldingen sier bare at reguleringsplanen gir grunnlag for å vurdere prosjektet «ved en senere rullering».¹⁴⁴ Beregnet netto nytte er negativ for anbefalt alternativ (kapittel 4). Naturtapet kommer i tillegg, som ikke-prissatt virkning. Naturen ofres dermed ikke for en dokumentert samfunnsgevinst, men for et prosjekt som etter statens egne tall er ulønnsomt, og som staten ikke har prioritert.

2.6 Sammenfatning

Planen er etter tiltakshavers egen planomtale i strid med forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§ 4 og 5 for boreonemoral regnskog og kransporelav, og med prinsippet om samlet belastning i § 10. Mindre skadelige løsninger – tunnel under Bårdsundet, full brulengde over Flatråkvatnet, tunnel gjennom Skorssåta, uttak av masselager D1.4 – er valgt bort med kostnad som begrunnelse, uten at avveiningen er gjort mot den kunnskapen som nå foreligger. For de utvalgte hule eikene er konsekvensene ikke klarlagt slik § 53 krever før inngrep, og planen sikrer verken at de spares eller at tapet kompenseres. Kompensasjonen som skal håndtere restskaden, har verken arealer, dokumentert tilleggsgevinst eller bindende sikring i planen. I en statlig plan etter pbl § 6-4 finnes ingen ordinær innsigelsesbehandling; en uløst innsigelse som ellers ville løftet saken

¹³⁹Fagnotat naturmangfold, kap. 4.2.1, s. 32; Rapport økologisk kompensasjon, kap. 4.2.1, s. 24–26.

¹⁴⁰Samla belastning, kap. 7.2, s. 40.

¹⁴¹Rapport økologisk kompensasjon, sammendraget, s. 10, og kap. 6, s. 79. Meld. St. 35 (2023–2024) Bærekraftig bruk og bevaring av natur, kap. 6.1.

¹⁴²Klima- og miljødepartementet, Arealnøytralitetsutvalget, mandat (regjeringen.no, lest 30.09.2026). Unntakene viser til prinsippet om prioriterte utbyggingsformål i Meld. St. 35 (2023–2024).

¹⁴³Rapport økologisk kompensasjon, tabell 5-6, punkt 3, s. 57.

¹⁴⁴Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, gjengitt i Rapport økologisk kompensasjon, kap. 1.2, s. 11.

til departementet, er her byttet ut med departementets eget ansvar etter nml § 7 for å vise vurderingen og vektleggingen i vedtaket.

Organisasjonenes konklusjon er at reguleringsplanen må forkastes. Dersom departementet likevel går videre, må det først dokumentere og begrunne hvorfor mindre skadelige løsninger er valgt bort, konkret for de fire stedene i kapittel 2.2, og gjøre nødvendige faunapassasjer bindende. Eventuell kompensasjon må bygge på konkrete arealer, etterprøvbare gevinster, finansiering og varig sikring fastsatt i planen, og kan ikke erstatte denne vurderingen. Kravene er samlet i kapittel 8.

3 Kulturminner

De tre fagrapportene for kulturarv – konsekvensutredningen for Hodnanes–Beltestad, fagnotatet for resten av strekningen og temarapporten for masselager – er alle datert 30. september 2024. Alle tre opplyser at de bygger på «kunnskapsgrunnlaget som var kjent pr. mars 2022».¹⁴⁵ Vestland fylkeskommunes arkeologiske registrering etter kulturminneloven § 9 startet samme måned; feltarbeidet pågikk fra mars 2022 til mai 2023.¹⁴⁶ Kunnskapsgrunnlaget er med andre ord frosset ved oppstarten av registreringsarbeidet. Registreringen avdekket et stort antall tidligere ukjente, automatisk fredete kulturminner – fylkeskommunen oppga i september 2023 tallet 206 boplasser: 150 på Tysnes, 26 i Bjørnafjorden og 30 på Stord.¹⁴⁷ På Tysnes var elleve steinalderlokaliteter kjent fra før; registreringen ga 24 sjaktelokaliteter, 142 prøvestikklokaliteter, 26 funnsteder, tre gravrøyser og tre båtstøer.¹⁴⁸ I Bjørnafjorden var seks–sju steinalderlokaliteter kjent; registreringen ga 26 pluss 16 funnsteder, «ei vesentlig endring i funnbildet i kommunen».¹⁴⁹ Fylkeskommunen kalte det «det største arkeologiske registreringsprosjektet me nokon gong har gjort i Hordaland, Sogn og Fjordane og i Vestland».¹⁵⁰ Disse funnene er kartfestet i plankartet og listet for frigiving, men er etter rapportenes egne opplysninger ikke innarbeidet i verdi-, påvirknings- og konsekvensvurderingene som departementet nå inviteres til å treffe vedtak på grunnlag av.

Kulturminner er ikke organisasjonenes primære felt, og kapittelet bygger ikke på egne kulturminnefaglige vurderinger, men på tiltakshavers og fylkeskommunens. Det tas med av to grunner: fordi det dokumenterer den samme svikten i kunnskapsgrunnlaget som for naturmangfold, tydeligere enn noe annet tema, og fordi de viktigste kulturminneverdiene sammenfaller geografisk med de viktigste naturverdiene, slik at samme avbøtende tiltak gjelder. Parallellen til naturmangfold (kapittel 4.1) er direkte: der vokste kunnskapsgrunnlaget fra 106 til 240 naturtypelokaliteter, og videre til 523 delområder; her fra noen titalls kjente steinalderlokaliteter til over to hundre. Det behovet for oppdatert konsekvensutredning som Statsforvalteren påpekte for naturmangfold, gjør seg etter organisasjonenes vurdering gjeldende med samme styrke for kulturarv. Men på dette temaet er

¹⁴⁵KU temarapport kulturarv, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, versjon 01, 30.09.2024), «Uvisse», s. 11–12. I det følgende «KU kulturarv». Likelydende i Fagnotat kulturarv (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 9–10, i det følgende «Fagnotat kulturarv»; og i KU temarapport masselager kulturarv (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 12 og s. 68–69, i det følgende «KU masselager kulturarv». Gjentatt i Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, 30.09.2024, rev. 24.03.2026), kap. 4.8, s. 66, og kap. 6.4, s. 106–108. I det følgende «Planomtale».

¹⁴⁶Vestland fylkeskommune, «Arkeologiske registreringar E39 Stord–Os 2022–2024», 1 780 s. (PDF datert 25.02.2025), s. 11: «Feltarbeidet blei utført frå mars–desember 2022 og februar–mai 2023.» I det følgende «VLFK-reg». Rapporten inngår ikke i høringsgrunnlaget.

¹⁴⁷Vestland fylkeskommune, nyhetssak 18.09.2023 («Her budde dei første menneska i Vestland», vestlandfylke.no), gjengitt i Tysnesbladet 28.09.2023, s. 7 («Sjå kvar Hordfast-arkeologane gjorde flest funn», Helen Frøyseth), sitat ved arkeolog Øystein Skår. Tallet 206 er fylkeskommunens formidlingstall fra 2023, ikke en opptelling fra rapporten av 2025.

¹⁴⁸VLFK-reg, s. 168. Kategoriene (sjakte- og prøvestikklokaliteter, funnsteder, gravrøyser, båtstøer) overlapper delvis med hverandre og med tallene fra pressemeldingen; de kan ikke summeres.

¹⁴⁹VLFK-reg, s. 30.

¹⁵⁰Vestland fylkeskommune, nyhetssak 18.09.2023 («Her budde dei første menneska i Vestland», vestlandfylke.no), gjengitt i Tysnesbladet 28.09.2023, s. 7 («Sjå kvar Hordfast-arkeologane gjorde flest funn», Helen Frøyseth), sitat ved arkeolog Øystein Skår. Tallet 206 er fylkeskommunens formidlingstall fra 2023, ikke en opptelling fra rapporten av 2025.

mekanismen dokumentert av utrederne selv.

3.1 Utrederne sier selv at konklusjonene er for milde

Under overskriften «Uvisse» skriver COWI at fylkeskommunens registrering er gjennomført, at lokalitetene er lagt inn i Askeladden og Kulturminnesøk «etter kvart», men at «rapporten frå arbeidet var ikkje ferdig då dette dokumentet vart skrive», og at kunnskapsgrunnlaget derfor er det som var kjent pr. mars 2022 – «Dette er avklart med Vestland fylkeskommune». Deretter følger:

«Den arkeologiske registreringa som er gjennomført av Vestland fylkeskommune har avdekkja mange automatisk freda kulturminne som hittil ikkje har vore kjende. Om dei hadde vore kjende då KU vart skrive, ville verdien på fleire kulturmiljø blitt vurdert høgare enn det er gjort i denne rapporten. På same måte ville det blitt vurdert høgare grad av negativ påverknad, og følgjeleg større miljøskade, for fleire kulturmiljø i dei ulike alternativa. Den samla konsekvensgraden av dei ulike alternativa ville også ha blitt vurdert høgare. Når det gjeld rangering av alternativa ville den truleg ha blitt uendra.»¹⁵¹

Temarapporten for masselager sier det samme: «Om endelege resultat frå registreringa hadde vore med i denne utgreiinga, er det truleg at det hadde påverka vurdering av både verdi, påverknad og konsekvens for fleire delområde.»¹⁵² Planomtalen gjentar forbeholdet og slår fast at «nye registrerte kulturminne ikkje [har] vore med i vurderingane for kulturarv i fagutgreiingane».¹⁵³

Utrederne varsler altså selv at verdi, påvirkning og konsekvens ville blitt satt høyere med oppdatert kunnskap. Likevel går konsekvensgraden «middels negativ» for alle fire alternativer uendret inn i sammenstillingen som ligger til grunn for tilrådingen (kapittel 4.2, Tabell 1). Det eneste som hevdes å stå seg, er rangeringen mellom alternativene, og det med forbeholdet «truleg» – en foreløpig faglig antakelse uten en oppdatert, etterprøvable gjennomgang bak seg.

3.2 Kunnskapen fantes – og var lovet brukt

Forbeholdet «rapporten var ikkje ferdig» må leses mot hva som faktisk forelå, og når:

1. **Mars 2022 – mai 2023:** Feltarbeid. Fylkeskommunen holdt «jamlege møte» der Statens vegvesen ble orientert om foreløpige resultater.¹⁵⁴ SVV publiserte selv en nyhetssak om de første 41 steinalderboplassene forsommeren 2022.¹⁵⁵
2. **1. desember 2022:** Med 170 boplasser kjent – etter fylkeskommunens arkeolog «i alle fall 150» på Tysnes – uttalte SVVs planleggingsleder til Tysnesbladet at funnene er «av stor historisk verdi», og: «No har me fått registrert heile planområdet meir detaljert, og det gir oss moglegheit til å tilpassa planen.»¹⁵⁶
3. **September 2023:** Fylkeskommunen sender pressemelding om 206 boplasser. Tysnes-lokalitetene ligger da kartfestet i Kulturminnesøk, merket «E39 Stord-Os (Hordfast)».¹⁵⁷

¹⁵¹ KU kulturarv, s. 12. Gjentatt i kap. 7.3, s. 143–144.

¹⁵² KU masselager kulturarv, s. 12.

¹⁵³ Planomtale, kap. 6.4, s. 106.

¹⁵⁴ KU kulturarv, kap. 11, s. 153: «Det har vore halde jamlege møte der Vestland fylkeskommune har orientert om foreløpige resultat.» Gjentatt i Planomtale s. 108.

¹⁵⁵ VLFK-reg, s. 29: «Statens Vegvesen lagde i samband med VLFK ein nyheitssak i forsommaren 2022. Denne viste til dei første funna» – nyhetssaken «Har funne 41 steinalderbuplassar i samband med ny E39», vegvesen.no.

¹⁵⁶ Tysnesbladet 01.12.2022, s. 10–11, «Fann 145 steinalderbuplassar på Tysnes» og «Vegvesenet om funna: Av stor historisk verdi» (Helen Frøyseth), sitat ved planleggingsleiar Ellen Slinde, Statens vegvesen. Tallene i artikkelen er foreløpige; «i alle fall 150» på Tysnes er arkeologens anslag.

¹⁵⁷ Tysnesbladet 28.09.2023, s. 7, med skjermdump fra Kulturminnesøk der lokalitetene er merket «E39 Stord-Os (Hordfast)».

4. **30. september 2024:** De tre kulturarvrapportene dateres – ett år etter pressemeldingen – med kunnskapsgrunnlag pr. mars 2022.
5. **Februar 2025:** Fylkeskommunens registreringsrapport foreligger, 1 780 sider.¹⁵⁸
6. **22. juni 2026:** Planforslaget legges ut til høring, nesten to år etter rapportdatoen, med kulturarvrapportene uendret i «versjon 01». Planomtalen skriver fortsatt at rapportene «var ikkje ferdige».¹⁵⁹

Statens vegvesen var tiltakshaver for registreringen.¹⁶⁰ Tiltakshaver var løpende orientert om funnene, og hadde kartfestede, offentlig tilgjengelige data om over 200 fredete lokaliteter i minst ett år før rapportene ble datert, og i nesten to år til før høring. Formuleringen «rapporten var ikkje ferdig» forklarer ikke hvorfor lokaliteter som lå offentlig tilgjengelig i Kulturminnesøk fra 2023, ikke ble innarbeidet.

Det var dessuten nettopp denne kunnskapen konsekvensutredningen skulle bygge på. Da fylkeskommunen i 2021 varslet registreringen, beskrev den arbeidet som «ein del av den saksførebuande prosessen for å opplyse saka best mogleg før det vert fatta eit endeleg planvedtak».¹⁶¹ SVV svarte at konsekvensutredningen «vil belyse utfordringane knytt til å byggje ny E39 i og attmed kulturmiljø og kulturminne i planområdet, og vil vere del i prosessen for å finne den beste veglinja», og til grunneiere ved Bårdsundet: «I løpet av 2022 vil Vestland fylkeskommune gjennomføre arkeologiske undersøkingar i planområdet, og vil då også kartlegge områda ved Bårdsundet. Vi vil såleis få ein god oversikt over førekomstane av kulturminne her.»¹⁶² Planprogrammet, fastsatt av departementet 26. september 2023, fire måneder etter at feltarbeidet var avsluttet, bestemmer at arbeidet «vil bli utført med grunnlag i ny kunnskap i offentlege databasar og kartlegging/registrering gjennomført som del av reguleringsplanarbeidet», og at utredningen for kulturarv «skal ta utgangspunkt i kjende registreringar, databasar og anna kjeldemateriale», med Askeladden og Kulturminnesøk blant de oppførte kildene.¹⁶³ Og i sin oppsummering av innspill, datert samme dag som fagrapportene, skriver SVV til fylkeskommunen: «Før endeleg vedtak av planen vil kunnskapsgrunnlaget vere oppdatert og konklusjonane vere på plass.» Samme sted: «Kjende kulturminne pr. september 2024 innanfor planområdet er vist på plankarta og gitt omsynssoner.»¹⁶⁴ Lokalitetene var med andre ord kjent nok til å tegnes inn på plankartet og listes for frigiving, men ikke til å vurderes. Løftet om oppdatert kunnskapsgrunnlag «før endeleg vedtak» er ikke innfridd i høringsgrunnlaget.

At avgrensningen er «avklart med Vestland fylkeskommune», flytter ikke ansvaret. Fylkeskommunen er sektormyndighet for kulturminner; kravene i konsekvensutredningsforskriften retter seg mot forslagsstiller og planmyndighet.

¹⁵⁸ VLFK-reg, PDF-dato 25.02.2025. Datoen dokumenterer filens produksjonstidspunkt, ikke formell oversending.

¹⁵⁹ Statens vegvesen, «Reguleringsplanen for E39 Stord–Os er lagt ut på høyring», vegvesen.no, 22.06.2026: «Reguleringsplanen blir lagd ut på høyring og offentlig ettersyn måndag 22. juni. Frist for innspel blir 1. oktober.» Planomtale, s. 106: «dei tilhøyrande rapportane frå desse registreringar var ikkje ferdige ved ferdigstillinga av reguleringsplanarbeidet»; s. 108: «rapporten frå arbeidet var ikkje ferdig då reguleringsplanen blei utarbeidd».

¹⁶⁰ Tysnesbladet 01.12.2022, s. 11, faktaboks: «Statens vegvesen var tiltakshavar.» Jf. KU kulturarv s. 153 om at registreringen ble startet «parallelt med utarbeidinga av reguleringsplanen» for å rekke «vurderingar av kva som eventuelt kan frigjevast innan reguleringsplanen vert lagt fram for vedtak».

¹⁶¹ Statens vegvesen, «Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring», august 2022, s. 11 (Vestland fylkeskommunes innspill, pkt. 7).

¹⁶² Samme dokument, s. 13 (SVVs kommentar til Vestland fylkeskommune, pkt. 6, og pkt. 7: «Vi ynskjer å få utført dette viktige arbeidet i tett samarbeid med Fylkeskommunen»), og s. 30 og 33 (svar til grunneiere ved Bårdsundet, likelydende).

¹⁶³ Planprogram E39 Stord–Os, fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 26.09.2023, kap. 7, s. 62, og utredningsprogram kulturarv, s. 71–72 («Metode» og «Eksisterande materiale», der håndbok V712 står først og Askeladden/Kulturminnesøk deretter). Utredningsprogrammet nevner særskilt Epland/Håviskeland og Søreide som «viktige fokusområde» med «fleire moglege gravminne frå førhistorisk tid». Merk at s. 62 samtidig avgrensar ny konsekvensutredning til Hodnanes–Beltestad, sammenstillingsområdet og masselager; for resten av strekningen skal virkningene «skildrast i planomtalen».

¹⁶⁴ Statens vegvesen, «Oppsummering av innspel til planarbeidet» (notat B11876r01, versjon 01, 30.09.2024), s. 26–27 (kommentarer til Vestland fylkeskommune). Samme sted, i svar om nyere tids kulturminner: «Etter avtale med VLFK er kunnskapsgrunnlaget pr. våren 2022 lagt til grunn for å vurdere verknadene av planforslag.»

3.3 Hva planen gjør med funnene

SVVs planleggingsleder forklarte i desember 2022 hva «tilpassa planen» innebærer: «Mange av kulturminna vil ligga der vegen kjem, og då ynskjer kulturstyresmaktene å gjera meir nøyaktige granskingar, slik at kulturminna blir godt dokumenterte, men kan frigjevast. Dette er vanleg saksgang i alle plansaker.»¹⁶⁵ Plandokumentene bekrefter det. Nye funn er «kartfesta i reguleringsplankartet og viste i anleggsbeltet, slik at dei kan sikrast ved å bli gravne ut».¹⁶⁶ Føresegnene pålegger arkeologisk utgraving av alle kulturminner merket #K før tiltak, definerer #K som «kulturminne som vert søkt frigjevne», og lister dem i vedlegg 2.¹⁶⁷ Omfanget er slik:

	Antall
Kulturminne-ID-er søkt frigitt (#K), alle alternativer samlet	87 (110 rader; C2/C3 og D1/D2 overlapper)
– herav for SVVs tilrådte alternativ C3-D1	77
– herav gjenfunnet som lokaliteter i fylkeskommunens registreringsrapport	86 av 87
Andre kulturminne-ID-er båndlagt etter kulturminneloven (H730)	3
ID-er med bevaringssone (H570)	1 – som samtidig står i #K-listen

Kilder: føresegnene pkt. 1.6, 3.3.4, 3.4.1, 4.1.11 og vedlegg 2; VLFK-reg innholdsfortegnelse.¹⁶⁸

Tallene viser omfanget av den foreslåtte frigivingen; de gir ikke alene et fullstendig bilde av hvilke kulturminner som berøres direkte eller indirekte. Men bildet er tydelig nok: for det anbefalte alternativet søkes 77 automatisk fredete lokaliteter frigitt, mens tre andre båndlegges. Utgraving dokumenterer, men bevarer verken kulturminnet på stedet eller landskapssammenhengen det inngår i. Planomtalen fører «meir detaljert kartlegging av kulturminne og auka kunnskap om registreringar og funn i planområdet» opp som ett av tiltakene som har gitt «betydeleg reduksjon i raud risiko» i prosjektets miljørisikovurdering, sammen med «optimalisert og redusert regulert anleggsbelte for spesifikke område for å ta vare på verdier for kulturarv, natur m. m.».¹⁶⁹ Hvilke lokaliteter som er spart, hvor anleggsbeltet er redusert, og hvordan dette er tatt inn i konsekvensvurderingene, står ikke i plandokumentene. Konsekvensutredningens eget kapittel om skadereduserende tiltak omtaler generelle hensyn – landskapstilpassning, innspill til linjeoptimalisering, innsnevring av anleggsbeltet – og avslutter: «Spesifikke tiltak: Ingen spesifikke tiltak.»¹⁷⁰

Én dokumentmotsetning må uansett avklares. Den automatisk fredete tuften på øydegarden Agdestein (ID 66479) er gitt bevaringssone H570_1 i føresegnene pkt. 3.3.4, og står samtidig i vedlegg 2 som søkt frigitt.¹⁷¹

¹⁶⁵Tysnesbladet 01.12.2022, s. 11.

¹⁶⁶Planomtale, s. 106.

¹⁶⁷Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn (rev. 23.04.2026), pkt. 1.6 («Før iverksetting av tiltak i tråd med planen skal det gjennomførast arkeologisk utgraving av dei automatisk freda kulturminna merka med føresegnssområde #K i plankartet»), pkt. 4.1.11 og vedlegg 2, s. 9–11. I det følgende «Føresegner».

¹⁶⁸Føresegner, vedlegg 2 (110 rader fordelt på Stord 7, Tysnes C2 3, C3 3, D1 26, D2 28, Tysnes nord 40, Bjørnafjorden 3; 87 unike ID-er; 77 unike for kombinasjonen Stord + C3 + D1 + Tysnes nord + Bjørnafjorden; C2-D1 gir også 77, C2-D2 og C3-D2 gir 81), pkt. 3.4.1 (H730_1–3: ID 299630, 299612, 299627 ved Søreidsvågen/Håviskeland, jf. VLFK-reg lok. 146, 150 og 151; ingen av dem står i #K-listen) og pkt. 3.3.4 (H570_1: ID 66479). 86 av de 87 ID-ene gjenfinnes i innholdsfortegnelsen til VLFK-reg (s. 2–10); ID 299129 (Tysnes nord) gjør det ikke og må sjekkes mot Askeladden. Gjenfinning i rapporten sier ikke i seg selv om lokaliteten var kjent fra før.

¹⁶⁹Planomtale, kap. 11.1.1 Ytre miljøplan, s. 221–222. Kulturminner er ett av temaene i miljørisikovurderingen.

¹⁷⁰KU kulturarv, kap. 8 Skadereduserende tiltak, s. 146. Kap. 9, s. 147, nevner i tillegg inngjerding av kulturminner nær tiltaket i anleggsfasen.

¹⁷¹Føresegner, pkt. 3.3.4 og vedlegg 2 (raden «Stord 66479 #K»). Om samme ID kan berøres delvis og bevares delvis, må avklares mot plankartet.

Fagnotatet sier at «både tufta og området rundt, inkludert steingard, vert øydelagde av tiltaket».¹⁷² Agdestein viser samtidig hva den nye kunnskapen tilfører: der fagnotatet omtaler én middelalderduft, dokumenterer fylkeskommunens registrering et gårdsanlegg over fire terrasser med dyrkingslag datert til eldre bronsealder (1405–1223 f.Kr.), yngre jernalder og vikingtid (870–992 e.Kr.) og en tuft datert til 1166–1268 e.Kr. – «garden var i bruk heilt frå bronsealder».¹⁷³ Ingen av disse dateringene inngår i vurderingen av inngrepet.

3.4 Bårdsundet og Søreid: verdier satt uten materialet som avgjør dem

Ved Bårdsundet sammenfaller store naturverdier med omfattende kulturminnefunn. Området omfatter regnskogkjerneområdet, hjortetrekket, en av fire kjente lokaliteter i Norge for kystbendellav (CR) og et av de tetteste steinalderlandskapene fylkeskommunen fant. Fagnotatet kaller kryssingen «utan tvil» den største kulturarkonflikten på hele strekningen Beltestad–Bjørnafjorden, viser til at kommunedelplanens konsekvensutredning fant at delområdet «utan tvil har nasjonal verdi, kanskje også internasjonal verdi», og setter påvirkningen til «sterkt redusert»: brufyllingen på nordsiden berører direkte en nyregistrert gravrøys, brua legges 65 meter fra gravrøysa ID 60629, og «viktige siktlinjer mellom gravminna vert brotne».¹⁷⁴ Stor verdi kombinert med «sterkt redusert» påvirkning tilsvarer, etter organisasjonenes anvendelse av konsekvensvifta i V712, alvorlig miljøskade (tre minus). Men fordi strekningen bare er «skildra», ikke konsekvensutredet, har tiltakshaver ikke satt noen grad (kapittel 4.3). Den nyregistrerte gravrøysa som fagnotatet beskriver som direkte konflikt, er lokalitet 208 (ID 299510) i fylkeskommunens rapport – og står i #K-listen som søkt friggitt.¹⁷⁵

Dette var varslet. Hordaland fylkeskommune skrev i 2017: «Det er særdeles høgt potensial for nye funn i området ved Bårdsundet, både gravminne og steinalderbuplassar. Fylkesrådmannen vil rå ifrå ei dagløyning over Bårdsundet.» Fylkesutvalget vedtok å tilrå senketunnel av hensyn til «nasjonale og regionale kulturminneverdier, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet».¹⁷⁶ Funnene kom. Fylkeskommunens registrering på nordsiden av sundet – et område med få moderne inngrep – ga 18 prøvestikklokaliteter, en gravrøys, en lokalitet med tre mulige båtstøer og to funnsteder. Seks av prøvestikklokalitetene er ut fra strandlinjen anslått til tidligmesolitikum, den eldste bosetningsfasen i Norge (9500–8000 f.Kr.); blant radiokarbondateringene er 5746–5635, 5036–4846 og 3957–3792 f.Kr.¹⁷⁷ Tolv av de 18 prøvestikklokalitetene, gravrøysa og båtstølokaliteten står i #K-listen

¹⁷²Fagnotat kulturarv, sammendraget, s. 8; gjentatt i Planomtale s. 107.

¹⁷³VLFK-reg, lok. 181 (ID 66479-1), s. 1234 og oppsummeringen s. 1250: «Den samla registreringa på øydegarden på Agdestein har gjennom dokumentasjon gitt ny kunnskap og har vist at garden var i bruk heilt frå bronsealder.»

¹⁷⁴Fagnotat kulturarv, kap. 5.3.7 KA-34 Bårdsundet vest, s. 95–99 (verdi s. 95–96, verknad s. 99), og sammendraget s. 8: «Den største konflikten er utan tvil knytt til kryssinga av Bårdsundet.» Samlet tabell s. 168–169. Gjengitt i Planomtale s. 107 og s. 228. «Internasjonal verdi» er en faglig vurdering gjengitt fra kommunedelplanens KU, ikke en formell vernestatus. Konsekvensgraden tre minus er organisasjonenes anvendelse av konsekvensvifta (KU kulturarv, kap. 3, s. 27) på fagnotatets verdi og påvirkning, ikke en grad fastsatt av COWI.

¹⁷⁵VLFK-reg, s. 630: «Gravrøysa er påvist tidlegare av Ørjan Engedal i samband med konsekvensutgreiinga av reguleringsplanen (Rådgjevande arkeologar).» Jf. Fagnotat kulturarv s. 95 (nr. 1 på registreringskartet, figur 5-51) og s. 99. ID 299510 står under «Tysnes Nord» i Føresegner vedlegg 2.

¹⁷⁶Hordaland fylkeskommune, «Fråsegn – Statleg kommunedelplan for E39 Stord–Os», 24.02.2017, fylkesutvalgets vedtak 23.02.2017 (sak PS 28/2017) pkt. 4, og fylkesrådmannens saksframlegg, avsnittet «Gravrøysar frå bronse- og jernalder ved Bårdsundet, Tysnes» (PDF-side 23). Samme sted: «Verdien til desse kulturminna er i konsekvensutgreiinga satt til særst stor, dvs. nasjonal verdi.» Dokumentet er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/fraasegn-statlig-kommunedelplan-stord-os-hordaland-fylkeskommune-2017-02-24.pdf.

¹⁷⁷VLFK-reg, «Bårdsundet Nord», s. 502–507 (områdebeskrivelse s. 502; overflateregistrering s. 504; tabell over prøvestikklokaliteter med datering s. 505: lok. 67, 69, 71, 75, 79 og 97 anslått TM etter strandlinje; radiokarbondateringer for lok. 76, 77, 80, 87, 90 og 91; overflatelokaliteter s. 507), lokalitetsbeskrivelser s. 508–633, funnsteder s. 628–629, gravrøysa s. 630–631, båtstøene s. 632–633 (den tredje omtalt som usikker). Periodeinndelingen er VLFK-regs egen, s. 12. Strandlinjedateringene er anslag, ikke direkte dateringer.

som søkt frigitt (vedlegg E).¹⁷⁸ Fagnotatet kjenner bare gravrøysene. Kryssingen med bru er, som kapittel 2.2 viser, valgt framfor tunnel av kostnadshensyn – før denne kunnskapen fantes. Nord for sundet kommer i tillegg konflikten med kystfortet Svarvhella (KA-41), der vegen etter fagnotatet «vil medføre direkte konflikt med mange enkeltminne og øydelegge heilskapen i den best bevarte delen av kystfortet». Det viser at en oppdatert vurdering må omfatte kulturmiljøene som helheter og nyere tids kulturarv, ikke bare lokalitetene i frigivingslisten.¹⁷⁹

På Søreid, der begge D-alternativene lander, er bildet det samme. Konsekvensutredningen setter KA-9 Søreidsdalen til stor verdi og KA-7 Tveit/Epland, KA-8 Holma og KA-10 Håviskeland til middels, og rangerer D1 foran D2 på det grunnlaget.¹⁸⁰ Fylkeskommunen fant 13 automatisk fredete lokaliteter i Søreidsvika alene, flere med både steinalder- og jernalderfase; på Håviskeland, der ingen automatisk fredete kulturminner var registrert fra før, var 26 av 84 prøvestikk positive; på Epland åtte sjaktelokaliteter og to steinalderlokaliteter.¹⁸¹ Gårdsanleggene ved Søreid har spor etter bruk i flere perioder over mer enn halvannet årtusen – dateringer til 1931–1749 f.Kr., rundt 1200 f.Kr. og 235–104 f.Kr.; arkeologen kalte strukturlagslokalitetene «massive»: «det er ikkje ofte ein finn så store som dette».¹⁸² Konsekvensutredningen selv omtaler Søreidsdalen som «særleg funnrikt» både for steinalder og jernalder – i kapitlet om registreringen, ikke i verdivurderingen.¹⁸³ Verdisettingen av KA-7, KA-8 og KA-10 og rangeringen mellom D1 og D2 er dermed gjort uten det materialet som avgjør dem. Om D1 fortsatt er best for kulturarv når Søreidsvika og Håviskeland er vurdert på nytt, er ikke dokumentert i høringsgrunnlaget. Det er nettopp det som skulle vært utredet – og det er avveiningen mellom delområdene, ikke antall lokaliteter, som må prøves på nytt. Frigivingstallene skiller for øvrig ikke C2 fra C3; konsekvensutredningens egen rangering av C2-D1 foran C3-D1 bygger på påvirkningen av delområdene, særlig KA-2 Skår.

3.5 Rettslig ramme

Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 skal være oppfylt før planvedtak.¹⁸⁴ Det er gjennomført omfattende registreringer; hvorvidt de dekker hele det endelige planområdet med masselager, anleggsarealer og sjøtiltak, bør planmyndigheten få uttrykkelig redegjort for, siden registreringsrapporten selv omtaler arealer som ikke lot seg undersøke.¹⁸⁵ Organisasjonenes hovedinnvending gjelder imidlertid hvordan resultatene er innarbeidet i beslutningsgrunnlaget. Konsekvensutredningsforskriften krever at utredningen utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram, at den tar utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon, at mang-

¹⁷⁸Prøvestikklokalitetene lok. 67, 69, 71, 74, 76, 77, 80, 81, 82, 84, 87 og 91 (ID 299056, 299058, 299061, 299089, 299063, 299064, 299068, 299071, 299073, 299074, 299075, 299083), gravrøysa lok. 208 (ID 299510) og båtstølokaliteten lok. 209 (ID 299513) står alle under «Tysnes Nord» i Føresegner vedlegg 2. Lok. 75, 79, 90, 93, 94 og 97 (ID 299062, 299067, 299076, 299084, 299085, 299088) og funnstedene (ID 304614, 304617) gjør det ikke.

¹⁷⁹Fagnotat kulturarv, sammendraget s. 9, og kap. 8, s. 177–178; gjengitt i Planomtale s. 107 og s. 228. Delområdet KA-41 Svarvhella er beskrevet i kap. 5.3.14, s. 120 ff.

¹⁸⁰KU kulturarv, tabell 0-1, s. 10, og s. 10–11; verdivurdering s. 7–8 («Dei største kulturhistoriske verdiane er knytt til KA-3 Tornes og KA-9 Søreidsdalen, begge vurdert til stor verdi. Vidare er det registrert 12 delområde med middels verdi»). Tabellen gjelder KU-strekningen Hodnanes–Beltestad.

¹⁸¹VLFK-reg, s. 810 (Søreidsvika: «Det blei registrert 13 automatisk freda lokalitetar i området. Fleire av lokalitetane inneheld både kulturminne frå steinalder og frå metallbrukande tid»; samme sted forklares at ulike faser kan ha fått separate lokalitetsnumre under én Askeladden-ID), s. 967 (Søreidsvågen: «Området inneheld mange lokalitetar plassert tett på kvarande»), s. 1071 (Håviskeland: «Det er ikkje tidlegare blitt registrert nokon automatisk freda kulturminne i området»; 26 av 84 prøvestikk positive, fem nye lokaliteter), s. 1121 (Epland).

¹⁸²Tysnesbladet 28.09.2023, s. 7. Dateringene gjengir fylkeskommunens opplysninger; kontinuerlig bruk er ikke påvist.

¹⁸³KU kulturarv, kap. 11.1, s. 154: «I Søreidsdalen er det fleire lokalitetar med bevart kulturlag og enkelte lokalitetar med fleire fasar, og området skil seg ut som særleg funnrikt» (steinalder); «Søreidsdalen skil seg igjen ut som særleg funnrikt, også i denne funnkategorien» (jernalder).

¹⁸⁴KU kulturarv, s. 153: «Ved utarbeiding av reguleringsplanar skal undersøkingsplikta vere oppfylt seinast før planvedtak vert fatta.»

¹⁸⁵VLFK-reg, s. 967–968 (Søreidsvågen: areal som ikke lot seg sjakte på grunn av våte forhold og dype masser).

lende informasjon om viktige forhold innhentes, at virkninger for kulturminner og kulturmiljø beskrives, og at usikkerhet gjøres rede for.¹⁸⁶ En utredning som velger bort tilgjengelig informasjon fra tiltakshavers eget registreringsprosjekt, i strid med planprogrammets ordlyd, og som selv opplyser at konklusjonene ville blitt strengere, oppfyller etter organisasjonenes vurdering ikke dette. Departementet må som ansvarlig myndighet ta stilling til behovet for tilleggsutredning etter forskriftens § 27.

Det har en konkret følge. Etter kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det ikke innhentes tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner for bygge- og anleggstiltak «som er i samsvar med reguleringsplan». Planvedtaket blir dermed i praksis tillatelsen, og kulturmiljømyndighetens behandling av inngrepene må skje i planprosessen. Føresegnenes vedlegg 2 er i realiteten oversikten over omsøkte inngrep i 87 fredete lokaliteter. Denne høringen er derfor den sentrale anledningen offentligheten har til å vurdere det reelle omfanget av inngrepet – og den skjer på et grunnlag utrederne selv har tatt forbehold mot. Organisasjonene har ikke funnet noen vurdering fra rette kulturmiljømyndighet av frigivingslisten i høringspakken.¹⁸⁷

3.6 Hva organisasjonene ber om

Organisasjonenes prinsipale standpunkt er at planen må forkastes (kapittel 8). Dersom departementet likevel går videre, må følgende foreligge og høres før vedtak:

- En samlet og etterprøvbart tilleggsutredning for kulturarv der fylkeskommunens registreringsrapport (2025) er innarbeidet i verdi-, påvirknings- og konsekvensvurderingen for alle delområder – både for Hodnanes–Beltestad og for den strekningen som i dag bare er «skildra», og for masselager, riggområder, anleggsveger og sammenstillingsområdet i Søreidsvika – med konsekvensgrad per delområde, ny vurdering av rangeringen C2/C3 × D1/D2 med eksplisitt redegjørelse for hva funnene endrer, og ny inngangsverdi til sammenstillingen (kapittel 4.2).
- En lokalitetsvis oversikt som kobler hver berørt lokalitet til delområde, tiltak, påvirkning, avbøting og status (#K, H730, H570), med særlig vekt på sammenhengene ved Bårdsundet og Søreid og den utvidede kunnskapen om Agdestein; konkretisering av hvor anleggsbeltet er redusert av hensyn til kulturarv; og en vurdering, lokalitet for lokalitet i Bårdsundet nord og Søreidsvika, av båndlegging (H730) framfor frigiving (#K).
- Avklaring av ID 66479 (Agdestein) og ID 299129, slik at plankart, føresegner og fagrapporter beskriver samme inngrep.
- Kulturmiljømyndighetens vurdering av frigivingslisten etter kulturminneloven § 8 fjerde ledd, og registreringsrapporten gjort tilgjengelige som del av høringsgrunnlaget.
- Høring av tilleggsutredningen før vedtak, og ny høring av planforslaget dersom endringene tilsier det, med en frist som gir reell mulighet til å vurdere materialet.

Kravene, og de subsidiære kravene om tunnel ved Bårdsundet og C2 framfor C3, er samlet i kapittel 8.

¹⁸⁶ Forskrift om konsekvensutredninger (2017) § 17 (utredningen skal utarbeides på grunnlag av fastsatt planprogram og ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon; manglende informasjon om viktige forhold skal innhentes), § 21 (kulturminner og kulturmiljø som utredningstema), § 22 (redegjørelse for usikkerhet), § 23 (tiltak for å «unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere» for vesentlige skadevirkninger) og § 27 (ansvarlig myndighets vurdering av om utredningen tilfredsstiller forskriftens krav, og tilleggsutredninger som skal sendes på høring). Statsforvalteren i Vestland viste til §§ 17, 21, 22 og 27 i sin fråsegn 30.11.2021, s. 3 (kapittel 3.1). Konsekvensutredningen for kulturarv gjengir selv § 23 (KU kulturarv s. 146).

¹⁸⁷ Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 8 fjerde ledd: «Tillatelse i medhold av første ledd skal ikke innhentes for bygge- og anleggstiltak som er i samsvar med reguleringsplan som er vedtatt etter denne lovs ikrafttreden.» Rette kulturmiljømyndighet er som hovedregel fylkeskommunen; Riksantikvarens rolle i denne saken bes avklart. Organisasjonene har ikke funnet noen uttalelse fra Vestland fylkeskommune eller Riksantikvaren til vedlegg 2 blant høringsdokumentene. Dersom en slik foreligger, ber organisasjonene om at den gjøres tilgjengelig og at høringsfristen forlenges tilsvarende.

4 Statens vegvesen har ikke sammenstilt prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Planprogrammet fastsatte at planomtalen skulle gi «ei samla vurdering av samfunnsnytte- og kostnader, verknader av heile prosjektet».¹⁸⁸ Planomtalen gjentar ambisjonen: de prissatte konsekvensene «skal samanstilla med dei ikkje-prissatte konsekvensane [...] for å få ein heilskapleg oversikt over verknadene av planen».¹⁸⁹ Denne sammenstillingen er ikke levert. Den finnes for 23 prosent av strekningen, og der den finnes, er den gjort på en måte som demper tiltakshavers egne funn. For de resterende 77 prosentene er det siste og avgjørende steget i metoden utelatt. Departementet inviteres dermed til å vedta en plan der prosjektets samlede konsekvens for natur, kulturarv, landskap, friluftsliv og naturressurser ikke i noe framlagt dokument er satt opp mot en samfunnsnytte som etter Statens vegvesens egne tall er negativ.

4.1 Det finnes ingen samlet vurdering for hele prosjektet

Hva planomtalen inneholder. Tabellen som presenteres som «samfunnsøkonomisk analyse med samanstilling av prissatte og ikkje-prissatte verknadar», kombinerer to ulike geografiske nivåer. Netto nytte er beregnet for hele strekningen Ådland–Svegatjørn, 55 km. De ikke-prissatte konsekvensene gjelder bare Hodnanes–Beltestad, 12,6–12,8 km.¹⁹⁰ Det samme grepet gjentas i konklusjonskapitlet.¹⁹¹ For den øvrige strekningen er sammenstillingen erstattet av én setning: «Ikkje-prissatte verknader: Verknadane er omtalte i kapittel 12.2.»¹⁹² Kapittel 12.2 er en verbal beskrivelse uten konsekvensgrad. For naturmangfold sier den at tiltaket «øydelegg dei største regnskog- og våtmarksområda som finst i utgreiingsområdet, og nokre av dei mest verdifulle regnskogslokalitetane i Noreg».¹⁹³ Hvilken konsekvensgrad dette tilsvarer, hvordan den veies mot de andre fagtemaene, og hvordan summen veies mot netto nytte, står ikke i planomtalen.

Planomtalen sier selv hvordan avveiningen er gjort: «Tverrfaglege vurderingar for heile prosjektet er ikkje trekt inn i rapportane for det enkelte fagområdet. Den samla vurderinga som har ført til løysinga som blir anbefalt i planframlegget er gjort på grunnlag av det tverrfaglege samarbeidet over tid og gjennom heile planprosessen.»¹⁹⁴ Med andre ord: avveiningen er gjort i prosjektorganisasjonen, ikke i et dokument som høringsinstansene og vedtaksmyndigheten kan etterprøve. Konklusjonen – «tiltaket kan tilråast» – bygger på et samfunnsøkonomisk resultat som er negativt for alle alternativer unntatt ett, og dette ene er det SVV selv ikke anbefaler.¹⁹⁵

Hvorfor det mangler. Fagnotatet for naturmangfold forklarer: planforslaget «er difor ikkje konsekvensutgreidd for heile strekninga på nytt, men verknader av planforslaget er skildra».¹⁹⁶ Begrunnelsen er at strekningen ble konsekvensutredet i kommunedelplanen, og planprogrammet legger til grunn at den utredningen «er tilstrekke-

¹⁸⁸ Planprogram E39 Stord–Os, fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 26.09.2023, kap. 1.1, s. 6. I det følgende «Planprogram».

¹⁸⁹ Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, 30.09.2024, rev. 24.03.2026), kap. 8.3.3, s. 178. I det følgende «Planomtale».

¹⁹⁰ Planomtale, s. 19, tabellen «Samfunnsøkonomisk analyse med samanstilling av prissatte og ikkje-prissatte verknadar for vegtraséar for E39 Hodnanes–Beltestad». Tabellteksten opplyser selv: «For prissatte verknader er heile strekninga mellom Ådland og Svegatjørn vurdert samla.» Lengder: Planomtale s. 12 (55 km) og tabell 13-1, s. 237 (12,6–12,8 km).

¹⁹¹ Planomtale, kap. 13.1, tabell 13-2, s. 238.

¹⁹² Planomtale, kap. 13.2, s. 239.

¹⁹³ Planomtale, kap. 12.2, s. 226–227.

¹⁹⁴ Planomtale, kap. 12, s. 224.

¹⁹⁵ Planomtale, kap. 13.3, s. 240; negativ netto nytte for alle alternativer unntatt C3-D2: kap. 12.1, s. 225, og tabell 13-3, s. 239.

¹⁹⁶ Fagnotat naturmangfold, E39 Ådland–Svegatjørn (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 3, s. 20. I det følgende «Fagnotat naturmangfold». Samme sted: «Sjølv om tiltaka ikkje skal konsekvensutgreiast, er det i fagutgreiingane for dette planarbeidet valt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen si handbok V712.»

leg detaljert til at den òg kan vere grunnlag for reguleringsplanen».¹⁹⁷ Statsforvalteren i Vestland bestred dette allerede i 2021. Med henvisning til at kunnskapsgrunnlaget hadde vokst «frå 106 naturtypar i planområdet for kommunedelplanen, og til 240 naturtypelokalitetar innafør reguleringsplanområdet», la Statsforvalteren til grunn «at Statens vegvesen oppdaterer KU for heile planområdet. Vegalternativ og variantar av vedtekne veglinjer, inkludert alternativ for redusert hastigheit, må kome fram og vektast opp mot kvarandre i KU, jf. forskrift om konsekvensutgreiingar § 27 og naturmangfaldlova § 8».¹⁹⁸ Statsforvalteren ba samtidig om at Miljødirektoratets veileder M-1941 ble lagt til grunn, og viste til KU-forskriften §§ 17, 21 og 22 om innhenting av manglende informasjon, virkninger for nasjonale miljømål og redegjørelse for usikkerhet.¹⁹⁹

Statens vegvesens svar var at det «som del av reguleringsplanen vil [...] bli gjort ei samla vurdering av konsekvensar for naturmangfald», og at det «blir lagt opp til å synleggjera tema naturmangfald og få fram vurderingar av konsekvensar».²⁰⁰ Det som ble levert, er verdi og påvirkning per delområde, uten konsekvensgrad (kapittel 4.3). Kunnskapsgrunnlaget har i mellomtiden vokst vidare: fagnotatet registrerer 523 delområder med naturverdier i utredningsområdet,²⁰¹ og fylkeskommunens arkeologiske registrering har avdekket 206 kulturminnelokaliteter som ikke er innarbeidet i kulturarvrapportene (kapittel 3). Kravet om en sammenstilling for hele prosjektet er altså ikke nytt. Det er et krav fra statens egen miljømyndighet som tiltakshaver har svart på, men ikke oppfylt.

Departementet bestilte det selv. Kravet kom ikke bare fra Statsforvalteren. Da Kommunal- og distriktsdepartementet fastsatte planprogrammet 26. september 2023, gjorde det rede for at departementet 16. juni 2022 hadde bedt om at forslaget ble oppdatert «mellom anna med ein meir utfyllande omtale av korleis konsekvensar skal utgreiast», og førte opp som en av «dei viktigaste endringane» etter høringen: «Det er presisert at plandokumenta skal innehalde ei samla og oppdatert vurdering av konsekvensar for naturmangfald og andre aktuelle tema for heile planområdet. Dette skal supplere tidlegare gjennomført konsekvensutgreiing og sikre eit godt kunnskapsgrunnlag.»²⁰² Departementet krevde ikke en ny konsekvensutredning for hele strekningen, men en samlet og oppdatert vurdering som supplerer den gamle. Departementet la vidare til grunn at den detaljerte kartleggingen av naturmangfold i hele planområdet skulle brukes «i den heilskaplege vurderinga av verknader som skal inngå i planomtalen», og fant på dette grunnlaget at planprogrammet var «i samsvar med føringane som blei gjevne i vedtaket av den statlege kommunedelplanen».²⁰³ Planmyndigheten har altså fastsatt at planomtalen skal inneholde en samlet og oppdatert konsekvensvurdering for hele planområdet, som supplement til kommunedelplanens konsekvensutredning. Det som er levert for de 77 prosentene utenfor Hodnanes–Beltestad, er verdi og påvirkning per delområde uten konsekvensgrad, og en samlet vurdering som

¹⁹⁷ Planprogram, kap. 1.1, s. 6.

¹⁹⁸ Statsforvalteren i Vestland, «Fråsegn til offentleg ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord–Os – utarbeiding av planprogram», 30.11.2021, s. 6. I det følgende «Statsforvalteren 2021». Kravet gjentas i sammendraget s. 1 med henvisning til KU-forskriften §§ 27 og 28. Fråseggen er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/statsforvalteren_vestland_2021-fraasegn_til_offentleg_ettersyn_av_statleg_reguleringsplan_E39_Stord-Os--utarbeiding_av_planprogram.pdf.

¹⁹⁹ Statsforvalteren 2021, s. 3.

²⁰⁰ Statens vegvesen, «Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring», august 2022, s. 16 (kommentar til Statsforvalteren, punktet «Oppdatert konsekvensutgreiing for tema naturmangfald»). Samme sted begrunner SVV avslaget: «Konsekvensutgreiing for E39 Stord–Os vart utarbeidd saman med kommunedelplanen og fastsett som del av vedtaket på kommunedelplannivå.»

²⁰¹ Fagnotat naturmangfald, sammendraget, s. 11.

²⁰² Kommunal- og distriktsdepartementet, «Fastsetjing av planprogram for statleg reguleringsplan for E39 Stord–Os (Ådland–Svegatjørn) i kommunane Stord, Tysnes og Bjørnafjorden», brev til Samferdselsdepartementet 26.09.2023, ref. 22/2603-28, avsnittet «Endringar i forslaget til planprogrammet etter høyring». Tilgjengelig på <https://www.regjeringen.no/no/dokument/er/fastsetjing-av-planprogram-for-statleg-reguleringsplan-for-e39-stord-os-adland-svegatjorn-i-kommunane-stord-tysnes-og-bjornafjorden/id2995678/>. I det følgende «KDD 2023». Planprogrammet selv, s. 6–7: planomtalen «skal gi ei samla vurdering av samfunnsnytte- og kostnader, verknader av heile prosjektet», med fagnotater for alle fagområder «innanfor heile planområdet», slik at «verknader for heile vegtiltaket vil på denne måten koma tydeleg fram i planomtalen».

²⁰³ KDD 2023, avsnittet «Naturmangfald i planområdet». Samme sted gjengir departementet Statsforvalterens krav: «Statsforvalteren meiner det er behov for å oppdatere konsekvensutgreiinga for naturmangfald for heile planområdet.»

etter planomtalen selv er «gjort på grunnlag av det tverrfaglege samarbeidet over tid» (kapittel 4.3 og ovenfor). Departementet må ved vedtaket ta stilling til om dets egen bestilling er oppfylt. Planomtalen vurderer selv måloppnåelsen for resultatmålet om å utarbeide planen «i samsvar med bestillinger fra» departementene som «svært god» (spørsmål S7.24).

Samlede virkninger er bare vurdert for naturmangfold. KU-forskriften § 21 tredje ledd krever at «samlede virkninger av planen eller tiltaket sett i lys av allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer eller tiltak i influensområdet» skal vurderes.²⁰⁴ Kravet gjelder konsekvensutredningen som helhet. Planomtalen gjør en slik vurdering bare for naturmangfold, etter naturmangfoldloven § 10. Der konkluderer den med strid med prinsippet om samlet belastning og legger til at «[a]ndre planar vil vere med på å auke den samla belastninga».²⁰⁵ For kulturarv, landskapsbilde, friluftsliv og naturressurser finnes ingen tilsvarende vurdering i planomtalen. Det gjelder til tross for at utredningen av samlet belastning for regnskog selv regner med E39 Heiane–Ådland og vedtatte reguleringsplaner på Stord (kapittel 2.1).

Nullalternativet er tatt ut. Selv på den delstrekningen som er konsekvensutredet, rangeres utbyggingsalternativene ikke mot nullalternativet, «med bakgrunn i at korridoren for E39 Stord – Os allereie er avklart i kommunedelplan».²⁰⁶ Samlerapporten beskriver samtidig hva sammenstillingen skal gi: «ein illustrasjon på kva det kostar samfunnet å ivareta dei ikkje-prissette verdiane».²⁰⁷ For prosjektet som helhet er den regningen ikke satt opp i plandokumentene.

4.2 Der sammenstillingen finnes, er den gjort feil

For Hodnanes–Beltestad har SVV gjennomført trinn 3 i håndbok V712, den samlede vurderingen av alle ikke-prissatte tema.²⁰⁸ Resultatet er gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1. SVVs egen sammenstilling for Hodnanes–Beltestad. Konsekvensgrad per fagtema, samlet grad, investeringskostnad og netto nytte for hele E39 Ådland–Svegatjørn med det aktuelle alternativet.²⁰⁹

Fagtema	C2-D1	C2-D2	C3-D1 (anbefalt)	C3-D2
Naturmangfold	Stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ	Kritisk negativ
Kulturarv	Middels	Middels	Middels	Middels
Landskapsbilde	Noko	Middels	Noko	Middels
Friluftsliv / by- og bygdeliv	Middels	Middels	Middels	Middels
Naturressursar	Noko	Middels	Middels	Stor negativ
Samla ikkje-prissett (COWI)	Middels	Stor	Middels	Stor
Investeringskostnad, mrd. 2022-kr	53,01	52,33	52,26	51,50
Netto nytte, mrd. 2023-kr	–1,99	–1,01	–0,89	+0,16

²⁰⁴ Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger § 21 tredje ledd.

²⁰⁵ Planomtale, kap. 8.3.9, s. 184 og 188.

²⁰⁶ Konsekvensutgreiing Hodnanes–Beltestad, samlerapport (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 5.6, s. 58. I det følgende «KU samlerapport».

²⁰⁷ KU samlerapport, s. 58.

²⁰⁸ KU samlerapport, kap. 2, s. 16, og kap. 5.0, s. 35: «Denne samlerapporten fokuserer på trinn 3 i metodikken i V712: samla konsekvens.»

Tre forhold ved tabellen krever svar.

Konsekvensgraden ligger i øvre del av skalaen. «Kritisk negativ» er øverste trinn i V712 og skal etter SVVs egen metodebeskrivelse brukes «unntaksvis».²¹⁰ SVV har selv satt den på C3-D2. Anbefalt alternativ C3-D1 ligger på trinnet under, med tre delområder med fire minus – to hule eiker (utvalgt naturtype) og regnskogen i Korsevikdalen – og elleve med tre minus.²¹¹

Like funn gir ulik samlet grad. C2-D2 og C3-D1 har identisk grad for naturmangfold, svært stor negativ. For C2-D2 skriver utrederne at «naturmangfold veg tungt med svært stor negativ konsekvens», og løfter samlet grad til stor negativ. For anbefalt alternativ C3-D1 står det «Ingen avveging naudsynt», og samlet grad blir middels.²¹² Eneste forskjell mellom de to alternativene er landskapsbilde, der C3-D1 kommer *bedre* ut. Samme faglige funn gir altså ulik samlet konsekvens, og det anbefalte alternativet får den mildeste behandlingen. Det er en inkonsistens som består uavhengig av hvilken veileder man legger til grunn.

Statens vegvesens egen håndbok gir C3-D2 kritisk negativ. Håndbok V712, som utredningen bygger på, har egne kriterier for samlet konsekvens. Kriteriet for «kritisk negativ konsekvens» er at «Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens». For «svært stor negativ» kreves at minst to av temaene har svært stor negativ konsekvens.²¹³ C3-D2 har kritisk negativ konsekvens for naturmangfold, men er gitt samlet grad «stor» – to trinn under håndbokens eget kriterium. Etter de samme kriteriene kan C3-D1, med ett tema på svært stor negativ, isolert sett havne på middels. Men håndboken sier også at summen skal vurderes «som en helhet», og at en «særlig alvorlig miljøskade med irreversibel påvirkning» er eksempel på noe som kan tillegges særlig vekt.²¹⁴ Det er nettopp den avveiningen utrederne gjorde for C2-D2 og ikke for C3-D1.

Miljødirektoratets veileder går lenger. Miljødirektoratets veileder M-1941, kapittel 11.4.1, fastsetter regelen for sammenstilling: «når et alternativ inneholder ett eller flere fagtema med de tre alvorligste konsekvensene (kritisk, svært stor og stor negativ konsekvens), skal ikke den samlede konsekvensen settes lavere enn den alvorligste konsekvensen». Begrunnelsen er at «alvorlige konsekvenser kan ikke utlignes av lavere eller positive konsekvenser. Dette prinsippet er viktig for at nasjonale og internasjonale verdier ikke skal forsvinne i sammenstilling, men synliggjøres for beslutningstaker.» Eneste unntak er når bare ett fagtema har stor negativ konsekvens; da kan samlet grad settes til middels.²¹⁵ Anvendt på Tabell 1:

Tabell 2. Samlet konsekvens etter kriteriene i V712 tabell 6-7 og regelen i M-1941 kap. 11.4.1.

Alternativ	Alvorligste fagtema	COWIs samlede grad	Etter V712 tabell 6-7	Etter M-1941
C2-D1	Stor negativ (ett tema)	Middels	Middels	Middels – unntaket gjelder

²⁰⁹KU samlerapport, tabell 5-8, s. 57 (fagtema, avveiling og samlet grad) og tabell 0-1, s. 59 (netto nytte, mrd. 2023-kr for hele E39 Ådland–Svegatjørn). Samme tall i Planomtale s. 19 og s. 238. Investeringskostnad (2022-kr, beregnet av Statens vegvesen) fra Planomtale s. 19.

²¹⁰KU temarapport naturmangfold, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 3-5, s. 30. I det følgende «KU naturmangfold».

²¹¹KU samlerapport, tabell 5-3, s. 43–44: fire minus for 2a-N8, 2a-N10 og 2a-N14; tre minus for 2a-N4, N12, N16, N20, N25–N28, N31, L104 og L110. C2-D1 har ingen delområder med fire minus.

²¹²KU samlerapport, tabell 5-8, raden «Avveging», s. 57.

²¹³Statens vegvesen, håndbok V712 Konsekvensanalyse (2018, oppdatert 2021), kap. 6.2.5 «Trinn 3: Samlet konsekvens for ikke-prissatte tema», s. 123–124, og tabell 6-7 «Skala og veiledning for konsekvensvurdering i trinn 3», s. 124.

²¹⁴Statens vegvesen, håndbok V712 Konsekvensanalyse (2018, oppdatert 2021), kap. 6.2.5 «Trinn 3: Samlet konsekvens for ikke-prissatte tema», s. 123–124, og tabell 6-7 «Skala og veiledning for konsekvensvurdering i trinn 3», s. 124.

²¹⁵Miljødirektoratet, veileder M-1941 «Konsekvensutredning av klima og miljø», kap. 11.4 «Sammenstill konsekvens fra alle fagtema», 11.4.1 «Kriterier for samlet konsekvens» (tabell 11-2), nettversjon, sist oppdatert april 2025. Sitatene er fra denne versjonen. Statens vegvesen oppga i 2022 at V712 (2021) var samordnet med M-1941 og lagt til grunn for planarbeidet (Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring, august 2022, s. 17).

Alternativ	Alvorligste fagtema	COWIs samlede grad	Etter V712 tabell 6-7	Etter M-1941
C2-D2	Svært stor negativ	Stor	Middels, med rom for avveining	Minst svært stor negativ
C3-D1 (anbefalt)	Svært stor negativ	Middels	Middels, med rom for avveining	Minst svært stor negativ
C3-D2	Kritisk negativ (+ stor for naturressursar)	Stor	Kritisk negativ	Kritisk negativ

C3-D2 er satt to trinn lavere enn både V712 og M-1941 tilsier. Anbefalt alternativ C3-D1 er satt to trinn lavere enn M-1941 tilsier, og lavere enn utrederne selv satte C2-D2 med samme naturfunn. SVV kan ikke møte dette med at utredningen følger V712 og ikke M-1941. Statsforvalteren ba i 2021 om at M-1941 ble lagt til grunn.²¹⁶ SVV svarte at V712 «vart oppdatert i august 2021 for å samordne rettleiaren med Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941 og det er dette som ligg til grunn for dette planarbeidet».²¹⁷ Tiltakshaver har altså selv lagt til grunn at de to veilederne er samordnet. Prinsippet om at alvorlige konsekvenser ikke skal utlignes i sammenstillingen, er dessuten ikke en metodetdetalj. Det er selve forutsetningen for at beslutningsgrunnlaget viser vedtaksmyndigheten de nasjonale verdiene som står på spill, slik KU-forskriften krever.

Kulturarvgraden er underkjent av utrederne selv. Alle fire alternativer får «middels negativ» for kulturarv, og graden går uendret inn i sammenstillingen. Men KU-rapporten for kulturarv opplyser at den bygger på kunnskap «pr. mars 2022», før fylkeskommunens registrering, og at dersom funnene hadde vært kjent, «ville verdien på fleire kulturmiljø blitt vurdert høgare [...]». Den samla konsekvensgraden av dei ulike alternativa ville også ha blitt vurdert høgare.»²¹⁸ Sammenstillingen bygger dermed på en inngangsverdi som tiltakshavers egne utredere har erklært for lav. Dette utdypes i kapittel 3.

Til sist: SVV tilrår C3-D1 «sjølv om alternativet berre er rangert som nummer to for dei ikkje-prissette tema», fordi «netto nytte er avgjerande».²¹⁹ Netto nytte er negativ for begge alternativer det velges mellom. Det som avgjør, er altså ikke om prosjektet er lønnsomt, men at det er 1,1 mrd. kroner *mindre* ulønnsomt å ødelegge de hule eikene og regnskogen i Korsevikdalen enn å legge vegen i tunnel. Sammenstillingen er dermed brukt til å begrunne det motsatte av det tiltakshierarkiet krever (kapittel 2.2).

4.3 For 77 prosent av strekningen er siste steg utelatt

Fagnotatet for naturmangfold bruker V712s skala for verdi og for påvirkning, delområde for delområde.²²⁰ Men konsekvensvifta, som kombinerer de to til en konsekvensgrad, er ikke brukt. Dermed finnes det verken konsekvensgrad per delområde (trinn 1), samlet grad per delstrekning (trinn 2) eller sammenstilling på tvers av fagtema (trinn 3) for Stord, Tysnes nord for Beltestad eller Bjørnafjorden. Det samme gjelder fagnotatene for landskapsbilde, friluftsliv, kulturarv og naturressurser.

Siden begge inngangsverdiene er oppgitt, gir vifta en indikativ konsekvensgrad. Organisasjonene har gjort denne utledningen for Tysnes mellom Beltestad og Bjørnafjorden, der 80 av 163 registrerte delområder påvir-

²¹⁶ Statsforvaltaren 2021, s. 3: «Vi føreset at ein i gjennomføringa av konsekvensutgreiinga også legg til grunn M-1941 for andre relevante klima- og miljøtema.»

²¹⁷ Statens vegvesen, «Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring», august 2022, s. 17 (kommentar til Statsforvalteren, punktet «KU-metode»).

²¹⁸ KU temarapport kulturarv, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), «Uvisse», s. 11–12.

²¹⁹ KU samlarapport, s. 60. Tilrådingen står på s. 9 og s. 68.

²²⁰ Fagnotat naturmangfold, kap. 3.1.1 og tabell 3-1, s. 20–21 (påvirkning etter V712); kap. 5 (verdi per delområde); tabell 8-2, s. 128–134 (påvirkning per delområde, Beltestad–Bjørnafjorden).

kes.²²¹ Fagnotatets egne kategorier viser at **seks delområder med svært stor verdi blir øydelagt eller sterkt redusert**: regnskoglokalitetene Ervika vest og Furehaugen vest, leveområdet for storspora rurlav (EN) ved Sperreåsen, leveområdet for stjernerurlav (EN) ved Kjerringhaugen og de to leveområdene for kransporelav (EN) ved Selvågen. Fire av dem blir øydelagde; de to andre, Furehaugen vest og Kjerringhaugen nord, blir sterkt reduserte. I tillegg blir 13 delområder med stor verdi øydelagt, og ni har stor verdi og blir sterkt redusert eller har svært stor verdi og blir redusert. Etter regelen organisasjonene har brukt i vedlegg C, gir dette seks delområder med fire minus, 13 med tre til fire minus og ni med tre minus.²²² Til sammenligning fikk C3-D2 «kritisk negativ» på seks delområder med fire minus og 14 med tre minus.²²³ Kriteriet for kritisk negativ konsekvens i SVVs egen metodetabell – «stor del av strekninga har særleg høg konfliktgrad. Vanlegvis fleire delområde med konsekvensgrad 4 minus»²²⁴ – ser ut til å være oppfylt for denne delstrekningen alene, på tiltakshavers egne premisser og uten ett nytt faglig funn. Samme utledning for Stord, der 50 av 77 berørte delområder blir sterkt redusert eller ødelagt,²²⁵ gir ytterligere elleve delområder med svært stor verdi som blir øydelagt eller sterkt redusert, det vil si fire minus etter regelen – fem av dem hule eiker med status som utvalgt naturtype, fire lokaliteter med den sterkt truede naturtypen rik open sørleg jordvassmyr – og 27 med stor verdi som blir øydelagt, tre til fire minus etter regelen (vedlegg C, tabell C-3). Regelen er dokumentert i vedlegg C (tabell C-1), sammen med hvor følsomt resultatet er for den. I kontrollen mot Statens vegvesens egne konsekvensgrader for Hodnanes–Beltestad ligger Statens vegvesens grad innenfor regelens grad eller intervall i 59 av 64 vurderinger. I tre tilfeller har Statens vegvesen satt en strengere grad enn regelen, og i to tilfeller en mildere. Bjørnafjorden kommer i tillegg; den er ikke utledet. Utledningen er organisasjonenes, ikke SVVs. Det er nettopp poenget: SVV har ikke lagt den fram. Det er tiltakshaver som må vise hvorfor den samlede ikke-prissatte konsekvensen for prosjektet ikke ligger i øvre del av skalaen.

Bårdsundet har ikke fått en egen konsekvensgrad i konsekvensutredningene. Mangelen er ikke ny med reguleringsplanen. I kommunedelplanens konsekvensutredning ble strekningen fra Jektevik på Stord til Gjøvåg på Reksteren – Langenuen og hele Tysnes – behandlet som én delstrekning på over 20 km, delstrekning 2, med samlet konsekvens «middels til stor negativ» for alternativ F.²²⁶ Innenfor denne enheten ble bru over og senketunnel under Bårdsundet «vurdert likt», med begrunnelsen at «det er liten skilnad mellom B og B2 kva gjeld konsekvens for naturmangfald».²²⁷ Samtidig fant utrederne, lokalitet for lokalitet, at senketunnelen «vil ikkje berøra» den gamle furuskogen ved Sunde og regnskogen ved Sunde vest, begge med A-verdi, mens brua med veg i dagen ville berørt regnskogen slik at «truleg vil ein god del av skogen verta øydelagt».²²⁸ Lokalitetstabellene viste altså en reell forskjell mellom tunnel og bru; aggregeringen til delstrekning 2 fjernet

²²¹ Fagnotat naturmangfald, sammendraget, s. 9, og figur 0-2.

²²² Vedlegg C. Verdi fra Fagnotat naturmangfald kap. 5.3 (s. 71–95), påvirkning fra tabell 8-2 (s. 128–134), konsekvens etter konsekvensvifta i V712 slik den er gjengitt i KU naturmangfald kap. 3. De seks delområdene med fire minus er 2b-N28, 2b-N31, 2b-Ø1, 2b-Ø7, 2b-Ø38 og 2b-ØX3.

²²³ KU samlerapport, tabell 5-3, s. 43–44 (C3-D2: fire minus for 2a-N8, N10, N14, N32, N34 og N35), og samlet grad s. 45.

²²⁴ KU naturmangfald, tabell 3-5, s. 30.

²²⁵ Fagnotat naturmangfald, sammendraget, s. 8, og kap. 8, figur 8-1, s. 116.

²²⁶ E39 Stord–Os, kommunedelplan. Konsekvensutgreiing naturmangfald (Statens vegvesen Region vest, høringsrapport juni 2016), kap. 11.2, tabell s. 146. I det følgende «KU naturmangfald 2016». Delstrekningssinndelingen er vist i kommunedelplanens planomtale (høringsframlegg 01.11.2016), figur 35, s. 56; tabellene s. 59–80 bruker gjennomgående «Delstrekning 1 Ådland–Jektevik» og «Delstrekning 2 Jektevik–Gjøvåg». Lengden er anslått fra plankartet; til sammenligning er Hodnanes–Beltestad alene 12,6–12,8 km.

²²⁷ KU naturmangfald 2016, kap. 11.2, s. 145, jf. sammendraget s. 10. Om de to regnskoglokalitetene senketunnelen ville spart: s. 146.

²²⁸ KU naturmangfald 2016, lokalitetstabellen s. 106–107: 22-BT/22-BD Sunde (gammel furuskog, A-verdi), 21-BT/21-BD Sunde vest (fattig boreonemoral regnskog, A-verdi), 23-BT/23-BD Sunde sørvest og 24/25-BT/BD Grønhaugen (kystmyr og skog). «BT» er senketunnel, «BD» bru med veg i dagen.

den. Fylkesmannen i Hordaland påpekte i 2017 at likestillingen var «ikkje korrekt».²²⁹ Reguleringsplanen retter ikke dette. Den løfter ut Hodnanes–Beltestad og gir den delen ny konsekvensgrad, men lar resten av den gamle enheten – Beltestad til Gjøvåg, med Bårdsundet – stå på 2016-graden, som planomtalen fortsatt viser til som grunnlag for lokaliseringen.²³⁰ For den delen av traseen der Statsforvalteren fant «den klart største konsentrasjonen av viktige naturforekomstar i heile prosjektet for ny E39 Kristiansand til Trondheim»,²³¹ finnes det dermed ingen konsekvensgrad som er satt på dagens kunnskapsgrunnlag, og ingen som noen gang har skilt bru fra tunnel. Hva som ble valgt bort ved Bårdsundet, og på hvilket grunnlag, er behandlet i kapittel 2.2 og vedlegg D.

Brua til den prissatte siden. Planen hviler på to rettslige forutsetninger som begge krever at samfunnsnyttens veies mot miljøtapet. Vannforskriften § 12 kan bare anvendes dersom «samfunnsnyttens av de nye inngrepene eller aktivitetene skal være større enn tapet av miljøkvalitet». Fagnotatet for naturmangfold henviser for dette vilkåret til planomtalen.²³² Fagnotatet for vannressurser omdefinerer vilkåret: «Samfunnsnytte (b) i denne sammenhengen inneber i kva grad ein oppnår samfunnsmåla, effektmåla og resultatmåla til prosjektet», og finner det oppfylt fordi målene nås.²³³ Måloppnåelse er ikke samfunnsnytte. Høyesterett har i Førdefjord-dommen lagt til grunn at vurderingen etter vannforskriften § 12 andre ledd bokstav b har to trinn: «Det må først tas stilling til om vannforringelsen er begrunnet i et legitimt allment hensyn. Hvis svaret er ja, blir det neste spørsmålet om det aktuelle hensynet – fordelene for allmenheten – veier tyngre enn de negative miljøvirkningene for vannforekomsten.» Ordinære økonomiske målsettinger, som næringsaktivitet, sysselsetting eller offentlige og private inntekter, kan ikke «i seg selv» begrunne unntak fra forringelsesforbudet.²³⁴ At prosjektets egne mål nås, svarer på ingen av de to trinnene. En avveining forutsetter to størrelser, og den ene – tapet – er ikke fastsatt for prosjektet som helhet i plandokumentene. Det samme gjelder regjeringens prinsipper for økologisk kompensasjon, som forutsetter at tiltaket ivaretar «svært viktige samfunnsomsyn» (kapittel 2.5). På den prissatte siden er tallet kjent: netto nytte for anbefalt alternativ er –0,89 mrd. kroner, beregnet uten bompenger i et prosjekt som skal bompengefinansieres, og uten kø.²³⁵ Hvorfor også dette tallet trolig er overvurdert, er behandlet i kapittel 6. Den prissatte netto nytten er negativ. De beregnede prissatte fordelene oppveier dermed ikke de prissatte kostnadene. Når betydelige natur- og kulturmiljøtap kommer i tillegg, må tiltakshaver dokumentere hvilke øvrige fordeler som etter deres vurdering likevel begrunner prosjektet. En slik samlet og etterprøvbart avveining er etter organisasjonenes vurdering ikke lagt fram. For vannforekomstene må vilkårene i vannforskriften § 12 begrunnes konkret.

4.4 Den positive siden av vekten er ikke dokumentert

Når netto nytte er negativ, må noe annet bære avveiningen. I planomtalen er det måloppnåelse og regionale virkninger: «Alle alternativa oppfyller både samfunns- og effektmåla for prosjektet, og gir positive verknader for

²²⁹ Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse til statlig kommunedelplan E39 Stord–Os, 23.01.2017, s. 3: «I konsekvensutgreiinga vert konsekvensane av dagline over Bårdsundet nærast likestilt med konsekvensane av ein senketunell under sundet. Det er ikkje korrekt ettersom ein senketunell [...] vil ha spart 6 viktige naturtypar derav 3 regnskogslokaltetar, og ikkje minst redusert landskapsinngrepet.»

²³⁰ Planomtale, kap. 8.3.9, s. 189: «Korridoren som blei vedteken i kommunedelplanen blei vurdert å gi middels til stor negativ konsekvens for tema naturmangfold, mellom Ådlandskrysset på Stord og Kaldafosskrysset på Reksteren, Tysnes.»

²³¹ Statsforvaltaren 2021, s. 6.

²³² Fagnotat naturmangfold, kap. 9, s. 151–152: «b) Samfunnsnytta av planen må vere større enn tapet av miljøkvalitet (sjå planomtala).»

²³³ Fagnotat Vurdering av vassressursar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 2, s. 11; tilsvarende i sammendraget s. 6: «Dette er vurdert å bli oppnådd med reguleringsplanen, jf. konklusjonane i planomtalen.»

²³⁴ HR-2026-1360-A (Førdefjord), Høyesteretts dom 17.06.2026, avsnitt 95–96 (to trinn) og 100 (ordinære økonomiske målsettinger). Høyesterett bygger på EFTA-domstolens tolkningsuttalelse om vanddirektivet artikkel 4 nr. 7.

²³⁵ Fagrapport prissette konsekvensar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-3, s. 8; om bompenger s. 6 og kap. 2.3, s. 16: «Berekningane i denne rapporten er difor gjort utan bompengeinnkrevjing.» Om kø: se kapittel 6.3.

lokal og regional utvikling.» Setningen står i vurderingen av alternativene og gjentas i konklusjonskapitlet.²³⁶ Den samme måloppnåelsen er det fagnotatet for vannressurser bruker som «samfunnsnytte» etter vannforskriften § 12 (kapittel 4.3).

Regionale virkninger tillegges vekt uten etterprøvbart grunnlag. Grunnlaget i planomtalen er fagrapporten om lokal og regional utvikling.²³⁷ Planprogrammet ber ikke om en egen utredning av regionale virkninger. Det sier at eventuelle endringer sammenlignet med kommunedelplanen «bør omtalast».²³⁸ Det planprogrammet derimot krever, er en samlet og oppdatert vurdering av konsekvensene for naturmangfold og andre tema for hele planområdet (kapittel 4.1). Resultatet er det omvendte: gevinstene er beskrevet for hele strekningen i en egen fagrapport, mens tapene for natur og kulturarv ikke har fått konsekvensgrad for 77 prosent av strekningen. Rapporten beskriver seg selv som «ei omtale», bygget på «kvalitative analyser» og «eit generelt grunnlag, om ei mogleg utvikling».²³⁹ Håndbok V712 har en egen metode for netto ringvirkninger. Den er ikke brukt, men rapporten slår likevel fast at slike virkninger er «nytte som kjem i tillegg til dei prissette samfunnsøkonomiske effektane».²⁴⁰

Rapportens forbehold begrenser hva konklusjonen kan brukes til. Den skriver at det er «lite sannsynlig at arbeidsmarknaden i planområdet vil bli tett integrert med arbeidsmarknaden i Bergensområdet eller i Stavangerområdet», at det er «vanskeleg å sei om dette vil gi store gevinstar eller ikkje», og at omfanget er «vanskeleg å konkretisere». Den viser selv til en studie på norske data som «ikkje konkluderer med at bygging av veginfrastruktur gir produktivetsverknader», og til en annen som finner «få teikn til at betre vegar kan snu den negative utviklinga i spreidd utbygge strøk». Konklusjonen er likevel at «samfunns målet blir oppfylt og effektmåla vil bli oppnådde».²⁴¹ At regionene knyttes nærmere sammen, kan underbygge samfunns målet, men det dokumenterer ikke størrelsen på gevinster utover den beregnede trafikanthytten, eller at gevinstene oppveier prosjektets samlede kostnader og miljøtap. Det gjør heller ikke rapporten. Rapporten skriver at prosjektet vil «bidra eit stykke på vegen» mot nullvisjonen. Den påstanden må avstemmes mot trafikkikkerhetsrapportens beregning av fire flere drepte og 19 flere hardt skadde, og mot EFFEKT-resultatet med en annen geografisk avgrensning (kapittel 6.6).²⁴²

Feilene er ikke fanget opp av kontrollen. Rapporten oppgir å være sidemannskontrollert.²⁴³ Likevel har den blant annet disse feilene:

- Kildehenvisningene i teksten er gjennomgående forskjøvet i forhold til referanselisten. De to studiene om produktivitet henviser til et ferjeselskap og til Google Maps, og påstanden «Av all transport går 90 % på vegar» henviser til en nettside om cruisetrafikk i Haugesund.²⁴⁴
- Reisetiden Stavanger–Bergen i dag oppgis til «om lag 4,5 timar» i teksten, mens rapportens egen tabell gir 203 minutter, uten at sammenhengen er forklart. Tabellen gir 144 minutter med dette prosjektet; «om

²³⁶ Planomtale, kap. 9.1, s. 204; kap. 12.3, s. 231; kap. 13.1, s. 239; og kap. 13.3, s. 240.

²³⁷ Planomtale, kap. 8.3.12, s. 190–191, med henvisning til Fagrapport LRU og regional utvikling (COWI/Statens vegvesen, versjon 01, 30.09.2024). I det følgende «Fagrapport LRU». Sidetallene er rapportens egne.

²³⁸ Planprogram, kap. 7.7, s. 75, og kap. 8, s. 78 (planomtalen skal omtale «andre relevante tema som t.d. lokale og regionale verknader»).

²³⁹ Fagrapport LRU, s. 5 («kvalitative analyser»), s. 13 («ei omtale») og s. 20 («eit generelt grunnlag, om ei mogleg utvikling»).

²⁴⁰ Fagrapport LRU, kap. 5.5.1, s. 45.

²⁴¹ Fagrapport LRU, s. 8, 50 og 62 (sitatene om arbeidsmarked og omfang); s. 45–46 (studiene; i referanselisten trolig Holmen 2021 og Welde m.fl. 2020, begge Concept-programmet); s. 63 (konklusjonen).

²⁴² Fagrapport LRU, s. 63. Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikktryggleiken (Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 8.

²⁴³ Fagrapport LRU, s. 2 (dokumentinformasjon og versjonsoversikt).

²⁴⁴ Fagrapport LRU, s. 45–46 («(14)», «(15)») og s. 54 («(21)»), mot referanselisten s. 64–65 (nr. 14 Torghatten Nord, nr. 15 Google Maps, nr. 21 Karmsund Havn, «Haugesund Cruise Port»). Forskyvningen går igjen i hele rapporten; Norconsults rapport fra 2016 er sitert både som «(1)» (s. 45) og «(2)» (s. 13).

lag 2 timar» gjelder etter rapporten full utbygging av hele korridoren.²⁴⁵

- Tabellen over avstander fra flyplassene oppgir Stord lufthavn–Leirvik til 43 km og Stord lufthavn–Uggdal til 13 km. Organisasjonenes kontroll av kjøreavstandene gir om lag 13 og 32 km. Flesland–Leirvik er oppgitt til 41 km, mot om lag 74 km i samme kontroll.²⁴⁶
- Figur 4-2 gir Midthordland 31 803 innbyggere. Teksten sier «i underkant av 370 000».²⁴⁷
- Stord ventes å få vekst på s. 29, men «stopp i folketalsutviklinga, og kanskje til om med ein nedgang» på s. 44.²⁴⁸
- Oppetiden for Bjørnafjordbrua, «minst 99,68 %», er hentet fra en rapport fra 2016 og er ikke avstemt mot FEED-rapporten fra 2023 (kapittel 7.1).²⁴⁹

Feilene gjelder ikke bare denne rapporten. Vedlegg er tomme i to andre fagrapporter, og mål på bruene spriker mellom dokumentene (spørsmål S7.9). Ifølge samferdselsministeren var det ved utgangen av 2024 brukt om lag 1 622 millioner løpende kroner på planleggingen av prosjektet, tilsvarende 2 121 millioner 2025-kroner.²⁵⁰ Med over to milliarder kroner brukt på planlegging kan departementet og høringsinstansene forvente et beslutningsgrunnlag som er kontrollert før det legges fram.

Vekten er skjev. Den negative siden i avveiningen er dokumentert av tiltakshavers egne utredere, med de høyeste konsekvensgradene metoden har. Den positive siden er en kvalitativ beskrivelse med forbehold som ikke er tatt med videre i avveiningen, og med feil som kontrollen ikke har fanget opp. En sammenstilling kan ikke veie dokumenterte og irreversible tap mot gevinster som ikke er dokumentert. Påstanden om at alle alternativer oppfyller samfunns- og effektmålene og gir positive regionale virkninger, kan derfor ikke brukes som grunnlag for tilrådingen, for vilkåret i vannforskriften § 12 eller for «svært viktige samfunnsomsyn» ved økologisk kompensasjon.

4.5 Hva organisasjonene ber om

Beslutningsgrunnlaget oppfyller ikke KU-forskriftens krav til et samlet, etterprøvbart bilde av prosjektets virkninger, og heller ikke naturmangfoldloven § 8 om at kunnskapsgrunnlaget skal stå i rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade. Departementet må derfor, som ansvarlig myndighet etter KU-forskriften § 27, ta stilling til om utredningen tilfredsstiller forskriftens kapittel 5 før planen kan vedtas. Tilleggsutredninger skal etter samme bestemmelse sendes på høring til dem som har gitt uttalelse.²⁵¹ Etter § 28 skal ansvarlig myndighet, når det går lang tid fra høringen av konsekvensutredningen til endelig vedtak, «forvisse seg om at oppdatert kunnskap legges til grunn for sluttbehandling av saken».²⁵² For 77 prosent av strekningen bygger planen på kommunedelplanens konsekvensutredning, som ble lagt ut til høring i november 2016.²⁵³ Statsforvalteren viste

²⁴⁵ Fagrapport LRU, s. 5 og 9 (4,5 og 2 timer); tabell 5-1, s. 41 (Bergen–Stavanger 203 og 144 minutter); s. 18 (Rogfast, Bokn–Bømlafjorden og Heiane–Ådland «blir ikkje drøfta vidare»).

²⁴⁶ Fagrapport LRU, tabell 5-3, s. 58. Kjøreavstander kontrollert i Google Maps 29.09.2026 (foreslått kjørerute mellom flyplassen og sentrum i kommunesenteret, inkludert ferjestrekning der ruten har det).

²⁴⁷ Fagrapport LRU, figur 4-2, s. 23, og s. 22.

²⁴⁸ Fagrapport LRU, s. 29 («særskilt Stord med regionsenteret Leirvik truleg får vekst») og s. 44.

²⁴⁹ Fagrapport LRU, s. 42 og 56, med henvisning til Statens vegvesen, *Vurdering og sammenligning av brukonsepter for kryssing av Bjørnafjorden: Oppetid* (2016).

²⁵⁰ Samferdselsministerens svar på skriftlig spørsmål fra Audun Lysbakken, Dokument nr. 15:1240 (2024–2025), besvart 21.02.2025: «Det er ved utgangen av 2024 brukt om lag 1 622 mill. løpende kr til planlegging av prosjektet. Dette tilsvarer 2 121 mill. 2025-kr.» Statsråden opplyser at en høy andel er teknologiutvikling (FoU), blant annet for brua over Bjørnafjorden.

²⁵¹ Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger §§ 27 og 28.

²⁵² Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger §§ 27 og 28.

²⁵³ Planomtale, statleg kommunedelplan E39 Stord–Os, høringsframlegg 01.11.2016; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/SVV_planomtale_hoyringsframlegg_01-11-2016.pdf.

til begge bestemmelsene allerede i 2021.²⁵⁴ Organisasjonenes vurdering er at utredningen ikke tilfredsstillende, og at planen må forkastes. Dersom departementet likevel går videre, må følgende foreligge og legges ut til ny høring:

- Konsekvensgrad per delområde for hele strekningen Ådland–Svegatjørn (trinn 1), med utgangspunkt i verdi- og påvirkningsvurderingene som allerede foreligger, deretter trinn 2 og 3 for alle fem ikke-prissatte fagtema.
- Ny sammenstilling for Hodnanes–Beltestad der samlet grad ikke settes lavere enn alvorligste fagtema, i tråd med M-1941 kap. 11.4.1: C3-D1 som svært stor negativ, C3-D2 som kritisk negativ. Planomtalens tabeller s. 19 og s. 238 rettes tilsvarende.
- Kulturarvgradene regnes om med fylkeskommunens registrering innarbeidet.
- Måloppnåelse og regionale virkninger underbygges med etterprøvbare forutsetninger, empirisk grunnlag og usikkerhetsvurderinger, med skille mellom beregnet trafikanthytte, netto ringvirkninger (V712 kap. 9.1) og andre lokale og regionale virkninger (kap. 9.2), kvantifisert der det er faglig grunnlag for det. Fagrapporten om lokal og regional utvikling kvalitetssikres av noen utenfor prosjektorganisasjonen før den tillegges avgjørende vekt.
- En samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for hele prosjektet mot et oppdatert nullalternativ, der tunnel ved Bårdsundet og alternativ C2-D1 inngår som alternativer, og der vilkåret i vannforskriften § 12 andre ledd bokstav b vurderes konkret per vannforekomst slik Førdefjord-dommen krever, og der beregnet netto nytte inngår i vurderingen av om det finnes allmenne hensyn og «svært viktige samfunnsomsyn» som kan veie tyngre enn tapet.

Kravene er samlet i kapittel 8.

5 Klimagassutslipp: én million tonn netto økning, og et regnskap som ikke henger sammen

Statens vegvesens nyttekostnadsanalyse beregner at Hordfast øker klimagassutslippene med om lag én million tonn CO₂-ekvivalenter over 40 år, sammenlignet med fortsatt drift av Halhjem–Sandvikvåg med elektrisk ferje. Beregningen er gjort uten bompenger. Det separate klimagassbudsjettet viser store utslipp fra materialer, anlegg og arealinngrep, men med en annen periode og avgrensning. Organisasjonene har fire innvendinger mot dokumentasjonen: de to regnskapene er ikke avstemt, bruenes beregninger er ikke lagt fram, ingen av dem viser når utslippene kommer, og den største utslippsposten er beregnet med stor usikkerhet.

5.1 To regnskap uten avstemming

Klimagassbudsjettet (VegLCA) er et bruttoregnskap for infrastrukturen: materialer, anlegg, arealbruk og 60 års drift og vedlikehold. Trafikk er holdt utenfor. Resultatet er 1,11 mill. tonn for alternativ C3-D1 i baseline-scenarioet.²⁵⁵ De to store bruene er ikke med i hovedberegningen fordi grunnlaget har en annen detaljeringsgrad. De er oppgitt separat: 276 100 tonn for Bjørnafjorden og 187 700–226 300 tonn for Langenuen, avhengig av konstruksjon og tårnmateriale. Summen med bruer oppgis til 1,55–1,62 mill. tonn i sammendraget

²⁵⁴ Statsforvalteren i Vestland, «Fråsegn til offentleg ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord–Os – utarbeiding av planprogram», 30.11.2021, s. 6. I det følgende «Statsforvalteren 2021». Kravet gjentas i sammendraget s. 1 med henvisning til KU-forskriften §§ 27 og 28. Fråsegnen er ikke lagt ut av Statens vegvesen; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/statsforvalteren_vestland_2021-fraasegn_til_offentleg_ettersyn_av_statleg_reguleringsplan_E39_Stord-Os--utarbeiding_av_planprogram.pdf.

²⁵⁵ Fagnotat klima og energi (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 9; om avgrensning s. 7 og 23.

og 1,59–1,66 mill. tonn i kapittel 5.4. Begge steder heter det at bruene utgjør «rundt 25 %». Egen summering av rapportens tabeller gir 1,57–1,61 mill. tonn for C3-D1, og en bruandel på om lag 30 %.²⁵⁶

Nyttekostnadsanalysen (EFFEKT) er et nettoregnskap mot 0-alternativet over 40 år, med trafikk og ferjedrift. Resultatet er en økning på 981 000–1 008 000 tonn. Bare de direkte utslippene, om lag 840 000 tonn, er prissatt: nåverdi om lag 0,85 mrd. kr i 2023-priser.²⁵⁷

Planomtalen oppgir ett tall, i tabellen over redusert vegstandard: «ca. 1,0 mill.» tonn for valgt standard. Tabellen er hentet fra en egen utredning med grunnlag fra 2023, og sier ikke hva tallet omfatter.²⁵⁸ Planomtalens eget klimakapittel oppgir ingen sum. Verken totalen med bruer, EFFEKT-resultatet, klimakostnaden eller ferjeforutsetningen er nevnt der.²⁵⁹ Begge fagrapportene understreker at resultatene bygger på ulike forutsetninger og ikke kan sammenlignes direkte.²⁶⁰ Det er ikke galt å bruke to verktøy. Feilen er at ingen har lagt dem ved siden av hverandre og forklart forskjellene. Den som skal vedta planen, får ikke et samlet bilde av hva prosjektet betyr for klimaet.

Grunnlaget er heller ikke entydig datert. Fagnotatet oppgir VegLCA versjon 5.05B i sammendraget og 5.06B i metodekapittelet, mengdene er fra november–desember 2022, arealtallene fra september 2024, og planforlaget er revidert i 2026.²⁶¹

5.2 Bruenes klimaregnskap er ikke lagt fram

Fagnotatet viser tre steder til vedlegg B og C for «meir utfyllande skildring» av bruberegningene, og vedleggslisten opplyser at vedleggene «inneheld klimagassberekningar».²⁶² I det utlagte fagnotatet består vedlegg B og C av én side hver: overskrift og logoer. Ingen mengder, ingen utslippsfaktorer, ingen forutsetninger.²⁶³ Nær en tredel av prosjektets klimagassutslipp er dermed ikke etterprøvbart for høringsinstansene. Beregningene er utført av Statens vegvesen selv, og det er ikke opplyst hvordan de er kvalitetssikret.²⁶⁴

Det som finnes, er én tabell. For Bjørnafjordbrua er 263 300 av 276 100 tonn materialproduksjon og -transport; drift og vedlikehold er 10 100 tonn. For Langenuen er drift og vedlikehold 64 700 tonn av 187 700–226 300, altså om lag en tredel. Bruenes levetid er i tabellen «justert til 60 år» for å bli sammenlignbar med vegen, selv om de dimensjoneres for 100 år.²⁶⁵

²⁵⁶ Fagnotat klima og energi, s. 11 (1,55–1,62 mill.) og tabell 5-7 med tekst, s. 80 (1,59–1,66 mill.); om hvorfor bruene er holdt utenfor, s. 24. Egen summering: tabell 5-2 gir 1 107 500 tonn for C3-D1 (Stord 206 100 + C3 144 900 + D1 166 900 + Tysnes nord 396 200 + Bjørnafjorden 193 400); med bruer 1 571 300–1 609 900 tonn. Bruene (463 800–502 400 tonn) utgjør da 29,5–31,2 %.

²⁵⁷ Fagrapport prissette konsekvensar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 5-6 til 5-8, s. 27–28. «I berekningane av prissette konsekvensar er det dei direkte utsleppa som er prissett» (s. 28). For C3-D1: direkte utslipp 842 674 tonn, prissatt –856 336 tusen kr.

²⁵⁸ Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 21, tabellen «Samanstilling av målekriterier», raden «Klimagassutslepp (tonn CO₂-e)»: 1,1 mill. for H3 110 km/t, 1,0 mill. for H3 100 og 90 km/t, 0,95 mill. for H2. Tabellen svarer til Utgreiing redusert standard, kap. 5.7, som oppgir at tallene bygger på grunnlag fra mai 2023 (planomtale s. 34).

²⁵⁹ Planomtale, kap. 8.3.2, s. 177–178, og kap. 8.3.3, s. 178. Tabell 13-1, s. 237, oppgir «samla utslepp av klimagassar» til 250 000–320 000 tonn, men gjelder bare delstrekningen Hodnanes–Beltestad.

²⁶⁰ Fagnotat klima og energi, s. 10 og 18; Fagrapport prissette konsekvensar, s. 28–29.

²⁶¹ Fagnotat klima og energi, s. 7 (v5.05B), s. 23 (v5.06B), s. 25 (mengder november–desember 2022), s. 29–30 (arealtall september 2024).

²⁶² Fagnotat klima og energi, s. 11, 42 og 79, og vedleggslisten i kap. 10, s. 92.

²⁶³ Fagnotat klima og energi, s. 98 (vedlegg B) og s. 99 (vedlegg C). Kontrollert i det fagnotatet som er lagt ut til høring; PDF-en inneholder ingen innebygde vedleggsfiler.

²⁶⁴ Fagnotat klima og energi, s. 79: «Berekningane er gjennomført av Statens vegvesen i mellomfasemodulen i VegLCA.»

²⁶⁵ Fagnotat klima og energi, tabell 5-7, s. 80. Kolonnen «Materialproduksjon (A1–A4)» omfatter også materialtransport (s. 24). Om 100 års dimensjonerende brukstid: Statens vegvesen, «Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift», 6. mars 2022, s. 9.

5.3 Ingen av regnskapene viser når utslippene kommer

Begge rapportene oppgir bare summer over 40 og 60 år. Klimaloven setter mål for bestemte år: 2030 (minst 55 % kutt), 2035 (minst 70–75 %) og 2050 (90–95 %).²⁶⁶ Utslipp i Norge i anleggsperioden, fra anleggsmaskiner, massetransport, arealinngrep og norsk materialproduksjon, belaster det nasjonale regnskapet i de årene de skjer. Innsparinger etter åpning kommer for sent for 2030- og 2035-målene, og materialer produsert i utlandet telles i andre lands regnskap. Tidsprofilen er derfor ikke en detalj, men det som avgjør hvordan prosjektet forholder seg til klimamålene. Både årlige og akkumulerte utslipp fram til hvert målar må synliggjøres. Innsparinger etter et målar kan ikke veie opp for utslipp fram til det. Ved sammenligning med utslippsbudsjetter må det oppgis hvilket budsjett og hvilke utslippskategorier som legges til grunn.

Fordelingen kan likevel leses ut av EFFEKT-tabellene. For C3-D1:²⁶⁷

Post (endring mot 0-alternativet)	Tonn CO ₂ -ekv.
Arealbeslag	443 876
Bygging, direkte (maskiner, massetransport)	128 421
Bygging, indirekte (materialer)	591 654
Bygging og arealbeslag	1 163 951
Drift og vedlikehold	38 235
Transport, direkte (økt biltrafikk)	270 377
Transport, indirekte	–469 609
Drift, vedlikehold og transport, 40 år	–160 997
Netto økning	1 002 955

Utslippsår er ikke oppgitt. Bygging (720 000 tonn) skjer i anleggsperioden. Arealutslippene utløses av inngrepet, men modellen legger dem til år 0, mens nedbrytingen av torv i virkeligheten skjer over flere år.²⁶⁸ Uansett fordeling er utslippene irreversible når inngrepet er gjort. Bygging og arealbeslag summerer seg til nær 1,2 mill. tonn. Som størrelsesorden tilsvarer det 2,6 % av ett års norske utslipp, med de forbehold ulike avgrensninger gir.²⁶⁹ Plandokumentene tidfester ikke anleggsperioden, men bruprosjektet legger fem år til grunn for Bjørnafjordbrua, og EFFEKT forutsetter åpning i 2032.²⁷⁰

Innsparingen etter åpning er beregnet til 161 000 tonn over 40 år. Den oppveier ikke utslippene fra bygging og arealbeslag i analyseperioden, og SVV har ikke vist om eller når den ville gjøre det. De direkte utslippene øker i begge faser: trafikkarbeidet i modellområdet øker med om lag 3 % i 2060, og direkte utslipp fra transport øker med 270 000 tonn.²⁷¹

²⁶⁶ Klimaloven (lov 16. juni 2017 nr. 60) §§ 3, 4 og 5, slik loven lyder etter endringslov 20. juni 2025 nr. 90 (i kraft straks): ny § 4 fastsetter at utslippene i 2035 skal reduseres «med minst 70–75 prosent fra utslippsnivået i referanseåret 1990»; tidligere §§ 4–7 ble §§ 5–8, slik at 2050-målet nå står i § 5.

²⁶⁷ Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 5-6, s. 27. Delsummene er organisasjonenes; postene er avrundet i kilden, slik at summen avviker ett tonn fra rapportens 1 002 955. De øvrige alternativene gir 1,16–1,17 mill. tonn for bygging og arealbeslag.

²⁶⁸ Fagnotat klima og energi, s. 38: utslipp fra myr «blir allokert til år 0 for inngrepet ... sjølv om dette i praksis vil bli sleppt ut fordelt over fleire år».

²⁶⁹ Norges utslipp var 44,1 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2025 (SSB, «Liten nedgang i klimagassutslipp i 2025», foreløpige tall, 4. juni 2026, <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft/artikler/liten-nedgang-i-klimagassutslipp-i-2025>). SSB-tallet gjelder territorielle utslipp i ett år og omfatter ikke skog- og arealbrukssektoren; prosjekttallet omfatter arealbruk og indirekte utslipp, også fra produksjon utenlands.

²⁷⁰ AMC, «E39 Stord–Os, Bjørnafjorden bridge – FEED Design report» (SBJ-33-P1-AMC-90-RE-100, rev. 0, 30.11.2023), figur 13-1, s. 181–184 (trykte sider): byggeplan 2027–2031. Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 2-1, s. 16: åpningsår 2032. Begge er prosjekteringsforutsetninger, ikke vedtatt byggestart.

²⁷¹ Fagrapport prissette konsekvensar, s. 26 (trafikkarbeid) og tabell 5-6, s. 27.

Klimagassbudsjettet gir samme bilde. Av 1,11 mill. tonn er 183 000 tonn drift og vedlikehold over 60 år; resten er materialer, anlegg og arealbruk.²⁷² For Bjørnafjordbrua er 95 % materialer. Om arealutslippene skriver fagnotatet selv at år-0-allokeringen «vil kunne påvirke dei nasjonale måla om klimagassreduksjon innan 2030 negativt».²⁷³

Statlige planretningslinjer for klima og energi, fastsatt i desember 2024, gjelder statlig planlegging. De krever at planmyndigheten vurderer om tiltak med negativ klimaeffekt kan unngås, flyttes eller forbedres, at nedbygging av karbonrike arealer som myr og skog «skal unngås så langt som mulig» med vurdering av alternative arealer, og at planbeskrivelsen «skal vise hvordan nasjonale hensyn til klimagassreduksjon ... er ivaretatt».²⁷⁴ Planomtalen ble revidert i mars 2026. Den viser til planretningslinjene for bolig-, areal- og transportplanlegging fra 2014 og for strandsonen, men ikke til klimaretningslinjene fra 2024.²⁷⁵

SVV vet hvordan en tidsprofil lages. Studien «Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift» (2022) viste akkumulerte utslipp år for år og fant at utslippene konsentreres i byggeperioden, slik at det tar tid før Hordfast «tar igjen» 0-alternativet.²⁷⁶ Studien konkluderte likevel med netto nedgang over 100 år. Naturvernforbundet viste samme år at konklusjonen hvilte på et energiforbruk per ferjetur som lå vesentlig over det som var dokumentert, og på en utslippsfaktor for strøm langt over norsk kraftmiks; med korrigerte forutsetninger krysset kurvene ikke innenfor 100-årsperioden.²⁷⁷ Studien varslet at reguleringsplanen ville gi et «vesentlig bedre datagrunnlag».²⁷⁸ Det grunnlaget foreligger nå, viser netto økning også over 40 år, og mangler tidsprofilen.

5.4 Ferjeforutsetningen avgjør fortegnet

SVV legger elektrisk ferje til grunn i 0-alternativet. Det er riktig. Følsomhetsberegningen for alternativ C2-D1 viser hva som står på spill: med LNG-ferje snur klimaposten fra –0,85 til +5,5 mrd. kr, og netto nytte fra –2,0 til +6,7 mrd. kr.²⁷⁹ Den positive klimaposten i LNG-beregningen må ikke brukes i saksframlegg eller kommunikasjon uten at forutsetningen om fossil ferjedrift i 40 år oppgis.

Også med elektrisk ferje hviler hele innsparingen på posten «transport, indirekte» (–470 000 tonn). Rapporten forklarer hva kategorien omfatter, men ikke hvordan tallet er satt sammen av ferjer, biltrafikk, energimengder og utslippsfaktorer. Vedlegg D opplyser at drivstoffandelen for ferjene er justert for å treffe en anslått operatørkostnad, ikke ut fra målt energibruk.²⁸⁰ Hvordan den kalibreringen påvirker beregnet energibruk og utslipp, må forklares.

²⁷²Fagnotat klima og energi, tabell 5-2, s. 42: drift og vedlikehold 48 200 + 17 600 + 24 900 + 55 000 + 37 000 = 182 700 tonn av 1 107 500.

²⁷³Fagnotat klima og energi, s. 38: utslipp fra myr «blir allokert til år 0 for inngrepet ... sjølv om dette i praksis vil bli sleppt ut fordelt over fleire år».

²⁷⁴Statlige planretningslinjer for klima og energi, fastsatt ved kgl.res. 20.12.2024 (FOR-2024-12-20-3359), pkt. 2 (virkeområde: «kommunal, regional og statlig planlegging»), pkt. 4.3 bokstav c (unngå, flytte eller forbedre), e (karbonrike arealer, inkludert myr og skog) og m (planbeskrivelsen skal vise hvordan hensynet er ivaretatt, jf. pbl. § 4-2).

²⁷⁵Planomtale, s. 38 (SPR for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 2014), s. 40–41 (SPR strandsonen), referanseliste s. 262–263.

²⁷⁶Statens vegvesen (2022), s. 5 og 29.

²⁷⁷Norges Naturvernforbund, «Statens vegvesen sin rapport om klimagassutslipp fra Hordfast har feil forutsetninger og dermed feil konklusjon», notat 26.09.2022, s. 4–6 og figur 10. SVV brukte 4 375 kWh per ferjetur; motrapporten anslø 50–60 % av dette ut fra publiserte data og intervjuer. SVV brukte 50–100 g CO₂/kWh for strøm i hele perioden, mot om lag 20 g/kWh for norsk kraftmiks. I figur 10, høyt alternativ, ligger Hordfast på om lag 2,1 mill. tonn og ferje på om lag 1,6 mill. tonn akkumulert i 2120; kurvene krysser ikke. Ferjekurven starter ved åpning, siden ferjene går i begge alternativer til da.

²⁷⁸Statens vegvesen (2022), s. 5.

²⁷⁹Fagrapport prissette konsekvensar, kap. 6 og tabell 6-1, s. 33–34. Beregningen gjelder alternativ C2-D1 med NTP-kostnad. Klimaposten gjelder prissette direkte utslipp; endringen i netto nytte skyldes også operatørkostnader og overføringer.

²⁸⁰Fagrapport prissette konsekvensar, s. 27 (kategoriene) og vedlegg D, s. 42: «Drivstoffandelen er justert til 0,43 for å oppnå anslått kostnad» for elektrisk drift.

5.5 Store arealutslipp, beregnet med stor usikkerhet

Arealbruksendringer er den største utslippsposten i hovedbudsjettet uten bruene: 549 000 av 1,11 mill. tonn for C3-D1, fordi traseen går gjennom «urørt natur med høy bonitet».²⁸¹ Om lag 300 dekar myr berøres. Dybden er målt ved de største myrene, men det er ikke tatt torvprøver for karboninnhold, og en nasjonal standardfaktor er brukt under «stor uvisse».²⁸² Skog med særs høy bonitet, som dominerer traseen, er regnet som høy bonitet, noe fagnotatet sier kan underestimere utslippet, mens klassifiseringen av impediment kan overestimere.²⁸³ Usikkerheten går begge veger, men er ikke tallfestet.

Planprogrammet fastsatte et reduksjonsmål på 40 % «frå reguleringsplan til vegopning», og krevde at reguleringsplanarbeidet skulle identifisere tiltakene som oppfyller det.²⁸⁴ Fagnotatet finner et potensial på 10–19 % mot en prosjektintern baseline, og skriver at klimautredningen «ikkje har gjort at prosjektet har endra seg», selv om alternativvurderinger er gjort underveis.²⁸⁵ Hvordan resten skal oppnås, er ikke dokumentert. Planomtalen erkjenner selv at prosjektet «vil bidra til trafikkvekst og auka klimagassutslepp».²⁸⁶

Dette er de samme arealene som bærer naturverdiene i kapittel 2. Kravet der om lengre tunneler svekkes ikke av klimaregnskapet. Tunnelalternativet C2 (Skorssåtatunnelen) gir 9 000 tonn høyere utslipp enn daglinjen C3 over 60 år. Av dette er 8 200 tonn drift og vedlikehold, i hovedsak strøm til ventilasjon og lys; bygging og arealbeslag skiller 800 tonn. Arealutslippet alene er 15 300 tonn lavere med tunnel.²⁸⁷ En forskjell på under én prosent av prosjektets utslipp, fordelt over 60 år, kan ikke veie opp for et irreversibelt tap av natur som SVV selv har gitt de høyeste konsekvensgradene.

5.6 Spørsmål Statens vegvesen må besvare

Spørsmålene er nummerert S5.1–S5.8 og gjentatt i oversikten i kapittel 7.6.

S5.1. Legg fram en avstemming mellom klimagassbudsjettet og nyttekostnadsanalysen som viser perioder, 0-alternativ, systemgrenser, byggefaser, trafikk og begge store bruer. Forklar avviket mellom totalene i fagnotatets sammendrag og kapittel 5.4, og hva planomtalen «ca. 1,0 mill.» omfatter.

S5.2. Legg fram beregningene for bruene over Bjørnafjorden og Langenuen, med mengder, material- og energifaktorer, vedlikehold, versjon og kvalitetssikring. Høringsinstansene må få anledning til å uttale seg om dem.

S5.3. Vis årlige og akkumulerte utslipp for tiltak og 0-alternativ fra anleggsstart, med realistisk framdrift. Skill utslippsår fra beregningsmessig allokering, og oppgi om og når kurvene krysser.

S5.4. Bryt ned posten «transport, indirekte» på ferjesamband og vegtrafikk, med energimengder, kraftmiks og utvikling over tid. Forklar hvordan kalibreringen av drivstoffandelen i vedlegg D påvirker beregnet energibruk.

S5.5. Bekreft at klimagassstabellene i fagrapport prissette konsekvensar gjelder 40 år, og vis hvordan bygging av de to bruene inngår i EFTEKT-tallene. Vis følsomhet for bompenger.

²⁸¹ Fagnotat klima og energi, s. 9 og tabell 5-2, s. 42: arealbeslag 108 500 + 93 600 + 97 100 + 219 900 + 29 700 = 548 800 tonn. På delstrekningen Bjørnafjorden er materialproduksjon (99 600 tonn) større enn arealbruk (29 700 tonn).

²⁸² Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 4-3, s. 22 (299–300 dekar). Fagnotat klima og energi, tabell 3-2, s. 29 (dybdemålinger, vektet gjennomsnitt 1,34–3,30 m), og s. 38 («Det er ikkje henta inn kjerneprøver av torv for å måle mengda karbon»; «stor uvisse rundt utsleppsfaktorane for myr»).

²⁸³ Fagnotat klima og energi, s. 31.

²⁸⁴ Planprogram, fastsatt 26.09.2023, kap. 8.4, s. 80–81: «E39 Stord-Os har sett seg eit reduksjonsmål for klimagassutslepp på 40%. Dette reduksjonsmålet gjeld frå reguleringsplan til vegopning.»

²⁸⁵ Fagnotat klima og energi, s. 10 og 16; alternativvurderingene i kap. 3.2 og vedlegg A, s. 93–97.

²⁸⁶ Planomtale, s. 39.

²⁸⁷ Fagnotat klima og energi, tabell 5-3, s. 47: C2 153 900 mot C3 144 900 tonn; drift og vedlikehold 25 800 mot 17 600; arealbeslag 78 300 mot 93 600.

S5.6. Vis usikkerhetsintervallet for arealutslippene, med torvdybde, karboninnhold, hydrologisk påvirkning, bonitetsklasser og reelt permanent og midlertidig inngrep.

S5.7. Vis hvilke tiltak som er gjennomført, hvilke som bare er scenarioforutsetninger, og hvilke som skal sikres fram mot åpning for å nå 40 %-målet fra planprogrammet.

S5.8. Vis hvordan planen ivaretar statlige planretningslinjer for klima og energi (2024), særlig vurderingen av å unngå eller flytte tiltak og vernet av karbonrike arealer, og hvor dette er synliggjort i planomtalen.

Med elektrisk ferje i 0-alternativet viser SVVs egen analyse en netto utslippsøkning på om lag én million tonn over 40 år. Utslippene fra bygging og arealinngrep, nær 1,2 mill. tonn, kommer med åpning i 2032, slik nytteberegningen forutsetter, i årene fram mot klimamålene for 2030 og 2035, og oppveies ikke av innsparingene i analyseperioden. Bruenes beregninger er ikke lagt fram, tidsprofilen er ikke vist, og gapet til prosjektets eget reduksjonsmål er ikke forklart. Klimavirkningen støtter hovedkonklusjonen: planen må forkastes. Subsidiært må spørsmålene over besvares og legges fram for høringsinstansene før vedtak.

6 Nytten hviler på trafikkvekst – og staten betaler samtidig for å holde veksten nede

Nytten i Hordfast hviler på trafikkvekst. Trafikantnyttene på 28,9 mrd. kr kommer av kortere reisetid og lavere kostnader for både dagens og nye reiser, men den er beregnet med at bilturene over Bjørnafjorden to- til tredobles, og den største nyttegruppen blant personreisene er fritidsreiser. Veksten lander i Bergensområdet, der staten gjennom byvekstavtalen betaler for å holde biltrafikken på nullvekst. Organisasjonene har fem innvendinger mot planforslaget på dette punktet:

- Befolkningsveksten som begrunnet konseptvalget i 2011–2012, kommer etter SSBs nye framskrivninger ikke, og firefeltsstandarden hviler på en trafikkvekst langt over det befolkningen gir grunnlag for.
- Trafikken og nytten er beregnet uten bompenger i et prosjekt som skal bompengefinansieres, og på reisetider som, dersom modellens avstand er strekningens 55 km, tilsvarer en snittfart over fartsgrensen.
- Nyttene for persontrafikken er størst for fritidsreiser, og bare en liten del gjelder arbeidsreiser, som er prosjektets egen begrunnelse.
- Målkonflikten med nullvekstmålet er ikke behandlet i noe plandokument, selv om planprogrammet gjør målet til en føring og tiltakshavers egen bærekraftstrategi har det som mål.
- Trafikksikkerhetsgevinsten som skal forsvare prosjektet, er ikke dokumentert i tiltakshavers egne tall.

Utslippene som følger av trafikkveksten, er behandlet i kapittel 5.

6.1 Hordfast er et trafikkvekstprosjekt

I 2023 gikk 3 220 kjøretøy i døgnet med ferjen Sandvikvåg–Halhjem.²⁸⁸ På ny E39 er det beregnet 10 400 kjøretøy i døgnet i åpningsåret 2032 og 13 300 i 2052, uten bompenger.²⁸⁹ Trafikken over fjorden to- til tredobles altså ved åpning, alt etter om Tysnes-sambandene regnes med. Økningen er, med fagrapportens egne ord,

²⁸⁸ Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 57, tabell over ÅDT 2023 fra Vegkart: «E39 Sandvikvåg – Halhjem 3 220», tungtrafikkandel 18 %; fv. 549 Hodnanes–Søreid (Jektevik–Hodnanes-sambandet) 400–600. Våge–Halhjem er ikke oppgitt. Alle tre sambandene legges ned. Konsekvensutredningen til kommunedelplanen brukte 4 300 for Bjørnafjorden medregnet Våge–Halhjem, se KU Transport- og nyttekostnadsanalyse (2016), s. 8; Vista Analyse (2026) bruker om lag 4 000 for sambandene fra Halhjem i 2025. Hordaland fylkeskommune oppga «ca. 2500 ÅDT» i 2017 (fylkesutvalgets sak PS 28/2017, 24.02.2017).

²⁸⁹ Fagrapport prissette konsekvensar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 4-2, s. 21 (også tabell 0-1, s. 7). Tallene gjelder strekningen Kolskogen–Kaldafoss; øvrige delstrekninger 9 900–10 400 i 2032.

«ei blanding av nyskapt trafikk, omfordelt trafikk (destinasjons-endringer) og trafikk som endrer reisemåte», og trafikken endres også på E39 i Agder og Rogaland, E134, rv. 7 og rv. 13.²⁹⁰ Hvor stor hver av delene er, sier ingen av rapportene fra 2024. Konsekvensutredningen til kommunedelplanen i 2016 gjorde det: den delte veksten fra 4 300 til 9 800 i «om lag 2.300 flere turar» og overført trafikk.²⁹¹ Samlet trafikkarbeid i modellområdet, som dekker Rogaland og Vestland, øker med om lag 3 % i 2060.²⁹² Planomtalen erkjenner at prosjektet «vil bidra til trafikkvekst og auka klimagassutslepp» (jf. kapittel 5.5); de direkte utslippene fra den økte trafikken, 270 000 tonn CO₂-ekvivalenter over 40 år, er vist i tabellen i kapittel 5.3.

Hvem trafikantnyttene tilfaller, viser fagrapportens figur 5-1.²⁹³ Av 28,9 mrd. kr er om lag 13–14 mrd. fritidsreiser med bil, om lag 11 mrd. godstransport og om lag 3–4 mrd. tjenestereiser. Reiser til og fra arbeid utgjør under 1 mrd. kr, noen få prosent av nytten. Prosjektets samfunns mål er «utvida bu- og arbeidsmarknad».²⁹⁴ Fagrapporten om lokal og regional utvikling konkluderer selv med at «det er lite sannsynleg at arbeidsmarknaden i planområdet vil bli tett integrert med arbeidsmarknaden i Bergensområdet eller i Stavangerområdet».²⁹⁵ Trafikantnyttene kommer altså av kortere reisetid og lavere kostnader for både dagens og nye reiser, men en stor del av trafikken som gir den, er ny eller økt, og den største nyttegruppen blant personreisene er fritidsreiser – ikke arbeidsreisene prosjektet begrunnes med.

6.2 Nyere framskrivninger gir langt lavere vekst enn konseptvalget bygde på

Konseptvalget for E39 Aksdal–Bergen ble gjort på grunnlag av en befolkningsvekst regionen ikke lenger venter. Konseptvalgutredningen fra 2011 la til grunn en vekst på 38 % i Midthordland med Bergen, 33 % på Haugalandet og 21 % i Sunnhordland fra 2010 til 2040, og skrev at «forventa sterk befolkningsauke (om lag 20–40 % frå 2010 til 2040 i prosjektområdet)» var den viktigste trenden bak etterspørselen etter transport.²⁹⁶ Den eksterne kvalitetssikringen (KS1) i 2012 gikk lenger. Den byttet til SSBs framskriving fra 2011, som den selv beskrev som «vesentlig oppjusterte», og regnet med en vekst fra 2011 til 2040 på om lag 35 % i Hordaland og 44 % i Rogaland.²⁹⁷ Det tilsvarer om lag 654 000 innbyggere i Hordaland og 628 000 i Rogaland i 2040.²⁹⁸

SSBs framskrivninger fra juni 2026 gir et helt annet bilde. Rogaland, der fylkesgrensen er den samme som i 2012, er framskrevet til 545 000 innbyggere i 2040, om lag 83 000 færre enn KS1 la til grunn. For Hordaland finnes det ikke lenger egne fylkestall; hele Vestland, som også omfatter tidligere Sogn og Fjordane, er framskrevet til 688 000. Fra 2026 til 2050 ventes Vestland å vokse med 6,2 % og Rogaland med 9,9 %, det vil si om lag 0,25 og 0,4 % i året, mot om lag 1,0 % (Hordaland) og 1,3 % (Rogaland) i året i KS1. Vekstraten for Vestland trekkes noe ned av tidligere Sogn og Fjordane, men selv om all veksten i Vestland skulle komme i den tidligere Hordaland-delen, blir den årlige veksten der godt under halvparten av det KS1 regnet med. I lavalternativet går folketallet i begge fylkene ned. Stord ventes å ha samme folketall i 2050 som i dag, og Bergen skal vokse

²⁹⁰ Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikktryggleiken (Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 18. Fagrapport prissette konsekvensar, s. 17.

²⁹¹ Statens vegvesen, KU Transport- og nyttekostnadsanalyse, E39 Stord–Os, statleg kommunedelplan (september 2016), s. 8: nullalternativ 4 300 (inkl. Våge–Halhjem) mot 9 800 for alternativ F i 2030; «Det blir om lag 2.300 fleire turar ... av desse er det om lag 1.650 turar som bilfører.»

²⁹² Fagrapport prissette konsekvensar, s. 26.

²⁹³ Fagrapport prissette konsekvensar, figur 5-1, s. 24, og s. 23: «Blant personturane er det størst nytte for fritidsreiser. Fritidsreiser er alle typar reiser utanom reiser i arbeid eller til/frå arbeid.» Beløpene er avlest fra figuren og avrundet; rapporten oppgir ikke tallene i tekst.

²⁹⁴ Fagrapport prissette konsekvensar, s. 11: føremålet er «betre framkomst på E39, som bidreg til å realisere ei politisk ønskt samfunnsutvikling om utvida bu- og arbeidsmarknad».

²⁹⁵ Fagrapport lokal og regional utvikling (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 8.

²⁹⁶ Statens vegvesen, E39 Aksdal–Bergen. Konseptvalutgreiing, hovudrapport (juni 2011), tabell 2.1, s. 10 (SSB-framskriving, 2010–2040), og kap. 3.3.1, s. 20.

²⁹⁷ Dovre Group og Transportøkonomisk institutt, KS1 E39 Aksdal–Bergen (31.05.2012), s. 37 og s. 95 (usikkerhetselement U12). Framskrivingen er SSB «Middels nasjonal vekst» (MMMM) fra 2011.

²⁹⁸ Beregnet fra folketallet 1.1.2011 (Hordaland 484 240, Rogaland 436 087; SSB tabell 06913) og veksten i KS1, s. 37.

med 10 % på 24 år.²⁹⁹ Utenom Bjørnafjorden og de to byene er veksten i ferd med å stoppe opp.

Den veksten som gjenstår, er dessuten i all hovedsak eldre. Antallet personer i yrkesaktiv alder (20–66 år) i Vestland og Rogaland er etter SSBs hovedalternativ så godt som uendret fram mot 2050 – 705 932 i 2026 og 708 671 i 2050. Av en samlet befolkningsvekst på om lag 91 000 i de to fylkene er under 2 800 i yrkesaktiv alder; resten er i hovedsak eldre, og andelen i yrkesaktiv alder faller fra vel 60 til vel 56 prosent. Den befolkningsgruppen som pendler og står for arbeidsreiser, vokser dermed ikke, og den trafikkveksten som måtte komme, blir trolig i enda større grad fritidsreiser enn arbeidsreiser – stikk i strid med prosjektets samfunns mål om utvidet bu- og arbeidsmarked.³⁰⁰

Dette har betydning fordi KS1 selv viste hvor følsom lønnsomheten var for befolkningsveksten. Med SSBs høyalternativ økte netto nytte for det ferjefrie konseptet 4C fra 27 til 37 mrd. kr. Med dagens befolkning gjennom hele analyseperioden og ingen realprisvekst falt den til 4,3 mrd. kr, og KS1 konkluderte med at «under disse forutsetningene forsvinner mye av nytten i konseptene».³⁰¹ I Rogaland ventes nå vel halvparten av den veksten fram til 2040 som KS1 regnet med, og om lag to tredeler av den har allerede kommet; fra 2026 er veksten svak. Befolkningsveksten blir dermed vesentlig lavere enn KS1 la til grunn. Etter KS1s egen følsomhetsanalyse trekker det netto nytte av det ferjefrie konseptet ned; hvor mye, må beregnes med transportmodellen, og Statens vegvesen må gjøre den beregningen (spørsmål S6.8 og S6.10). Konseptvalget er ikke vurdert på nytt i lys av dette. Reguleringsplanen viser SSBs framskrivninger fra 2022 for de tre planområdekommunene, men drøfter ikke hva bortfallet av den forventede veksten betyr for trafikk, dimensjonering og nytte.³⁰²

Behovet har heller aldri vært kapasitet. Konseptvalgutredningen skrev at en trafikkøkning på linje med befolkningsveksten «utløyser ikkje behov for strukturelle endringar av vegnettet», og KS1 at dagens trafikk og «forventet økning på grunn av befolkningsøkning, vil ikke utløse behov for større oppgraderinger på strekningen».³⁰³ Det gjaldt med 35–44 % befolkningsvekst. Med den veksten som nå ventes, er kapasitetsbehovet enda mindre.

Likevel er ny E39 planlagt som firefeltsveg. Dimensjonerende trafikk er 13 300 kjøretøy i døgnet i 2052. Transportmodellen regner med prognoseårene 2030 og 2050; tallet for dimensjoneringsåret 2052 er 2050-prognosen lagt på «1 % årleg vekst» i to år. Fra åpningsåret 2032 til 2052 gir dette en vekst fra 10 400 til 13 300, om lag 1,2 prosent i året.³⁰⁴ Etter vegnormal N100 skal det for nasjonale hovedveger med ÅDT mellom 12 000 og 15 000 avklares om vegen skal bygges som tofelts- og trefeltsveg med midtrekkverk (H2) eller som firefeltsveg (H3).³⁰⁵ Planforslaget ligger altså i nedre del av et intervall der firefeltsveg er et valg, ikke et krav. For å nå 12 000 kjøretøy i 2052 kreves en årlig vekst på om lag 0,7 %. Veksten i dimensjoneringen er dermed minst to og en halv til fire ganger befolkningsveksten SSB nå venter i Vestland og Rogaland, og høyere enn

²⁹⁹SSB, *Regionale befolkningsframskrivninger 2026* (12.06.2026), Statistikkbanken tabell 14746, hovedalternativet (MMMM) og lav nasjonal vekst (LLML). Vestland 658 342 (2026), 688 488 (2040), 699 100 (2050); Rogaland 508 922, 544 814, 559 177; Stord 19 276 og 19 210 (2026 og 2050); Bergen 294 860 og 325 773. Lavalternativet gir 619 161 i Vestland og 492 184 i Rogaland i 2050. Rogaland 2011–2040: KS1 om lag +192 000 (436 087 → 628 000), SSB 2026 +108 700 (til 544 814), hvorav 72 800 er kommet innen 2026 (508 922); beregnet av organisasjonene.

³⁰⁰SSB, *Regionale befolkningsframskrivninger 2026* (12.06.2026), Statistikkbanken tabell 14746, hovedalternativet (MMMM), aldersgruppe 20–66 år: Vestland og Rogaland samlet 705 932 (2026) og 708 671 (2050). Samlet folketall i de to fylkene, alle aldre, er 1 167 264 (2026) og 1 258 277 (2050), jf. SSB 2026, tabell 14746, fylkestallene gjengitt ovenfor; andelen 20–66 år faller fra 60,5 % til 56,3 %.

³⁰¹KS1 (2012), s. 47 og tabell 7-3, s. 48.

³⁰²Planomtale, tabell 4-1, s. 51, og figur 4-4, s. 50; Fagrapport lokal og regional utvikling, kap. 4.1.4, s. 28–29.

³⁰³Konseptvalgutgreiinga (2011), s. 20; KS1 (2012), s. 13, jf. s. 29: «Strekningen mellom Aksdal og Bergen har i dag ikke kapasitetsproblemer, og det er ikke forventet kapasitetsproblemer i analyseperioden.»

³⁰⁴Fagrapport veg – dimensjoneringsføresetnader (30.09.2024), kap. 3.1 og tabell 3-1, s. 14, og kap. 4.1, s. 20.

³⁰⁵Fagrapport veg – dimensjoneringsføresetnader, kap. 4.1, s. 20, med henvisning til vegnormal N100. Jf. Planomtale, s. 113 (H3 omfatter veger med «årsdøgntrafikk (ÅDT) over 12 000»), og s. 21 om vurderingen av redusert standard.

veksten for lette kjøretøy i tiltakshavers egen nytteberegning (0,7 % per år).³⁰⁶ Med trafikkvekst på linje med befolkningsveksten blir ÅDT i 2052 om lag 11 000, og med bompenger, som kapittel 6.3 viser, enda lavere. Firefeltsvegen er dermed dimensjonert for en trafikk som forutsetter både gratis passering og en vekst langt over den befolkningsveksten regionen nå venter.

Samferdselsdepartementet har i juni 2026 bedt Statens vegvesen legge SSBs nye framskrivninger til grunn for transporttettersspørselen i Nasjonal transportplan 2029–2040 og utarbeide en alternativ etterspørselsbane til bruk i «følsomhetsanalyser av aktuelle tiltak». ³⁰⁷ Reguleringsplanen for Hordfast bør ikke vedtas før trafikk, dimensjonering og nytte er regnet på nytt med dette grunnlaget.

6.3 Beregnet uten bompenger, i et prosjekt som skal bompengefinansieres

«Ny E39 skal delfinansierast gjennom bompengeneinnkrevjing.» Likevel er alle beregninger av trafikk og nytte gjort uten bompenger, fordi opplegget er usikkert. Fagrapporten sier at endringer i bompengeneopplegget «vil ha stor betydning for resultatet», og at det med bompenger er ventet «ein forholdsvis stor reduksjon i trafikk». ³⁰⁸ Reduksjonen er ikke tallfestet. Trafikksikkerhetsrapporten kaller de samme trafikktallene «worst case da dette gjev mest trafikk på ny E39». ³⁰⁹ Den trafikken som gir nytten, er med andre ord den samme som gir ulykkene og utslippene, og den er regnet i overkant.

Konsekvensen er at analysen, som er gjort uten bompenger, ikke dokumenterer lønnsomheten med den finansieringen som faktisk skal brukes: trafikantnyttens på 28,9 mrd. kr og netto nytte på –0,89 mrd. kr for anbefalt alternativ gjelder gratis passering, og bompengene vil trolig redusere både trafikken og trafikantnyttens. ³¹⁰ Enten betaler staten hele anlegget, og trafikkveksten blir som beregnet, eller bompengene kutter både trafikken og nytten. Statens vegvesen gjennomførte i 2015 en egen analyse av bompengebidraget med fem taksnivåer; den er ikke brukt i reguleringsplanen. ³¹¹ Vista Analyse har på oppdrag fra Naturvernforbundet Hordaland og Norges Miljøvernforbund regnet på dette: med realistiske forutsetninger om trafikk og reisetid blir trafikantnyttens 10–40 prosent lavere enn tiltakshavers tall, i Vistas eget alternativ om lag halvparten. Bompengene kan dekke 6–10 mrd. kr av kostnaden, og med takster som skal dekke 13–15 mrd. kr, blir trafikantnyttens «sterkt negativ gjennom innkrevingsperioden». ³¹² Nasjonal transportplan 2025–2036 sier at det for store enkeltprosjekter bør gjøres følsomhetsanalyser av endret transporttettersspørsel, og at «det kan også være relevant å se på hvordan endringer vil påvirke nullvekstmålet». ³¹³ Ingen av delene er gjort.

Trafikantnyttens kan også være overvurdert av en annen grunn: reisetidene som genererer den, ser ut til å forutsette en snittfart over fartsgrensen. Etter tiltakshavers egen tabell 2-2 er reisetiden for lette kjøretøy mellom Ådland og Svegatjørn, beregnet i den regionale transportmodellen, 31,5 minutter ved valgt standard (H3, 100 km/t); utredningen omtaler selv strekningen som «reisetiden mellom Ådland og Svegatjørn (Kolskogen)». Dersom modellens lenkelengde er om lag 55 km, som er planens oppgitte strekningslengde, tilsvarer det en snittfart på om lag 105 km/t – over fartsgrensen – på en veg med kryss, tunneler og to store bruer. For tunge kjøretøy er reisetiden 37 minutter, med samme lengde en snittfart på om lag 89 km/t, mens høyeste tillatte fart

³⁰⁶ Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 2-1, s. 16: 0,7 % (lette) og 1,4 % (tunge) per år 2030–2060. Beregningene av nødvendig vekst og ÅDT i 2052 er organisasjonenes, med 10 400 i 2032 som utgangspunkt.

³⁰⁷ Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, *Oppdrag om vurdering av fremtidig transporttettersspørsel til Nasjonal transportplan 2029–2040* (10.06.2026), s. 2–3.

³⁰⁸ Fagrapport prissette konsekvensar, s. 16 (kap. 2.3), s. 6–7 og s. 21.

³⁰⁹ Fagrapport Konsekvensanalyse av trafiktryggleiken, s. 7 og s. 18.

³¹⁰ Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 5-11, s. 32: netto nytte –891 mill. kr for C3-D1; –1 994 mill. kr for C2-D1.

³¹¹ Vista Analyse, *Samfunnsnyttens av Hordfast. Bompenger og nyttevirkinger*, rapport 2025/20 (24.08.2025), utarbeidet på oppdrag fra Naturvernforbundet Hordaland og Norges Miljøvernforbund, s. 31, med henvisning til Statens vegvesen (2015).

³¹² Vista Analyse (2025), s. 6–7 (sammendraget: «om lag halvparten»), s. 30 (tabell 3-1: 17,7–27,2 mrd. 2024-kr, «10-40 prosent lavere») og s. 32.

³¹³ Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, s. 230.

for lastebil er 80 km/t; tungtransportens reisetid endres dessuten ikke når fartsgrensen settes ned fra 110 til 100 km/t. Selv ved 90 km/t gir modellen da lette kjøretøy en snittfart på om lag 94 km/t. Statens vegvesen må oppgi modellert avstand og fart per lenke og forklare om reisetidene forutsetter en snittfart over fartsgrensen for en hel strekning (spørsmål S6.11). Inntil dette er avklart, er det grunn til å spørre om reisetidsgevinsten – og dermed trafikantnyttens på 28,9 mrd. kr, som er beregnet fra de samme reisetidene – er overvurdert.³¹⁴

Reisetidsbesparelsene som ligger til grunn for trafikantnyttens, er heller ikke dokumentert på en etterprøvbart måte. For Hordfast oppgis innsparingen både som om lag 47–49 minutter (NTP-grunnlaget, 110 km/t justert til 100) og som 59 minutter (planomtalen tabell 8-2 og fagrapport lokal og regional utvikling tabell 5-1), uten at forskjellen er forklart. Fagrapporten om prissatte konsekvenser opplyser dessuten at beregningene for 100 km/t bygger på kjøringer for 110 km/t, uten å si hvordan de er justert: «Transportmodellberegningene for 100 km/t er basert på beregninger Statens vegvesen har gjennomført for 110 km/t. Beregning med 100 km/t gjev noko lågare nytte for trafikantane enn 110 km/t.»³¹⁵ På gjentatte spørsmål om en samlet oversikt over forutsetningene bak tallene har Statens vegvesen ikke lagt fram en slik sammenstilling, og innsyn i beregningsgrunnlaget er begjært.³¹⁶

Statens vegvesen har derimot bekreftet at transportmodellen ikke tar hensyn til kø på veg, verken før eller etter utbygging, slik at reisetider og trafikantnytte er beregnet i en «ideell situasjon». Staten navngir selv Bergensområdet, Leirvik, Aksdal og Stavangerområdet som flaskehalser.³¹⁷ Det er nettopp i Bergensområdet trafikkveksten fra Hordfast lander. Vista Analyse viser i sin gjennomgang av vurderingsgrunnlaget (rapport 2026/50, oversendt som eget dokument) at E39 fra Rådal mot Bergen allerede har betydelige forsinkelser i rushtidene, at kapasiteten er høyt utnyttet store deler av dagen, og regner som illustrasjon ut at ett minutt ekstra reisetid for alle kjøretøyene som i dag passerer Fjøsanger, tilsvarer om lag 259 000 kjøretøytimer i året.³¹⁸ Det er et regneeksempel, ikke et modellert køtap. Prosjektets faktiske virkning på kø og trafikantnytte er ikke beregnet. Trafikantnyttens på 28,9 mrd. kr er dermed trolig overvurdert, av tre grunner: ingen bompenger, reisetider som tilsvarer en snittfart over fartsgrensen, og ingen kø.

6.4 Nullvekstmålet er ikke behandlet i planforslaget

Nullvekstmålet er formulert slik i Nasjonal transportplan: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for å nå det, og staten «vil som part i byvekstavtalene ha særlig ansvar for at egne tiltak og prosjekter i byområdene bygger opp under og er i tråd med nullvekstmålet».³¹⁹ Byvekstavtalen for Bergensområdet 2019–2029 er inngått mellom staten, Vestland fylkeskommune

³¹⁴ Utredning av redusert standard (30.09.2024), tabell 2-2, gjengitt i planomtalen s. 21: reisetid lette/tunge kjøretøy 30/37 min (H3 110 km/t), 31,5/37 (H3 100 km/t), 35/39,5 (H3 90 km/t), 35/40 (H2 90 km/t). Strekningslengde 55 km, planomtalen s. 12. Utredningen omtaler reisetiden som «reisetiden mellom Ådland og Svegatjørn (Kolskogen)», s. 9; modellens lenkelengde er ikke oppgitt. Snittfartene (≈105, ≈89 og ≈94 km/t) er organisasjonenes utregning. Samme tabell oppgir trafikantnytte 29,3 mrd. kr (H3 110 km/t) og –0,4 mrd. for valgt H3 100 km/t, dvs. 28,9 mrd.

³¹⁵ Fagrapport prissatte konsekvenser, kap. 2, s. 14.

³¹⁶ NTP-grunnlaget (superside) oppgir 48,6 min innspart reisetid for lette kjøretøy ved 110 km/t; utredning av redusert standard (30.09.2024) oppgir at 100 km/t øker reisetiden med 1,5 min, dvs. om lag 47 min. 59 min: planomtalen tabell 8-2 og fagrapport lokal og regional utvikling, tabell 5-1, s. 41. Forholdet er tatt opp av Norges Miljøvernforbund i korrespondanse med Statens vegvesen august–september 2026 (Statens vegvesens svar 21.09.2026); Norges Miljøvernforbund har begjært innsyn i beregningsgrunnlaget.

³¹⁷ E-post fra Statens vegvesen (W. Kirkeby) til Norges Miljøvernforbund, 21.09.2026, svar på spørsmål av 15.09.2026 om reisetider og beregningsgrunnlag. Samme brev opplyser at køen Rogfast skaper ved Mjåsundet, Aksdal og Våg er trukket inn i reisetidsanslaget for Bokn–Bømlafjorden; tilsvarende kø fra Hordfast inn mot Bergen er ikke trukket inn for Hordfast.

³¹⁸ Vista Analyse, *Vurderingsgrunnlaget for investeringsprosjektet Hordfast. Merknader til reguleringsplanen fra 2026*, rapport 2026/50 (Holmen, Homleid og Østli), kap. 2.1.3 og appendiks A. Rapporten oversendes som eget dokument sammen med uttalelsen.

³¹⁹ Meld. St. 14 (2023–2024), s. 45–46 (kap. 5.3) og s. 231 (kap. 17.2).

og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Unntatt fra målet er gjennomgangstrafikk, definert som «reiser som har både start- og endepunkt utanfor avtaleområdet», samt tjeneste-, vare- og godstransport.³²⁰ Ny E39 kommer i land i Bjørnafjorden kommune og mater trafikken inn på E39 Svegatjørn–Rådal mot Bergen. Reiser som starter eller ender i Bjørnafjorden eller Bergen, teller mot målet. Det er slike reiser Hordfast skaper flere av, og blant personreisene er det fritidsreisene som gir mest nytte. I sør går trafikken via Rogfast inn mot Nord-Jæren, der personbiltrafikken allerede ligger over nullvekstmålet.³²¹

Planprogrammet lister «Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017–2028» blant føringene for planarbeidet, med målet om at «transportveksten skjer i tråd med nullvekstmålet».³²² Et fulltekstsøk i planomtalen (267 sider) og i fagrapportene om prissatte konsekvenser, lokal og regional utvikling, klima og energi og trafikksikkerhet gir ikke ett treff på «nullvekt» eller «byvekstavtale». Det eneste stedet målet forekommer, er i prosjektets bærekraftstrategi, der en figur gjengir etatens sentrale strategi med målet «Vi følger opp nullvekstmålet for persontransport i byar» – som ett av etatens generelle mål, uten at det er vurdert for dette prosjektet.³²³ Temaet ble reist ved planoppstart. Folkeaksjonen mot bru over Bjørnafjorden skrev at «Stord-Os vil gje ein stor trafikkauke som ikkje er i tråd med nullvekstmålet». Statens vegvesens svar var: «Prosjektet er i tråd med bestilling frå Samferdselsdepartementet.»³²⁴ Hordaland fylkeskommune skrev i 2017 at utbygging av E39 «vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet» og «gjere det svært krevjande å få gjennomført ambisjonane om nullvekt i biltrafikk i byområdet».³²⁵ Reguleringsplanen har ikke svart.

Effekten er likevel synlig i tiltakshavers egne tall. Bompengeselskapene i analyseområdet får 1,15 mrd. kr i økte inntekter «grunna noko høgare trafikk i eksisterande bompengeprojekt», mens «andre kollektivselskap» taper inntekter.³²⁶ Det er penger fra flere bilturer gjennom bomringer der nullvekstmålet skal holde biltrafikken nede. Hvilke bompengeprojekter det gjelder, opplyses ikke.

De statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet fra januar 2025 gjelder «ved statlig, regional og kommunal planlegging». Bjørnafjorden kommune er plassert i kategori 1, regioner med større byer, der nullvekstmålet «skal legges til grunn for planlegging». Retningslinjene krever dessuten at «ved behov for økt transportkapasitet skal mulighetene for å løse transportbehovet med et effektivt kollektivtilbud og god tilrettelegging for sykkel og gange utredes», og planer i strid med retningslinjene «kan gi grunnlag for innsigelse».³²⁷ Planomtalen, revidert 24. mars 2026, viser fortsatt til planretningslinjene fra 2014 og nasjonale forventninger for 2019–2023.³²⁸ Staten finansierer altså nullvekt i byene med den ene hånden og, med den andre, et

³²⁰ Byvekstavtale for Bergensområdet 2019–2029, mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden; referanseår 2018, målt med byindeks for vegtrafikk.

³²¹ Statens vegvesen m.fl., *NTP 2029–2040, utredningsoppdrag 2: Utfordringsbilde og mobilitetsbehov* (29.05.2026), s. 24: «I Bergens-området er personbiltrafikken innenfor nullvekstmålet, mens personbiltrafikken ligger over nullvekstmålet på Nord-Jæren.» Marginen er liten: Statens vegvesens byindeks for Bergensområdet viser +2,2 % fra 2018 til 2025 (konfidensintervall –1,3 til +5,7 %), mens E39-punktene har vokst mer – Fløyfjellstunnelen +6 % og Fjøsanger +12 % (35 020 til 39 080 ÅDT for lette kjøretøy, det vil si kortere enn 5,6 m, som byindeksen bygger på). Statens vegvesen, *Byindeks Bergen 2018–2025*, sak 12/26 til styringsgruppen for Miljøløftet, 27.03.2026, s. 3 og 7. Vista Analyse (2026), kap. 2.1.3 og appendiks A, bruker en annen tallserie for Fjøsanger og får derfor noe andre tall.

³²² Planprogram, fastsatt 26.09.2023, s. 38.

³²³ Berekraftstrategi E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 13, figur 7 «Prioriterte innsatsområde i Statens vegvesen (UTB) sin sentrale bærekraftstrategi», innsatsområdet «Lokalsamfunn og trafikantar». Figuren er et bilde og fanges ikke av tekstsøk. Kapittel 3.2.4 i strategien, som skulle konkretisere innsatsområdet for prosjektet, inneholder ingen tekst om nullvekt.

³²⁴ Notat – Oppsummering av innspel til planoppstart (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), merknad nr. 25, s. 55.

³²⁵ Hordaland fylkeskommune, Fråsegn – Statleg kommunedelplan for E39 Stord–Os, fylkesutvalet sak PS 28/2017, 24.02.2017, vedtakspunkt 10 og 11, s. 2–3.

³²⁶ Fagrapport prissatte konsekvensar, tabell 5-2, s. 24, og s. 25.

³²⁷ Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, kgl.res. 24.01.2025 nr. 69, kap. 2, pkt. 4.1, 6.2 og 7.10 samt vedlegget (kategori 1).

³²⁸ Planomtale, s. 38. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (FOR-2014-09-26-1222) ble «opphevet ved instruks 20 des 2024 nr. 3512», jf. Lovdata.

prosjekt hvis nytte er beregnet med langt flere bilreiser inn til de samme byene. Målkonflikten er ikke drøftet.

6.5 Nasjonale føringer peker motsatt veg

Hordfast ligger i utviklingsporteføljen i Nasjonal transportplan 2025–2036. Reguleringsplanen fullføres for å gi «det beste grunnlaget for å vurdere prosjektet ved en senere rullering av porteføljen».³²⁹ Planen er et vurderingsgrunnlag, ikke et vedtak om bygging, og da må grunnlaget vise målkonfliktene. Transportplanen ber også Statens vegvesen vurdere «eventuelle løsninger som kan dukke opp, eksempelvis knyttet til automatiserte ferjer».³³⁰ Firetrinnsmetodikken i vegvesenets egen håndbok V712 setter tiltak som reduserer transportbehovet og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur foran utbygging i ny trasé.³³¹ Planforslaget viser ikke at de to første trinnene er vurdert. Transportplanen knytter selv naturvern og bilavhengighet sammen, i kapitlet om tiltakshierarkiet: «For å unngå unødig nedbygging av naturområder er det viktig å velge løsninger som legger til rette for mindre bilavhengighet, et bedre kollektivtilbud, fortetting ved kollektivknutepunkter og mer sykkel og gange. Dette er særlig fulgt opp gjennom byvekstavtalene.»³³² Hordfast går motsatt veg på begge punkter: prosjektet bygger ned verdifull natur, og nytten er beregnet med langt flere bilreiser inn mot et byvekstavtaleområde.

Klimautvalget 2050 anbefaler at «tiltak som reduserer etterspørselen etter transport blir prioritert», at planlagte vegutbygginger «for eksempel i NTP» vurderes ut fra samlet ressursbruk og «tilbakeslagseffekter» i form av økt transport, og at «predict and provide» erstattes med «design the future» i transportplanleggingen.³³³ De statlige planretningslinjene for klima og energi pålegger planmyndigheten å vurdere om tiltak med negativ klimaeffekt «kan unngås, flyttes eller forbedres».³³⁴ I sitt eget svar på NTP-opppdrag 2 fra mai 2026 skriver Statens vegvesen at byutredningene «viser at det ikke er mulig å nå nullvekstmålet med kun positive virkemidler», og at det er «behov for flere restriktive tiltak mot biltrafikken i byområdene».³³⁵ Tiltakshaver ber altså om restriksjoner på biltrafikk inn mot byene samtidig som etaten fremmer en plan som øker biltrafikken.

6.6 Trafikksikkerhet: gevinsten er ikke dokumentert i tiltakshavers egne tall

Effektmålet er «Ingen møteulukker og lågare ulukkesfrekvens».³³⁶ Planforslaget inneholder to beregninger av hva det betyr i praksis, og de har motsatt fortegn. Fagrapporten om trafikksikkerhet finner at ny E39 gir «om lag 4 fleire drepne, 19 fleire hardt skadde og 174 fleire lettare skadde» i analyseperioden 2032–2071, med en ulykkeskostnad på 533 mill. kr. På Tysnes alene er tallene +5 drepte og +19 hardt skadde. Summen for hele strekningen blir lavere for drepte fordi dagens E39 mellom Jektevik og Sandvikvåg avlastes og får to færre drepte, mens brua over Bjørnafjorden gir én drept til.³³⁷ Forklaringen er den samme som i kapittel 6.1: den nye vegen er tryggere per kjøretøykilometer, men trafikken øker, og 20 km flyttes fra ferje til veg. EFTEKT-beregningen, som dekker et større område, gir derimot –1,1 drepte og –1,0 hardt skadde, men +35,7 lettere skadde og en samlet økning i ulykkeskostnad på over 100 mill. kr.³³⁸ Rapportene sier selv at tallene «ikkje kan

³²⁹ Meld. St. 14 (2023–2024), s. 180; sitert i Fagrapport prissette konsekvensar, s. 10.

³³⁰ Meld. St. 14 (2023–2024), s. 180.

³³¹ Håndbok V712, gjengitt i Meld. St. 14 (2023–2024), s. 230, note 1; NTP-opppdrag 2 (2026), s. 8.

³³² Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 7.8.1.1, s. 88. Samme sted: «Ved å unngå å bygge ned natur, oppnår man også andre viktige effekter enn bare å ta vare på naturmangfoldet i seg selv. Bl.a. sikrer vi at karbon forblir i jorden, vi bevarer naturens flomdempende effekt og evne til å rense vann, og vi beholder områder til friluftsliv.»

³³³ NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp, s. 114 og s. 116 (kap. 8.4).

³³⁴ Statlige planretningslinjer for klima og energi, kgl.res. 20.12.2024, pkt. 4.3 bokstav c.

³³⁵ NTP-opppdrag 2 (2026), s. 8.

³³⁶ Fagrapport prissette konsekvensar, s. 11 (effektmål fra planprogrammet).

³³⁷ Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikksikkerheten, tabell 0-1, s. 8, og tabell 9-1, s. 58–59. Beløp i 2020-kr, uten diskontering.

³³⁸ Fagrapport prissette konsekvensar, tabell 5-4 og 5-5, s. 26; C3-D1: 35,7 lettere skadde, ulykkeskostnad –104 mill. kr.

samanliknast direkte».³³⁹

Planomtalen gjengir bare den gunstige beregningen: «Det er berekna ein liten reduksjon av drepne og hardt skadde.» Der trafiksikkerhetsrapporten omtales, står det at tallet på personskadeulykker øker, uten at tallene for drepte og hardt skadde nevnes.³⁴⁰ Uansett hvilken beregning som legges til grunn, øker ulykkeskostnaden, og i tiltakshavers egen fagrapport om temaet øker antall drepte og hardt skadde. Effektmålet gjelder ulykkesfrekvens, og frekvensen kan gå ned når den nye vegen er tryggere per kjøretøykilometer. Men flere drepte og hardt skadde totalt er en alvorlig innvending mot prosjektet selv om frekvensen skulle gå ned.

6.7 Spørsmål Statens vegvesen må besvare

Spørsmålene er nummerert S6.1–S6.13 og gjentatt i oversikten i kapittel 7.6.

S6.1. Hva er ÅDT, trafikantnytte og netto nytte med det bompengeprognosen Statens vegvesen selv anser som realistisk, og hvorfor er bompengeanalysen fra 2015 ikke oppdatert og brukt?

S6.2. Hvor stor del av de 10 400 kjøretøyene i 2032 er nyskapt trafikk, overført fra andre ruter, og overført fra ferje og kollektivtransport? Konsekvensutredningen fra 2016 ga denne fordelingen; planforslaget gjør det ikke.

S6.3. Hvor mange flere bilturer med start eller ende i avtaleområdene for byveksttallene i Bergensområdet og på Nord-Jæren gir prosjektet, hva blir ÅDT-endringen på E39 Kolskogen–Rådal og ved Fjøsanger, hva blir utslaget på byindeksen, og hvordan er dette vurdert mot nullvekstmålet og planretningslinjene for arealbruk og mobilitet punkt 4.1 og 6.2?

S6.4. Hvilke eksisterende bompengeprojekter står for inntektsøkningen på 1,15 mrd. kr?

S6.5. Hvorfor er nullvekstmålet, som planprogrammet nevner som føring, ikke behandlet i noe plandokument, og hvorfor viser planomtalen fra 2026 til planretningslinjer som er opphevet?

S6.6. Hvilke tall for drepte og hardt skadde legger Statens vegvesen til grunn, fagrapportens +4 og +19 eller EFFEKTs –1,1 og –1,0, og hvorfor gjengir planomtalen bare det ene?

S6.7. Er trinn 1 og 2 i firetrinnsmetodikken utredet, herunder redusert transportbehov, bedre ferje- og kollektivtilbud og automatiserte ferjer som Nasjonal transportplan selv nevner?

S6.8. Hvilken befolkningsframskriving ligger til grunn for kjøringene i den regionale transportmodellen for 2030 og 2050, og hva blir ÅDT i 2052, trafikantnytte og netto nytte med SSBs framskrivninger fra juni 2026, både i hovedalternativet og i lavalternativet?

S6.9. Hvordan er vekstforutsetningene i dimensjoneringsgrunnlaget avstemt mot nytteberegningen, herunder den årlige veksten på om lag 1,2 % fra 2032 til 2052 (med 1 % framskriving fra 2050 til 2052) og 0,7 % for lette kjøretøy i nytteberegningen? Oppgi periode og kjøretøygrupper for hver forutsetning. Hvilken dimensjoneringsklasse, kostnad og hvilket arealbeslag gir planen dersom ÅDT i 2052 med bompenger og realistisk vekst havner under 12 000?

S6.10. Er konseptvalget fra 2011–2012 vurdert på nytt etter at befolkningsveksten det bygde på, er vesentlig nedjustert – i Rogaland, med samme geografi, til vel halvparten fram til 2040 – og hvor ligger netto nytte for de ferjefrie konseptene med dagens befolkningsgrunnlag?

S6.11. Hvilken modellert avstand og hvilke endepunkter ligger til grunn for reisetidene i tabell 2-2? Dersom avstanden er om lag 55 km, tilsvarer 31,5 minutter en snittfart på om lag 105 km/t for lette kjøretøy ved 100 km/t, og 37 minutter om lag 89 km/t for tunge kjøretøy, over lovlig maksfart for lastebil. Hvordan forklares dette?

³³⁹ Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikktryggleiken, s. 61; tilsvarende s. 57.

³⁴⁰ Planomtale, s. 201 (EFFEKT) og s. 169–170 (trafiksikkerhetsrapporten).

Hvilke fartsforutsetninger bruker SINTEFs farts- og energimodul for lette og tunge kjøretøy på strekninger skiltet 90, 100 og 110 km/t? Statens vegvesen bes oppgi modellert avstand og fart per lenke på strekningen.

S6.12. Kan Statens vegvesen legge fram en etterprøvbar sammenstilling av reisetidene og forutsetningene bak trafikanntnyten, herunder hvorfor reisetidsbesparelsen for Hordfast oppgis både som om lag 47–49 og som 59 minutter? Er resultatene for 100 km/t basert på en ny modellkjøring eller på justering av 110-beregningene? Hvilke beregninger er i så fall kjørt på nytt, og hvordan ble reisetid, reisetidsbesparelse og trafikanntytte endret?

S6.13. Når transportmodellen etter Statens vegvesens eget utsagn ikke tar hensyn til kø: hva blir trafikanntnyten dersom køkostnadene på E39 Rådal–Bergen og i de øvrige flaskehalsene etaten selv navngir, regnes inn, slik det er gjort for Rogfast i reisetidsanslaget for Bokn–Bømlafjorden?

Prosjektet ble valgt ut fra en befolkningsvekst som SSBs nye framskrivninger ikke lenger venter. Det er dimensjonert for en trafikk som forutsetter både gratis passering og en vekst over det befolkningen gir grunnlag for, og trafikanntnyten hviler på en sterk trafikkvekst inn mot byområder staten har forpliktet seg til å holde på nullvekst, der fritidsreisene gir mest nytte blant personreisene. Det er regnet uten den bompengefinansieringen det forutsetter, uten kø og med reisetider som ser ut til å forutsette en snittfart over fartsgrensen (spørsmål S6.11), og etter tiltakshavers egen fagrapport gir det flere drepte og hardt skadde; EFFEKT gir en liten reduksjon for et større område, og forskjellen er ikke avklart. Det er ikke dokumentert at et slikt prosjekt oppfyller sine egne effektmål, og det bryter med de nasjonale føringene planen skal bygge på. Dette støtter hovedkonklusjonen: planen må forkastes. Subsidiært må spørsmålene over besvares og høres før vedtak. Vista Analyses gjennomgang av trafikanntytte, vedlikehold, anleggskostnader, risiko og bo- og arbeidsmarkedsvirkninger etter statens prosjektmodell oversendes som eget dokument sammen med denne uttalelsen.

7 Øvrige forhold – spørsmål Statens vegvesen må besvare

Kapitlene foran gjelder de forholdene organisasjonene mener er avgjørende for planvedtaket. I tillegg reiser planforslaget en rekke spørsmål som ikke er besvart i høringsgrunnlaget, eller der høringsgrunnlaget svarer på en måte som ikke stemmer med tiltakshavers egne fagrapporter eller med publisert forskning. Organisasjonene ber om at hvert av punktene nedenfor besvares enkeltvis i merknadsbehandlingen, med henvisning til dokument og side. Spørsmålene er nummerert S7.1–S7.28; spørsmålene om klima (S5.1–S5.8) og trafikk (S6.1–S6.13) står i kapittel 5.6 og 6.7, og alle er samlet i oversikten i kapittel 7.6. Kravene i kapittel 8 er nummerert K1–K35. Der svaret krever ny utredning, ber organisasjonene om at utredningen legges fram og høres før planvedtak. Premissene er i hovedsak hentet fra plandokumentene selv; der organisasjonene bygger på eksterne, fagfellevurderte arbeider, er det arbeider som Statens vegvesen har finansiert eller vært medforfatter av.

7.1 Bjørnafjordbrua: sikkerhet og regularitet

Brua over Bjørnafjorden er 5,5 km lang, hvorav 4,7 km flytende, og skal bygges uten vindskjerm.³⁴¹ Den er prosjektets største enkeltkonstruksjon og bærer hele reisetidsgevinsten som nytten er regnet ut fra. Likevel inneholder planomtalen ikke ett tall for hvor mange timer i året brua ventes å være stengt, og ROS-analysen behandler de tre største farene – vind, skipspåkjørsel og undersjøisk skred – uten å tallfeste noen av dem.

S7.1 Oppetid. Det eneste tallet Statens vegvesen har oppgitt i svar til offentligheten, er svaret ved planoppstart:

³⁴¹ AMC (Aas-Jakobsen, COWI, Multiconsult), *E39 Stord–Os, Bjørnafjorden bridge – Front End Engineering Design (FEED), Design report*, SBJ-33-P1-AMC-90-RE-100, rev. 0, 30.11.2023, s. 18 («The bridge is being designed without a wind screen») og tabell 3-1, s. 19 (total lengde 5 541,6 m, flytende del 4 726,4 m).

oppetiden er «rekna for å vere 99,7 %», med henvisning til kommunedelplanen.³⁴² Tallet stammer fra en foreløpig konseptvurdering fra april 2016 som selv sier at «samtlige resultater er midlertidige» og at rapporten «bør revurderes når endelige resultater foreligger»; den bygger på vinddata fra Slåtterøy fyr, holder hendelser med mer enn 50 dagers nedetid utenfor, og forutsetter stenging først ved 25 m/s sidevind.³⁴³ Siden er det gjort minst tre nye vurderinger med andre resultater: COWIs RAM-analyse fra 2020 la 99 % (87,5 timer i året) til grunn som mål,³⁴⁴ FEED-rapporten fra november 2023 anslår stenging på grunn av vind alene til **68 timer i året**, finner tilgjengelighet på **98,5 %** dersom komfortkriteriet for vertikal akselerasjon (0,3 m/s²) holdes, og konkluderer med at «it is not possible to conclude that the availability of the bridge is above a certain threshold»;³⁴⁵ og forskere som har ledet bruforskningen for Statens vegvesen, skriver i 2025 at brua «will be closed for road traffic when the wind speed exceeds the annual maximum value», og at forventet nedetid som følge av skipspåkørsler alene er «about 7 days» i året. Forfatterne opplyser at resultatet førte til en ny gjennomgang av påkjørselsfrekvensene og arbeid med ytterligere trafikk kontroll, men oppgir ikke et oppdatert tall.³⁴⁶ ROS-analysen setter vind til høy restrisiko med «Ingen tiltaksforslag».³⁴⁷

Spørsmål S7.1: Hva er tiltakshavers gjeldende anslag for antall timer per år brua er (a) helt stengt og (b) delvis stengt eller fartsregulert, fordelt på vind, akselerasjon, skipspåkørsel, vedlikehold og andre årsaker, og hvilket dokument bygger anslaget på? Hvordan er anslaget på 99,7 % fra 2016 avstemt mot FEED-rapporten fra 2023, som oppgir 68 timer årlig vindstenging og andre tilgjengelighetstall under ulike akselerasjonskriterier, og hvilke kriterier gjelder nå? Hva er forventet nedetid ved skipspåkørsel etter den gjennomgangen Moan m.fl. beskriver, og hvilke trafikk kontroll-tiltak forutsettes? Er nedetiden lagt inn i beregningen av trafikanntytte, og i så fall med hvilket timetall?

S7.2 Vind og kjøresikkerhet. En studie med Statens vegvesen som medforfatter viser at et vogntog på flytebrua i en storm med ett års returperiode har veltefare ved 108 km/t og «frequently leaves the traffic lane» ved 90 km/t; trygg innkjøring krever 36 km/t med akselerasjon til 72 km/t etter 2 km.³⁴⁸ ROS-analysen overfører farene «sideveis bevegelser ved bølger» og «turbulens på bru» til fagtema trafiksikkerhet.³⁴⁹ Fagrapporten om trafiksikkerhet nevner ikke vind, bølger eller turbulens med ett ord.³⁵⁰

³⁴²Notat – Oppsummering av innspel til planoppstart (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 117; tilsvarende s. 98: brua «vil særs sjeldan vere heilt stengt for trafikk».

³⁴³Statens vegvesen, *Vurdering og sammenligning av brukonsepter for kryssing av Bjørnafjorden: Oppetid*, versjon 1.0, 25.04.2016 (fjordkryssingsprosjektets leveranse nr. 7 til KDP Stord–Os), s. 2, 5–6 og 21–22. Tabell 1, s. 5: total oppetid 99,70 % (K7) og 99,68 % (K8); vind 16,8 t, hendelser 12,3–14,5 t per år.

³⁴⁴Statens vegvesen, teknisk notat 10.02.2022 (H. Moreira), *Bjørnafjorden bridge – downtime due to wind*, s. 1, med henvisning til COWI, «Bjørnafjorden floating bridge (K12) – RAM analysis», A205696-COW-RAM-004, november 2020. Notatet anslår selv 1,3–6,7 timer vindstenging per år avhengig av kriterium (s. 9–10).

³⁴⁵FEED Design report (AMC, 30.11.2023, se ovenfor), kap. 9.8, s. 127 («The total bridge closure per year due to wind is estimated to 68 hours»), og kap. 10.11, s. 151–153 (tilgjengelighet 98,5 % ved 0,3 m/s², 99,6 % ved 0,5 m/s²; sitatet s. 153).

³⁴⁶T. Moan, O. D. Økland og O. A. Øiseth, «Analysis and Design of Floating Bridges: Recent Advances and Challenges», i B. T. Wang m.fl. (red.), *Large Floating Solutions*, Lecture Notes in Civil Engineering 636, Springer 2025, s. 108 (stenging ved årlig maksimalvind) og s. 130 (kap. 5.3: «the expected annual downtime due to ship impacts was about 7 days»; «This result caused scrutinizing of the impact frequency analysis ... Moreover, further ship traffic control measures to reduce the impact probability, were pursued.»). Moan er professor emeritus ved NTNU og har ledet forskningen på Bjørnafjordbrua for Statens vegvesen.

³⁴⁷Fagrapport ROS-analyse (COWI/Statens vegvesen, versjon 01, 30.09.2024), s. 7, 58 (ID 16: sannsyn 5, konsekvens 4, «Ingen tiltaksforslag») og 71. Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 219.

³⁴⁸D. Sekulic, A. Vdovin, B. Jacobson, S. Sebben og S. M. Johannesen (Statens vegvesen), «Analysis of vehicle path tracking ability and lateral stability on a floating bridge under a crosswind», *Journal of Wind Engineering & Industrial Aerodynamics* 227 (2022) 105070, sammendrag. Se også Sekulic m.fl., «Effect of Floating Bridge Motion on Vehicle Ride Comfort and Road Grip» (2020), om redusert veggrep for buss.

³⁴⁹Fagrapport ROS-analyse, analyseskjema s. 98–99, F-249 («Sideveis bevegelser ved bølger – Overførast TS») og F-255 («Turbulens på bru – Overførast TS»).

³⁵⁰Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikktryggleiken (Statens vegvesen, 30.09.2024). Fulltekstsøk på «vind», «bølgj» og «turbulens» gir ingen treff.

Spørsmål S7.2: Hvilket fartsregime for tunge kjøretøy på brua er lagt til grunn ved sterk vind, hvor mange timer i året gjelder det, og hvordan er dette reflektert i reisetid, trafikanntytte og ulykkesberegning? Hvor er ROS-analysens overføring til trafikksikkerhet fulgt opp?

S7.3 Skipspåkjørsel. FEED-rapporten forutsetter et trafikkseparasjonssystem (TSS) i fjorden for å redusere risikoen, dimensjonerer pongtongene slik at en 100-årshendelse gir vannfylling av to rom og en 10 000-årshendelse fire til fem rom, slår fast at «the pontoon structure is optimized towards ULS loads, and not to withstand ship impacts», og lister en rekke anbefalinger om videre arbeid, blant annet skrå påkjørsler som kan gi «a long horizontal rupture ... causing significant flooding».³⁵¹ En fagfellevurdert analyse fra 2026, finansiert av Statens vegvesen, finner at sannsynligheten for kollaps i basisscenariet er $0,81 \times 10^{-4}$ per år – like under det norske kravet på 10^{-4} – og at to av fem scenarier bryter kravet under artikkelens forutsetninger; analysen understreker at «it is important to forecast how the ship sizes and number of ships will change in the future».³⁵² Reparasjonstiden etter pongtongskade er anslått til 2–20 måneder.³⁵³ ROS-analysens tiltak er et varslingsystem og «beredskapsplan for innsetjing av ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg»; risikoen settes til lav.³⁵⁴

Spørsmål S7.3: Er skipskollisjonsanalysen og designbasis for brua (FEED vedlegg J) del av høringsgrunnlaget? Hvilken vekst i skipsstørrelse og trafikk er lagt til grunn for 100 år? Er TSS avklart med Kystverket og Forsvaret, og hva er risikoen uten TSS? Hva er årlig sannsynlighet for skade som gir måneders stenging, og hvordan er dette vektet i nytteberegningen?

S7.4 Undersjøiske skred. Kartleggingen i fjorden har identifisert 45 skredhendelser med minst tre utløsende hendelser de siste 2000 år, og «marginally stable accumulations» av sediment.³⁵⁵ Simuleringer for prosjektet viser at ett skred på 368 000 m³ treffer ankerklyngen med 7–8 m/s og 12 m strømningshøyde, og at avsetningen «covers the entire first infrastructure cluster».³⁵⁶ Simuleringen gjelder et bestemt skredscenario; relevansen for de endelige ankerposisjonene må dokumenteres. FEED-rapporten bekrefter at ankrene 5–8 «are impacted by multiple different simulated landslides», at ankerdimensjonene «do not account for potential larger loads from landslide impact», og at «no detailed design criteria have been given for the design situation of landslide runout impact».³⁵⁷ ROS-analysen avfeier faren på én linje: brua «toler å miste to anker og likevel halde stand under ein 200-årsstorm», risiko lav.³⁵⁸ Fagrapport skred dekker bare skred på land.³⁵⁹

Spørsmål S7.4: Hvilket dokument i høringsgrunnlaget vurderer undersjøisk skredfare ved de endelige ankerposisjonene? Hva skjer med brua dersom et skred som det simuleringen viser, fører til tap av flere ankerlinjer i klyngen enn de to ROS-analysen forutsetter? Hvordan er ROS-analysens forutsetning («to anker») avstemt mot FEED-rapportens skredsimuleringer og redund-

³⁵¹ FEED Design report, s. 16 (100-års skipskollisjon som dimensjonerende for pongtonger og søyler), s. 163–164 (kap. 12.1: TSS-forutsetningen, romfylling, sitat s. 164) og s. 54 (anbefalinger om videre arbeid).

³⁵² A. Hörteborn, Y. Sha, J. W. Ringsberg, O. Lundbäck og W. Mao, «Risk analysis methodology for ship-bridge allisions – A combined probability and consequence analysis», *Engineering Structures* 347 (2026) 121731, sammendrag, s. 7 (1 032 unike skip i 2023, «almost 2000 ships passed into the Bjørnafjorden») og tabell 10 ($0,81 / 0,78 / 1,66 / 0,67 / 1,13 \times 10^{-4}$). Arbeidet er finansiert av bl.a. Statens vegvesen, jf. A. Hörteborn, *Ship-Bridge Allision Risk Analysis*, doktoravhandling, Chalmers 2025, forord.

³⁵³ Moan m.fl. 2025 (*Large Floating Solutions*, Springer, se ovenfor), s. 129, med henvisning til Aker Solutions.

³⁵⁴ Fagrapport ROS-analyse, s. 59–60 (ID 38a, 38b, 38d) og s. 97–98 (F-237, F-251).

³⁵⁵ E. R. Sørli, Q. A. Tran, S. A. Degago (Statens vegvesen), G. R. Eiksund og T. Thomassen (Statens vegvesen), «Geohazard evaluations on clay-rich submarine landslides combining experimental and numerical methods», *Proceedings of ISFOG 2025*, Nantes, s. 1–2.

³⁵⁶ M. Vanneste m.fl. (NGI), «A novel quasi-3D landslide dynamics model: from theory to applications and risk assessment», OTC-29363-MS, Offshore Technology Conference 2019, s. 7–8.

³⁵⁷ FEED Design report, s. 115 (anker 5–8) og s. 117 (sitatene); jf. s. 18 og 33 om redundans mot «more than two anchors being hit».

³⁵⁸ Fagrapport ROS-analyse, s. 98, F-248.

³⁵⁹ Fagrapport Skred (Skred AS/Statens vegvesen, 30.09.2024); rapporten omhandler skred i bratt terreng på land.

ansvurdering?

S7.5 Forsvaret. ROS-analysen finner at forankringen av brua er i konflikt med Forsvarets øvingsområde for ubåter, setter risikoen til høy også etter tiltak, og skriver at forholdet «må følgjast opp vidare i prosjektet». Planen regulerer 107 daa til Forsvaret.³⁶⁰

Spørsmål S7.5: Er konflikten med Forsvarets øvingsområde avklart før planvedtak? Hvis ikke: hva er konsekvensen for ankerplassering, og kan planen vedtas med en uavklart høy risiko?

S7.6 Beredskap = ferje. For skipspåkørsel, brann i skråkabler og andre hendelser er ROS-analysens konsekvensreduserende tiltak «innsetjing av ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg».³⁶¹ Planomtalen sier at det «kan vere aktuelt å oppretthalde dagens ferjekaier som beredskap», i «ein eigen prosess».³⁶² Ferjeavløsningen er samtidig grunnlaget for 10,8 mrd. kr i reduserte kostnader for ferjeselskapene i nytteberegningen.³⁶³

Spørsmål S7.6: Forutsetter planen at ferjer og kaier holdes i beredskap etter åpning? Hva koster det, og hvor er kostnaden ført? Dersom ferjene ikke holdes i beredskap: hva er da omkjøringen ved stengt bru, og hvor lang er den?

S7.7 Drift og vedlikehold. Drifts- og vedlikeholdskostnadene (2,9 mrd. kr nåverdi for anbefalt alternativ) er beregnet «med bakgrunn i vegareal, konstruksjonar (bru og tunnel) og trafikkmengd» – altså etter EFFEKTS generelle kostnadsmodell, uten at det går fram hvordan flytebruas særlige drifts-, vedlikeholds- og utskiftingsbehov er tatt inn.³⁶⁴ FEED-rapporten opplyser at tørrdokking av pongtonger «was not considered as a scenario in this phase of the project due to clarifications by SVV», selv om dokking gir laster som overstiger en 10 000-års skipspåkørsel, og at brua skal ha 100 års levetid, mens toppkjetting og stålwire i forankringen skal skiftes én gang og dermed har 50 års levetid.³⁶⁵

Spørsmål S7.7: Hvilket erfaringsgrunnlag finnes for drift og vedlikehold av en 4,7 km lang flytebru over 100 år? Inngår dokking av pongtonger, utskifting av forankringslinjer og kjettinger, katodisk beskyttelse og inspeksjon fra sjø i tallet, og hvilke stengninger medfører dette? Hvordan er utskiftingen av toppkjetting og stålwire etter 50 år innarbeidet i restverdien og netto nytte, med kostnader og tidspunkter, og hvilke forutsetninger gjelder etter analyseperioden på 40 år?

7.2 Samfunnsøkonomi og beslutningsgrunnlag

S7.8 NTP-status og ekspropriasjon. Prosjektet ligger i utviklingsporteføljen; planen fullføres for å gi «det beste grunnlaget for å vurdere prosjektet ved en senere rullering».³⁶⁶ En vedtatt reguleringsplan er likevel «grunnlag for å ekspropriere grunn og rettar» og binder arealbruken for berørte grunneiere.³⁶⁷

Spørsmål S7.8: Hva er grunnlaget for å vedta en plan som binder arealbruken og gir grunnlag for ekspropriasjon før prosjektet er finansiert? Ber Statens vegvesen om at planen vedtas, eller bare at den ferdigstilles?

³⁶⁰ Fagrapport ROS-analyse, s. 7, 59 (ID 35: risiko høy etter tiltak), 71 og 95; Planomtale, s. 257; Reguleringsføresegner, pkt. 2.3.

³⁶¹ Fagrapport ROS-analyse, s. 59–60 (ID 38a, 38b, 38d, 51) og s. 97–98.

³⁶² Planomtale, s. 194.

³⁶³ Fagrapport prissette konsekvensar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 25.

³⁶⁴ Fagrapport prissette konsekvensar, kap. 4.6, s. 21 (drifts- og vedlikeholdskostnader «berekna» i EFFEKT), og tabell 5-3 og tekst, s. 25.

³⁶⁵ FEED Design report, s. 172 (dokking), s. 18 (100 års levetid) og s. 34 og 113 (toppkjetting og stålwire skiftes én gang, 50 års levetid). Jf. oppetidsrapporten 2016 (Statens vegvesen, 25.04.2016), s. 20, som forutsetter at pongtonger inspiseres og vedlikeholdes fra sjøen.

³⁶⁶ Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, s. 180; sitert i Fagrapport prissette konsekvensar, s. 10.

³⁶⁷ Planomtale, s. 194 (kap. 8.4.2). Ekspropriasjonsgrunnlaget gjelder i ti år etter plan- og bygningsloven § 16-2.

S7.9 Lokal og regional utvikling og kvalitetskontroll. Fagrapporten sier selv at konklusjonene er «baserte på eit generelt grunnlag, om ei mogleg utvikling», at framskrivingene er SSBs og «ikkje tek omsyn til mogleg auka folketalsvekst ... som følge av sjølv vegutbygginga», og at det er «lite sannsynleg» at arbeidsmarkedet i planområdet blir tett integrert med Bergen eller Stavanger.³⁶⁸ Rapportens forbehold begrenser hva konklusjonen kan brukes til, og rapporten har feil som kontrollen ikke har fanget opp; det er behandlet i kapittel 4.4, fordi planomtalen bruker rapporten i avveiningen. Det samme mønsteret finnes i flere av de andre fagrapportene:

- Planomtalen oppgir hovedspennet på brua over Langenuen til om lag 1 200 m (s. 14) og om lag 1,6 km (s. 141), og brulengden til om lag 1,7 km (s. 14) og 1,6 km (s. 77). Fagrapporten om anleggsgjennomføring oppgir hovedspennet til om lag 1,3 km. Med et hovedspenn på 1,6 km ville brua vært landets lengste hengebru, ikke «den nest lengste», som planomtalen skriver.³⁶⁹
- Bårdsundbrua er oppgitt med 407 m total lengde i konstruksjonsrapporten, mens landskapsnotatet, som virkningsvurderingen for landskap bygger på, beskriver den som om lag 500 m lang. Hvilken brugeometri og tegningsversjon ligger til grunn for landskapsvurderingen, og har forskjellen betydning for vurdert virkning?³⁷⁰
- Fagnotatet om klima og energi har uløste kryssreferanser («Error! Reference source not found.») i oppsummeringen, og det samme finnes i fagrapporten om matjord.³⁷¹
- Vedlegg B og C i fagnotatet om klima og energi er tomme (kapittel 5.2). Det samme gjelder vedlegg B (miljøriskovurderingen) og vedlegg C (notat om forurenset grunn, fase 1) i fagrapporten om ytre miljøplan. Rapporten viser til dem flere steder for tiltak og nærmere informasjon, men vedleggene består bare av en tittelside.³⁷²

Fagrapportene er datert 30.09.2024 og ble lagt ut på prosjektsiden våren 2025. Planomtalen og føresegnene er revidert i 2026, men feilene finnes fortsatt i fagrapportene som nå er publisert som høringsgrunnlag. Feilene er hver for seg små, men de er ikke fanget opp av kontrollen før grunnlaget ble lagt ut på høring, og organisasjonene kan ikke utelukke at det finnes flere.

Spørsmål S7.9: Hvilket metodegrunnlag, hvilke empiriske funn og hvilke usikkerhetsvurderinger underbygger påstandene om regionale virkninger, og hvilken kvalitetssikring har rapporten vært gjennom? Hvilken kvalitetskontroll har fagrapportene vært gjennom før høring, hvorfor ble de ikke rettet før planen ble sendt på høring, og vil feilene bli rettet før vedtak? Hvordan kan rapporten bære vilkåret om «svært viktige samfunnsomsyn» for økologisk kompensasjon (kapittel 2) og samfunnsnyttevilkåret i vannforskriften § 12 (spørsmål S7.12)?

S7.10 Redusert standard. Utredningen anbefaler H3 100 km/t, som er valgt. Sammenlignet med valgt standard gir H3 90 km/t om lag 0,6 mrd. kr lavere investeringskostnad og om lag 1,0 mrd. kr lavere trafikantnytte; H2 90 km/t gir om lag 2,2 mrd. kr lavere kostnad, om lag 1,9 mrd. kr lavere trafikantnytte og det minste arealbeslaget. Anleggsutslippene er beregnet å bli 8, 9 og 11 prosent lavere for H3 100, H3 90 og H2 enn for H3 110. Rangeringen er gjort på netto nytte per budsjettkrone der forskjellene er «relativt små» (–0,03 til –0,06), mens arealtallene «kun [er] ment til en overordnet indikasjon».³⁷³ Statsforvalteren ba om 90 km/t

³⁶⁸ Fagrapport lokal og regional utvikling (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 8 og 19–20.

³⁶⁹ Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 14, 77 og 141; Fagrapport anleggsgjennomføring (30.09.2024), s. 36.

³⁷⁰ Fagrapport konstruksjon (30.09.2024), s. 46, 50–51 og tabell s. 190; Fagnotat landskapsbiletet (30.09.2024), s. 55.

³⁷¹ Fagnotat klima og energi (versjon 01, 30.09.2024), s. 8 og 64; Fagrapport matjordplan, s. 33. Planomtalen er revidert 24.03.2026 og føresegnene 23.04.2026; fagrapportene står fortsatt som versjon 01, 30.09.2024.

³⁷² Fagrapport ytre miljøplan (30.09.2024), s. 138 (vedlegg B) og s. 139 (vedlegg C); henvisninger til vedleggene s. 25–26, 32, 39, 41 og 130. Kontrollert i PDF-en som er lagt ut; sidene har bare overskrift og logoer.

³⁷³ Utredning redusert standard (Statens vegvesen, september 2024), s. 4–7 (tabell 2-1: NNB –0,04/–0,03/–0,06/–0,05) og s. 21 (figur 5-1 og forbehold); tabell 2-2, s. 8 (kostnad 53,3 mrd. kr og trafikantnytte 29,3 mrd. kr for H3 110; endring –1,0/–1,6/–3,2 mrd. kr og –0,4/–1,4/–2,3 mrd. kr for H3 100/H3 90/H2 90). Differansene mot H3 100 er organisasjonenes, regnet ut fra tabellen (kostnad 2022-kr, trafikantnytte 2023-kr). Planomtale, s. 21–22 og 32–33.

Søreid–Gjøvåg.³⁷⁴

Spørsmål S7.10: Hvorfor er standardvalget avgjort på NNB-forskjeller på hundredeler når naturtapet ikke er kvantifisert per delområde for alternativene? Hva gir H3 90 og H2 90 i delområdene med fire minus? Hvorfor inngår ikke standardvalget i sammenstillingen av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (kapittel 4)?

S7.11 Alternativ til bru. Nullalternativet er dagens ferjetilbud med 45 minutters overfart, med 450 mill. kr i årlige kostnader for elektrisk drift.³⁷⁵ Nasjonal transportplan ber Statens vegvesen vurdere «automatiserte ferjer».³⁷⁶

Spørsmål S7.11: Er et videreutviklet ferjetilbud (høyere frekvens, nullutslipp, automatisering) vurdert som alternativ mot dagens kunnskapsgrunnlag, og hva er netto nytte av et slikt alternativ? (Jf. spørsmål S6.7.)

7.3 Vann, vilt, masser og anleggsfase

S7.12 Vannforskriften § 12. Fagnotatet om vannressurser finner at § 12 «kjem til anvende» for et titall vannforekomster, blant dem Ulvenvatnet i det vernede Oselvvassdraget.³⁷⁷ Vilkår b (samfunnsnyttens skal være større enn tapet av miljøkvalitet) er ifølge notatet oppfylt fordi prosjektet når «samfunnsmåla, effektmåla og resultatmåla», «jf. konklusjonane i planomtalen»; vilkår c (ingen miljømessig vesentlig bedre alternativ) er «vurderte i utvikling av prosjektet».³⁷⁸ Netto nytte er negativ i tiltakshavers egne tall (kapittel 4). Etter Førdefjord-dommen skal vurderingen skje i to trinn: om forringelsen er begrunnet i et legitimt allment hensyn, og om fordelene for allmenheten veier tyngre enn de negative miljøvirkningene for vannforekomsten. Ordinære økonomiske målsettinger er ikke nok i seg selv.³⁷⁹

Spørsmål S7.12: Hvor er vurderingen av vilkår b og c dokumentert per vannforekomst? Hvilket legitimt allment hensyn påberopes for hver vannforekomst, og hvorfor veier det tyngre enn miljøvirkningene, vurdert slik HR-2026-1360-A krever? Hvilke dokumenterte fordeler for allmenheten begrunner avveiningen for hver vannforekomst, når prosjektets prissatte netto nytte er negativ? Hvilken myndighet skal treffe § 12-avgjørelsen, og skal den foreligge før planvedtak?

S7.13 Faunapassasjer. Sju registrerte hjortetrekk vurderes som «sterkt redusert/øydela», blant dem trekket over Bårdsundet, som er «viktig i eit landskapsøkologisk perspektiv». Fagnotatet sier at det «ikkje [er] planlagt viltkulvertar som er tilpassa storvilt på Stord» og «ikkje planlagt spesifikke viltkulvertar» ved Beltestad.³⁸⁰ Planen har ett føresegnområde for viltpassasje, sør på Tysnes, der passasje «kan byggast».³⁸¹

Spørsmål S7.13: Hvilke passasjer oppfyller kravene i N200 til storvilt, og hvor? Hvorfor «kan» og ikke «skal»? Hvordan avbøtes de sammenhengende barrierene Ådland–Jektevik og Tysnesøya–Reksteren?

S7.14 Masselager. Bergoverskuddet er 3,5–4,5 mill. pam³.³⁸² Masselager D1.4 Agdestein nord gir «alvorleg

³⁷⁴ Statsforvaltaren i Vestland, fråsegn til planprogrammet, 30.11.2021 (SF21), s. 1 og 6. Se vedlegg A, rad 3.

³⁷⁵ Fagrapport prissette konsekvensar, s. 18–19 og vedlegg D, s. 42.

³⁷⁶ Meld. St. 14 (2023–2024), s. 180.

³⁷⁷ Fagnotat Vurdering av vassressursar (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 2-1, s. 12–13 (kolonnen «Kjem § 12a til anvende?»).

³⁷⁸ Fagnotat Vurdering av vassressursar, s. 6 og 11.

³⁷⁹ HR-2026-1360-A (Førdefjord), Høyesteretts dom 17.06.2026, avsnitt 95–96 og 100.

³⁸⁰ Fagnotat naturmangfald (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 43, 69 (1-L1, 1-L2), 91–92 (2b-L1 til 2b-L5), 124 (Stord) og 134 (2b-L2 Bårdsundet).

³⁸¹ Reguleringsføresegner, pkt. 1.5.3, 1.8.9.1, 3.3.3 og 4.1.7 («Innanfor området kan det byggast viltpassasje»).

³⁸² Fagrapport massedisponering (Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 7.

miljøskade» fordi to hule eiker ødelegges; D3.10 Ulvenvatnet er «det mest negative alternativet» for naturmangfold; D3.11 Røtinga er 1,8 mill. m³ utfylling som ny øy i Bjørnafjorden, med «vesentleg miljøskade» for landskapsbildet.³⁸³ Samlerapporten begrunner valget med at «det er dermed ikkje eit alternativ å ikkje plassera massane».³⁸⁴

Spørsmål S7.14: Hvorfor opprettholdes D1.4 og D3.10 når rapporten selv peker på lagre uten konsekvens? Hvor stor del av overskuddet skyldes valgt standard, og hva ville H2 gitt? Er «samfunnsnyttig bruk» av massene sikret i føresegnene, eller bare omtalt? Hvor mye større eller mindre ville masseoverskuddet vært med sammenhengende bergtunnel under Bårdsundet, fratrasket massene fra skjæringene og fyllingene i daglinjen?

S7.15 Marint og anadromt. Ytre miljøplan erkjenner at det «alltid [vil] førekome auka partikkelflukt til vassdrag», med «vesentlege konsekvensar».³⁸⁵ Søreidsvika har øyekorall (NT) og torskegytefelt; ROS-analysen overfører «forringing av gytefelt i Søreidsvika» til ytre miljø uten videre vurdering.³⁸⁶ Føresegnene krever kartlegging av sjøbunn ved ankerfestene «slik at dei mest verdifulle områda ... kan unngåast», men ankerposisjonene er allerede fastlagt i FEED.³⁸⁷

Spørsmål S7.15: Hvilke bindende grenseverdier for turbiditet og partikkelutslipp til sjø og anadrome vassdrag står i føresegnene? Hva skjer dersom kartleggingen finner verdifull natur der ankrene er planlagt? Hvordan er oppdrettsanleggene ved Gjøvåg, Søreidsvika og Gulholmane sikret?

S7.16 Syredannende berg. Tiltaksplanen slår fast at «det er behov for å stilla rekkjefyljekrav i planføresegnene» om tiltak mot sur avrenning før, under og etter anlegg på Stord.³⁸⁸ Føresegnenes kapittel om rekkjefyljekrav inneholder ingen slik bestemmelse.³⁸⁹

Spørsmål S7.16: Hvorfor er tiltaksplanens krav ikke tatt inn i føresegnene?

S7.17 Overvåking og oppfølging. Kompensasjonsrapporten sier etterundersøkelsene «må ... gjerast over minimum ein 30 års periode».³⁹⁰ Føresegn 1.8.9 krever «før- og etterundersøking» uten varighet, ansvar eller finansiering, og føresegnene har ingen bestemmelse om økologisk kompensasjon.³⁹¹ Statsforvalteren ba om at overvåking ble sikret i planen.³⁹²

Spørsmål S7.17: Hvor er 30-årsprogrammet, ansvarlig etat og finansiering forankret? Hvor er kompensasjonsarealer, forholdstall og sikring (nml § 37) fastsatt, og hvorfor er det ikke rekkjefyljekrav om at kompensasjon skal være etablert før inngrep?

S7.18 Stille områder, landskap og friluftsliv. Støyrapporten viser stille områder til fagtema friluftsliv «basert på støysonekart»; fagnotatet for friluftsliv nøyer seg med at «det vil vere store stille område igjen».³⁹³

³⁸³ Konsekvensutgreiing for masselager, samlerapport (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 8, 52, 58, 62 (tabell 5-6) og 64–65 (tabell 5-9). Eikene står i produktiv skog og er ikke utvalgt naturtype (samlerapporten s. 65: «hol eik, ikkje utvald»; jf. kapittel 2.2).

³⁸⁴ Konsekvensutgreiing for masselager, samlerapport, s. 8.

³⁸⁵ Fagrapport Ytre miljøplan (Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 48; jf. s. 51 om partikkelflukt, plast og sprengstoffrester fra fyllinger i Bjørnafjorden.

³⁸⁶ Fagnotat naturmangfold, s. 37 og 105; Reguleringsføresegner, pkt. 3.3.3 (H560_2 Augekorallrev Søreidsvika) og 4.1.8; Fagrapport ROS-analyse, s. 99 (F-259) og s. 97–98 (F-242, F-246 om oppdrettsanlegg).

³⁸⁷ Reguleringsføresegner, pkt. 1.8.2; FEED Design report, s. 18 og kap. 8 (ankerposisjoner).

³⁸⁸ Fagrapport Undersøking og tiltaksplan syredannende berg (Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendrag s. 7.

³⁸⁹ Reguleringsføresegner, kap. 5 (pkt. 5.1–5.6). Fulltekstسøk på «syre» i føresegnene gir ingen treff.

³⁹⁰ Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 77 og 84.

³⁹¹ Reguleringsføresegner, pkt. 1.8.1, 1.8.7, 1.8.8 og 1.8.9. Fulltekstسøk på «kompensasjon» i føresegnene (rev. 23.04.2026) gir ingen treff.

³⁹² SF21, s. 4.

³⁹³ Fagrapport Støy (Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 73; Fagnotat Friluftsliv, by- og bygdeliv (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 88 og 138.

Spørsmål S7.18: Hvilke områder mister status som stille område etter T-1442, hvor mange dekar, og hvordan er tapet vektet?

7.4 Statens vegvesens dobbeltrolle og nøytraliteten i beslutningsgrunnlaget

Statens vegvesen har utarbeidet planforslaget, konsekvensutredningen og den samfunnsøkonomiske analysen som Kommunal- og distriktsdepartementet skal fatte vedtak på. Staten er dermed både forslagsstiller og den som skal opplyse saken. Det forutsetter at etaten opptrer som saklig utreder, ikke som pådriver for et bestemt utfall.

Etter innsynsbegjæring fra Norges Miljøvernforbund har Statens vegvesen opplyst at etaten fra desember 2024 til august 2026 har holdt fem presentasjoner for Stavanger2Bergen/Hordfast AS, et interesseselskap som arbeider for ferjefri E39, og at det ikke finnes møtereferater.³⁹⁴ Oversikten er ikke fullstendig: i juni 2023, innenfor perioden innsynet gjaldt, holdt etatens utbyggingsdirektør innlegg på et møte arrangert av Hordfast AS (spørsmål S7.19). Organisasjonene har ingen innvendinger mot at etaten informerer lag og organisasjoner, og presentasjonene om Hordfast er lagt ut på prosjektets nettside. Innvendingen gjelder innholdet. Materialet beskriver prosjektet vesentlig mer positivt enn Stortingets prioritering og etatens egne fagrapporter gir grunnlag for. Konsekvensene for natur og kulturarv er utelatt nettopp i materialet som ble delt under høringsperioden. Og på ett punkt reiser materialet spørsmål om etaten har gitt en interesseorganisasjon råd om hvordan prosjekter på strekningen kan vinne fram politisk (spørsmål S7.20). Eksempelene under er hentet ordrett fra Statens vegvesens egne presentasjoner.

S7.19 Omtale av prioritet og formål. Overfor interesseselskapet har Statens vegvesen omtalt E39 Stavanger–Bergen som «Det viktigste samferdselsprosjektet i Norge i årene som kommer» og et «Nasjonalt satsingsområde» (juni 2025), senere «Et av Norges viktigste samferdselsprosjekt i årene som kommer» (mars 2026).³⁹⁵ I desember 2024 ble formålet med Hordfast presentert som å «realisere ei politisk ønska samfunnsutvikling».³⁹⁶ De samme presentasjonene gjengir at Stortinget i NTP 2025–2036 tok prosjektet ut av første seksårsperiode og la det i utviklingsporteføljen.³⁹⁷

Mønsteret er ikke nytt. På en konferanse i regi av Bergen Næringsråd i november 2021, med medlemmer av Stortingets transportkomité i salen, la Statens vegvesen fram hovedkonklusjonen i sin klimastudie om at Hordfast på sikt gir lavere utslipp enn ferjedrift; Naturvernforbundet ble deretter nektet innsyn i beregningene i over tre måneder med begrunnelse i at rapporten ikke var ferdig.³⁹⁸ Etatens egen analyse i reguleringsplanen

³⁹⁴ E-post fra Statens vegvesen (K. J. Hove, prosjektdirektør Utbygging vest) til Norges Miljøvernforbund, 10.09.2026, sak 26/245755-1, svar på innsynsbegjæring om kontakten med Stavanger2Bergen/Hordfast AS 01.01.2023–25.08.2026. Presentasjonene er datert 17.12.2024, 28.04.2025, 11.06.2025, 18.03.2026 og 18.08.2026. Sitat: «Prosjekta ... har ikkje invitert denne organisasjonen til møter, og har følgeleg ingen møtereferater.»

³⁹⁵ Statens vegvesen, *E39 Bokn–Bømlafjorden. Presentasjon lag/org 11 juni 2025*, s. 5 og 9; Statens vegvesen, *E39 Bokn–Bømlafjorden. Presentasjon prosjektet mars 2026* (presentert for Stavanger2Bergen 18.03.2026), s. 2–3.

³⁹⁶ Statens vegvesen, *Reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os). Presentasjon av prosjektet, prosess og status*, 17.12.2024, s. 8 (vegvesen.no, .../e39stordos/vedlegg/presentasjoner/2024-12-17_e39-adland-svegatjorn_sendt-til-deltakarane.pdf).

³⁹⁷ Presentasjon 17.12.2024 (Statens vegvesen, reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn, se ovenfor), s. 16; Statens vegvesen, *Statleg reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os). Presentasjon av prosjektet, prosess og status*, 28.04.2025 (framsiden er feildatert «28. april 2024»), s. 7; jf. Meld. St. 14 (2023–2024), s. 180.

³⁹⁸ Erik Fossen, «Allerede i høst fikk politikere nye klimaargumenter for Hordfast. Først nå kan Naturvernforbundet peke på alt de mener er galt», *Bergens Tidende*, 12.03.2022 (oppdatert 13.03.2022): presentasjonen 23. november «på en konferanse i regi av Bergens Næringsråd» ved medforfatter Inge Alsaker, publikum, innsynsavslaget og utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik: «Så kan vi ikke sende over en midlertidig rapport til Naturvernforbundet.» Tre medlemmer av transportkomiteen var til stede. Avisen viser til at «Videoopptak fra møtet i november viser imidlertid at Alsaker presenterte mer eller mindre samme konklusjoner som i den ferdige rapporten». Rapporten: Statens vegvesen, *Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift* (06.03.2022), omtalt som «Hordfast blir klimavinner i ny rapport», *Bergens Tidende*, 10.03.2022. Studien og innvendingene mot den er behandlet i kapittel 5.3.

viser nå en netto økning på om lag én million tonn (kapittel 5). På et møte arrangert av Hordfast AS i juni 2023, mens reguleringsplanen var under arbeid, omtalte utbyggingsdirektøren prosjektet som «vår tids bergensbane» og som nummer to blant vegprosjekter «når det gjelder nytte», og sa selv at «nå blir jeg visst litt politisk her».³⁹⁹ Netto nytte er nå negativ (kapittel 4). Etatens ledelse har i flere år holdt innlegg på den årlige konferansen «Det nye Vestlandet»;⁴⁰⁰ neste gang er 22. oktober 2026, mens denne planen er til behandling, med Stavanger2Bergen blant samarbeidspartnerne og vegdirektøren annonsert.⁴⁰¹

Spørsmål S7.19: Hvilket vedtak eller hvilken faglig analyse bygger karakteristikken «det viktigste samferdselsprosjektet i Norge» på, når Stortinget ikke har prioritert prosjektet? Står etaten i dag faglig inne for utsagnene om nytte og klima fra 2021 og 2023? Hvorfor er innlegget for Hordfast AS i juni 2023 ikke med i svaret på innsynsbegjæringen for 2023–2026?

S7.20 Strategiske råd til en interesseorganisasjon. I presentasjonen fra mars 2026 (E39 Bokn–Bømlafjorden, som Statens vegvesen selv omtaler som del av «helheten» med Hordfast) forteller etaten når dens interne NTP-anbefaling kommer («Før sommeren: første forslag internt ...»), og konkluderer: «Kamp for å bli prioritert», «Det krever lokalt engasjement og regional prioritering», «Uenighet vil medføre store forsinkelser», «Viktig at kommunene ser det store bildet» og «Viktig å komme i gang med regulering, mindre viktig i kva kommune».⁴⁰²

Spørsmål S7.20: Er det Statens vegvesens praksis å gi interesseorganisasjoner råd om hvordan de kan få et prosjekt prioritert i NTP? Hvor mange tilsvarende møter har etaten hatt med natur-, miljø- og friluftsansjoner i samme periode, og har de fått samme informasjon om tidspunkt for interne anbefalinger? Vil etatens ledelse delta på «Det nye Vestlandet» 22. oktober 2026 mens planen er til behandling, og får høringsinstansene tilsvarende anledning?

S7.21 Konsekvensene er utelatt fra informasjonen under høringen. Brosjyren «E39 Stavanger – Bergen kort fortalt» fra august 2026 ble presentert for interesseselskapet 18. august 2026, midt i høringsperioden for denne planen (22. juni–1. oktober 2026).⁴⁰³ Hordfast-delen (s. 4–18) nevner ikke naturmangfold, regnskog eller rødlistearter. Om kulturminner står det bare at «det er undersøkt for kulturminne i traseen», og det står at planforslaget gir «forbedringer» og at adkomsten til friluftsområdet på Røtinga «vil bli bedre».⁴⁰⁴ Bokn–Bømlafjorden-delen av samme brosjyre omtaler derimot boreonemoral regnskog, myr og kystlynghei av

³⁹⁹ Atle Andersson, «Vegvesen-topp roser Hordfast: – Vår tids bergensbane», *Bergens Tidende*, 08.06.2023 (oppdatert samme dag), [bt.no/politikk/i/MoJrR0](https://www.bt.no/politikk/i/MoJrR0). Sitatene av utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik og daglig leder Øyvind Halleraker er gjengitt slik avisen refererer dem. Samme sted: «Møtet var arrangert av pådriverselskapet Hordfast AS som har åtte kommuner på eiersiden, i tillegg til en rekke næringsorganisasjoner», og «Kritiske røster til Hordfast-prosjektet var ikke til stede på møtet». Samme artikkel: «Hordfast er vår tids bergensbane. Prosjektet vil bli en gamechanger for Vestlandet», «Bergen må komme etter og se utover de syv fjell» (etter at byrådet i Bergen hadde prioritert andre prosjekter i sitt NTP-innspill), og fra daglig leder i Hordfast AS: «Jeg er veldig glad for at Statens vegvesen er så entusiastisk på våre vegne.» Utsagnet om klima: konstruksjonen vil få «et betydelig bedre klimagassutslipp enn det som er på strekningen nå».

⁴⁰⁰ Blant annet Kjell Inge Davik, utbyggingsdirektør, «Rogfast og Hordfast – slik skal det gjennomføres!», Bergen 23.11.2021 (siste lysark: «Vi er med – hele veien!»), og «Slik vil vi bygge i en viktig eksportregion», «Det nye Vestlandet», Scandic Flesland 10.11.2022 (siste lysark: «Vi er klare!»); på samme konferanse i 2022 også en presentasjon fra Statens vegvesen, «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem» (forsiden oppgir ikke foredragsholder; vegdirektør Ingrid Dahl Hovland etter filnavnet). Reisetidstallene fra 2021 og 2022: se spørsmål S7.22.

⁴⁰¹ Bergen Næringsråd, «Det nye Vestlandet 2026», bergen-chamber.no/arrangementer/det-nye-vestlandet-2026 (lest 28.09.2026); 22.10.2026, Oslo; i samarbeid med næringsforeningene i Stavanger, Hordaland og Stord, Rogfast og Stavanger2Bergen; samferdselsministeren og vegdirektøren annonsert; detaljprogram ikke publisert.

⁴⁰² Presentasjon mars 2026 (E39 Bokn–Bømlafjorden, se ovenfor), s. 48–50. Presentasjonen gjelder kommunedelplan for E39 Bokn–Bømlafjorden; på s. 3–4 er Hordfast vist som del av samme strekning.

⁴⁰³ Statens vegvesen, *E39 Stavanger – Bergen kort fortalt*, brosjyre august 2026, s. 5 (høringsperiode og folkemøter). Datoen for presentasjonen for Stavanger2Bergen går fram av e-posten fra Statens vegvesen 10.09.2026 (sak 26/245755-1).

⁴⁰⁴ Brosjyre august 2026 (*E39 Stavanger – Bergen kort fortalt*), s. 4–18; sitatene s. 11 (Reksteren) og s. 8 (Røtinga). Fulltekstøk på «naturmangfold», «regnskog», «raudlista/rødlista» og «buplass» i s. 4–18 gir ingen treff; s. 12 har bare en QR-kode til kompensasjonsrapporten.

nasjonal verdi.⁴⁰⁵ For Hordfast viste Statens vegvesen i desember 2024 selv til de 206 førhistoriske buplassene som er funnet i traseen.⁴⁰⁶ (Jf. kapittel 2 og 3.)

Spørsmål S7.21: Hvorfor omtales ikke konsekvensene for naturmangfold og kulturarv i Hordfast-delen av informasjonsmaterieell som deles mens planen er på høring, når de tilsvarende konsekvensene omtales for Bokn–Bømlafjorden i samme brosjyre?

S7.22 Reisetid og trafikk: tallene vokser, og usikkerheten går én veg. Samlet reisetid Bergen–Stavanger før utbygging er presentert som «4 t 46 min» (november 2021), «Ca. 4 timer» (desember 2024 og april 2025) og «4t 30 min» (juni 2025). I 2021 og 2022 het det at E39 Bergen–Stavanger «Reduserer reisetid med ca 3 timer»;⁴⁰⁷⁴⁰⁸ i august 2026 at utbyggingen «Reduserer reisetiden med over 2 timer».⁴⁰⁹ Statens vegvesen har overfor Norges Miljøvernforbund erkjent at utgangspunktet på 4,5 timer er høyere enn det som brukes i dag, og at om lag 20 minutter av innsparingen allerede er realisert med E39 Svegatjørn–Rådal (2022).⁴¹⁰ Om trafikkprognosene har etaten sagt til interesseorganisasjoner at det er «større sannsynlighet for at trafikken blir høyere enn lavere enn beregnet», og at «Erfaringsmessig har trafikkprognoser i Norge vært konservative».⁴¹¹ (Jf. kapittel 6.)

Spørsmål S7.22: Hvilken reisetid Bergen–Stavanger i dag og etter utbygging står Statens vegvesen faglig inne for, og hvor mye av reduksjonen kan tilskrives Hordfast? Hvilken dokumentasjon finnes for at trafikkprognosene er systematisk konservative, og er denne vurderingen med i usikkerhetsanalysen i konsekvensutredningen? Hvis ikke: hvorfor presenteres den for interesseorganisasjoner?

S7.23 Vegstandard: argumentene følger ønsket resultat. For Hordfast begrunnet Statens vegvesen valget av 100 km/t med at standarden har «best netto nytte pr. budsjettkrone» og er «betre for dei ikkje-prissette faga (naturmangfold m.m.)».⁴¹² For Bokn–Bømlafjorden, på samme korridor, har etaten valgt 110 km/t. Der er begrunnelsen at «Lavere fartsgrense gir liten gevinst i form av lavere kostnad eller inngrep i natur og terreng», og at «Det mest bærekraftige er å bygge den siste vegen».⁴¹³

Spørsmål S7.23: Hvilke kriterier legger Statens vegvesen til grunn for valg av vegstandard på E39 Stavanger–Bergen? Hvorfor ble H2 90 km/t, som ifølge etatens egen utredning gir minst arealbe-slag, ikke valgt for Hordfast (jf. spørsmål S7.10), når etaten selv framhever at lavere standard er bedre for naturmangfoldet?

S7.24 Måloppnåelse: toppkarakter der fagrapportene sier det motsatte. Planomtalens tabell over målopp-

⁴⁰⁵ Brosjyre august 2026, s. 27 (boreonemoral regnskog), s. 28 (myr) og s. 29 (kystlynghei av nasjonal verdi).

⁴⁰⁶ Presentasjon 17.12.2024 (Statens vegvesen, reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn, se ovenfor), s. 24.

⁴⁰⁷ Blant annet Kjell Inge Davik, utbyggingsdirektør, «Rogfast og Hordfast – slik skal det gjennomføres!», Bergen 23.11.2021 (siste lysark: «Vi er med – hele veien!»), og «Slik vil vi bygge i en viktig eksportregion», «Det nye Vestlandet», Scandic Flesland 10.11.2022 (siste lysark: «Vi er klare!»); på samme konferanse i 2022 også en presentasjon fra Statens vegvesen, «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem» (forsiden oppgir ikke foredragsholder; vegdirektør Ingrid Dahl Hovland etter filnavnet). Reisetidstallene fra 2021 og 2022: se spørsmål S7.22.

⁴⁰⁸ Davik 10.11.2022 («Det nye Vestlandet», Scandic Flesland), s. 2: «Reduserer reisetid med ca 3 timer»; Davik 23.11.2021 (Bergen Næringsråd), s. 2–3: samme formulering, og «4 t 46 min» før og «1 t 50 min» etter.

⁴⁰⁹ Presentasjon 17.12.2024, s. 11; presentasjon 28.04.2025, s. 4; presentasjon 11.06.2025, s. 7; brosjyre august 2026, s. 1.

⁴¹⁰ E-post fra Statens vegvesen (W. Kirkeby) til Norges Miljøvernforbund, 21.09.2026, svar på spørsmål om reisetider og beregningsgrunnlag.

⁴¹¹ Presentasjon 11.06.2025, s. 13; presentasjon mars 2026, s. 22.

⁴¹² Presentasjon 28.04.2025, s. 10.

⁴¹³ Brosjyre august 2026, s. 26; presentasjon mars 2026, s. 29 (vedtak om 110 km/t) og s. 39 (sitat).

nåelse, utarbeidet av COWI, gir prosjektet «god» eller «svært god» på samtlige effekt- og resultatmål.⁴¹⁴ På fire av dem sier Statens vegvesens egne dokumenter det motsatte:

Mål i planomtalen, tabell 12-1	Vurdert mål- oppnåelse	Hva tiltakshavers egne dokumenter viser
Resultatmål 6: «Inngrepa i verdifull natur skal avgrensast, spesielt på Reksteren»	God	Planen er «i strid med prinsippet i § 10, og med forvaltingsmåla i naturmangfaldlova §§ 4 og 5» (planomtalen s. 188); mindre skadelige løsninger på Reksteren er valgt bort (kapittel 2.2)
Effektmål 3: «Ingen møteulukker og lågare ulukkesfrekvens»	Svært god	Målet gjelder ulykkesfrekvens, og frekvensen er ikke oppgitt. Trafikksikkerhetsrapporten gir totalt «om lag 4 fleire drepne, 19 fleire hardt skadde og 174 fleire lettare skadde» – flere skadde totalt kan forekomme samtidig med lavere frekvens (kapittel 6.6)
Resultatmål 1: reguleringsplan «i samsvar med bestillingar frå» KDD og SD	Svært god	Departementets bestilling av «ei samla og oppdatert vurdering av konsekvensar ... for heile planområdet» er ikke levert (kapittel 4.1)
Resultatmål 2: «Supplerande konsekvensutgreiing (KU)»	Svært god	Ingen konsekvensgrad for 77 % av strekningen; kulturarv utredet på kunnskap «pr. mars 2022» (kapittel 4.3 og 3)

Teksten under tabellen konkluderer med at resultatmålene «i all hovudsak [er] oppfylte», og at inngrep i verdifull natur «har vore søkt avgrensa og veggeometrien har i den samanheng blitt tilpassa verneinteressa så langt det er mogleg».⁴¹⁵

Spørsmål S7.24: Hvilke kriterier ligger til grunn for vurderingene i tabell 12-1, og hvem har kontrollert dem? Hvordan kan resultatmålet om å avgrense inngrep i verdifull natur på Reksteren vurderes som «god» når planomtalen selv konkluderer med strid mot naturmangfoldloven §§ 4, 5 og 10, og hvordan kan effektmålet om lavere ulykkesfrekvens vurderes som «svært god» uten at frekvensen er oppgitt, når tiltakshavers egen trafikksikkerhetsrapport gir flere drepne og hardt skadde totalt? Hva er beregnet ulykkesfrekvens før og etter?

Organisasjonenes vurdering. Organisasjonene påstår ikke at Statens vegvesen har brutt noen bestemt regel ved å informere interesseselskapet. Men beslutningsgrunnlaget er utarbeidet av en etat som, i materiale den selv har laget, framstår som pådriver for prosjektet. Det har betydning for hvordan grunnlaget må leses. Det er vedtaksmyndigheten som skal sørge for at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak (forvaltningsloven § 17). Konsekvensutredningen skal følge «anerkjent metodikk», og den skal gjøre rede for metodene, kunnskapsmanglene og «de viktigste usikkerhetsfaktorene».⁴¹⁶ De ikke-prissatte temaene og sammenstillingen av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (kapittel 4) er der faglig skjønn betyr mest, og der en ensidig framstilling har størst betydning. Organisasjonene ber derfor departementet om:

- å innhente en uavhengig faglig kvalitetssikring av vurderingene av naturmangfold og kulturarv og av sammenstillingen, før planen behandles. Den eksterne kvalitetssikringen i statens prosjektmodell gir

⁴¹⁴ Planomtale, kap. 12, tabell 12-1 «Måloppnåing for E39 Ådland-Svegatjørn. Kjelde: COWI», s. 235. Effektmål nr. 1–4 og resultatmål nr. 1–7; alle vurdert «God» eller «Svært god». Sitatet om nml §§ 4, 5 og 10: Planomtale, s. 188. Trafikksikkerhet: Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikksikkerheten (Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 8. Departementets bestilling: KDD 2023, jf. kapittel 4.1.

⁴¹⁵ Planomtale, kap. 12, s. 235–236.

⁴¹⁶ Forvaltningsloven § 17 første ledd; forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854) § 17 tredje ledd og § 22 første ledd, jf. plan- og bygningsloven § 4-2.

ikke en slik kontroll: KS1 fra 2012 bygger på et eldre kunnskapsgrunnlag, og KS2 innebærer ikke i seg selv en detaljert natur- og kulturfaglig gjennomgang;⁴¹⁷

- å kreve at Statens vegvesen besvarer spørsmål S7.19–S7.24 i merknadsbehandlingen; og
- å vektlegge Statens vegvesens egne karakteristikker av prosjektets betydning og av reisetidsgevinstene med den forsiktigheten som følger av etatens dobbeltrolle.

7.5 Risiko som ikke er avklart eller sikret i planen

S7.25 ROS-analysen: 117 farer overført, tiltakene valgfrie. ROS-analysen identifiserte 260 farer. Av dem er 117 «handsama av andre fagområde og omtalt i egne fagrapportar» og ikke risikovurdert i analysen. For de 83 farene med høy eller middels risiko er det foreslått tiltak, men «I kva grad desse tiltaka vert implementerte eller ikkje, er opp til prosjektet». Seks farer har fortsatt høy risiko etter tiltak, knyttet til sterk vind på brua (ID 16), ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg i anleggsfasen (ID 31) og Forsvarets øvingsområde (ID 35).⁴¹⁸ For vind og bølger på brua finner vi ikke oppfølgingen dokumentert i fagrapporten om trafiksikkerhet (spørsmål S7.2). Hvor er disse farene behandlet videre, hvilke tiltak følger av vurderingene, og hvordan er oppfølgingen sikret i planen og videre prosjektering?

Spørsmål S7.25: Hvor er hver av de 117 overførte farene risikovurdert, med risikonivå og tiltak, og hvem har kontrollert at mottakende fagrapport faktisk behandler dem? Hvilke av ROS-analysens tiltak er sikret i plankart og føresegner, og hvilke er det fortsatt «opp til prosjektet» å gjennomføre?

S7.26 Restrisiko overlatt til senere planer og til entreprenør. Planomtalen lister de største miljørisikoene i prosjektet, blant dem syredannende bergarter på Stord, inngrep i boreonemoral regnskog, avrenning til vassdrag, inngrep i myr, kulturminner og deponering av masser. Den erkjenner at «det står likevel att raud risiko etter tiltak», og at restrisikoen enten «vidare må arbeidast med i seinare planar, eller som utan unntak høyrer til utbygging der entreprenør vil vere ansvarleg for å redusere eller handtere den aktuelle restrisikoen». For tre hendelser i ROS-analysen er tilrådingen at tiltakene vurderes på nytt «i neste fase».⁴¹⁹ Plan- og bygningsloven § 4-3 krever at risiko- og sårbarhetsanalysen skal vise «alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål», at område med fare, risiko eller sårbarhet «avmerkes i planen som hensynssone», og at planmyndigheten «skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap».⁴²⁰ Loven legger altså avklaringen til planen, ikke til entreprenøren. Kravet om at analysen skal vise *alle* forhold, gjelder også de 117 farene som er overført til andre fag (spørsmål S7.25).

Spørsmål S7.26: Hvilke røde restrisikoer er overlatt til entreprenør, og hvilke til «seinare planar»? Hvordan er dette forenlig med plan- og bygningsloven § 4-3, og hvorfor er restrisiko knyttet til regnskog, syredannende berg (jf. spørsmål S7.16), vassdrag og kulturminner ikke sikret med bestemmelser i planen før vedtak?

S7.27 Tilsiktede handlinger. ROS-analysens sjekklister stiller spørsmålet «Er tiltaket i seg selv et sabotas-

⁴¹⁷ Finansdepartementets ordning for ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringer (KS1/KS2). KS1 for E39 Aksdal–Bergen ble gjennomført i 2012 (Dovre Group/TØI); KS2 gjennomføres først når prosjektet fremmes for Stortinget. KS1 omfatter også ikke-prissatte konsekvenser (kap. 7.2.3 og vedlegg 8), men bygger på kunnskapsgrunnlaget fra 2011–2012 og erstatter ikke en uavhengig kontroll av natur- og kulturarvvurderingene i dagens reguleringsplan. KS2 omfatter kontroll av oppdatert samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men innebærer heller ikke i seg selv en slik detaljert fagkontroll. Organisasjonene ber derfor om at den bestilles uttrykkelig.

⁴¹⁸ Fagrapport ROS-analyse (COWI/Statens vegvesen, versjon 01, 30.09.2024), sammendraget, s. 7; tilsvarende s. 54 og s. 70 («117 overført til andre fag (YM, SHA, trafiksikkerhet)»).

⁴¹⁹ Planomtale, kap. 12, s. 233.

⁴²⁰ Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 4-3 første ledd.

sje/terrormål?». ⁴²¹ Svaret er én rad, ID 56 «Forsetteleg handling/terror». Sannsynligheten er satt til særs lav, det vil si én gang i løpet av tusen år eller sjeldnere. Konsekvensen for framkommelighet er satt til middels, som i analysens skala betyr stengt veg i en lengre periode med «lokale konsekvensar for samfunnet». Risikoen blir dermed lav, og det foreslås ingen tiltak. ⁴²² Til sammenligning gir analysen stenging av brua på grunn av sterk vind en høyere konsekvensgrad, med regionale konsekvenser (ID 16). ⁴²³ Sammenligningen gjelder konsekvensgraden for framkommelighet i analysens egen skala, ikke sannsynligheten. En tilsiktet handling som setter Bjørnafjordbrua ut av drift, er altså vurdert som mindre alvorlig for samfunnet enn en storm. Analysen viser ikke til noen trusselvurdering, og verken ROS-analysen eller planomtalen drøfter brua som mulig mål i dagens sikkerhetspolitiske situasjon.

Spørsmål S7.27: Hvilken trusselvurdering bygger sannsynligheten i ID 56 på, og hvorfor er konsekvensen av at brua settes ut av drift med vilje satt lavere enn konsekvensen av vindstenging? Er Bjørnafjordbrua og tunnelene vurdert opp mot sikkerhetsloven som mulig skjermingsverdig objekt, og i så fall av hvem? Hvilke krav til sikring, overvåking og gjenoppretting følger av det, og hva koster de?

S7.28 Langvarig bortfall av brua og totalberedskap. ROS-analysen behandler bare «midlertidig stenging» av Bjørnafjordbrua etter skipspåkørsel. Brukollaps er bare vurdert for eksisterende bruer. ⁴²⁴ Beredskapsløsningen ved stengt bru er i alle tilfeller å sette inn igjen ferjesambandet Halhjem–Sandvikvåg (spørsmål S7.6). Det forutsetter ferjer, mannskap og kaier som planen ikke sikrer. Prosjektet erstatter samtidig ferjesambandene Halhjem–Våge og Jektevik–Hodnanes. ⁴²⁵ Etter planen går hele E39-trafikken mellom Sunnhordland og Bergen over én flytebru. Nasjonal transportplan peker på at den nye sikkerhetspolitiske situasjonen har «aktualisert behovet for å sikre transportsystemets evne til å bidra i totalforsvaret». Den peker også på behovet for «redundans (omkjøringsmuligheter) i transportsystemet, slik at det er mulig å få frem hjelp, personer og gods i avvikssituasjoner». ⁴²⁶ Regjeringen har siden lagt fram totalberedskapsmeldingen. ⁴²⁷ Verken ROS-analysen eller planomtalen nevner totalberedskap eller totalforsvar. ⁴²⁸ KU-forskriften krever at konsekvensutredningen vurderer «beredskap og ulykkesrisiko», og at den omfatter «opplysninger om beredskap ved større ulykker og katastrofer». ⁴²⁹ Ferjeavløsningen gir 10,8 mrd. kr i reduserte kostnader for ferjeselskapene i nytteberegningen (spørsmål S7.6). Den gevinsten er ikke veid mot at en redundant forbindelse forsvinner.

Spørsmål S7.28: Hva er beredskapsløsningen hvis Bjørnafjordbrua er ute av drift i uker eller måneder, for eksempel etter skipspåkørsel, skade på forankringen eller en tilsiktet handling? Hvor lang er omkjøringen for Tysnes og for E39-trafikken, og hvilken kapasitet har den? Er avviklingen av de tre ferjesambandene vurdert opp mot arbeidet med totalberedskap og transportsystemets rolle i totalforsvaret, og er Forsvaret og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap konsultert om dette, ikke bare om øvingsområdet (spørsmål S7.5)?

⁴²¹ Fagrapport ROS-analyse, vedlegg (sjekkliste), s. 76, punkt 56: «Tilslakta handlingar mot veganlegget: Er tiltaket i seg sjølv et sabotasje/terrormål? Er det ev. terrormål i nærleiken?»

⁴²² Fagrapport ROS-analyse, s. 41 (ID 56, «Sabotasje/ forsetteleg handling som fører til stenging av veg/bru»), s. 45 (sannsyn 1, framkomelegheit 3, risiko «Låg») og s. 47–53 (ID 56 i feltet «Særs låg» i alle risikomatriser for driftsfasen); skalaene i tabell 4-1 og 4-2, s. 27–28.

⁴²³ Fagrapport ROS-analyse (COWI/Statens vegvesen, versjon 01, 30.09.2024), s. 7, 58 (ID 16: sannsyn 5, konsekvens 4, «Ingen tiltaksforslag») og 71. Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 219.

⁴²⁴ Fagrapport ROS-analyse, s. 40 (ID 38a: skade på pongtongene «kan føre til midlertidig stenging av brua») og s. 37 og 41 (ID 53, «Dam-/brukollaps (eksisterande bruer)»).

⁴²⁵ Planomtale, s. 26: «Prosjektet vil erstatte ferjesambanda Halhjem-Sandvikvåg, Halhjem-Våge og Jektevik-Hodnanes.» Om ferjekaiene som beredskap: s. 194.

⁴²⁶ Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 2.4, s. 17, og s. 189.

⁴²⁷ Meld. St. 9 (2024–2025) Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig.

⁴²⁸ Fulltekstøk i Fagrapport ROS-analyse og Planomtale på «totalberedskap» og «totalforsvar» gir ingen treff. «Forsvaret» er i ROS-analysen bare omtalt i forbindelse med øvingsområdet for ubåter (ID 35).

⁴²⁹ Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger § 21 første ledd og § 23 annet ledd.

7.6 Oversikt over spørsmålene

Tabellen gjentar alle spørsmålene i uttalelsen i kortform, til bruk i merknadsbehandlingen: S5 klima (kapittel 5.6), S6 trafikk (kapittel 6.7) og S7 øvrige forhold (dette kapitlet). Premisser og kilder står i de respektive kapitlene. Kravene K1–K35 står i kapittel 8.

Nr.	Tema	Kortform
S5.1	Klimaregnskap, avstemming	Avstemming VegLCA/EFFEKT: perioder, 0-alternativ, systemgrenser, bruer; hva planomtalen «ca. 1,0 mill.» omfatter?
S5.2	Bruenes klimaregnskap	Beregningene for Bjørnafjorden og Langenuen med mengder, faktorer, versjon og kvalitetssikring – på høring?
S5.3	Tidsprofil	Årlige og akkumulerte utslipp fra anleggsstart for tiltak og 0-alternativ; når krysser kurvene?
S5.4	Transport, indirekte	Nedbrytning på ferje og vegtrafikk; virkning av kalibrert drivstoffandel (vedlegg D)?
S5.5	EFFEKT-tabellene	Gjelder de 40 år; hvordan inngår bruene; følsomhet for bompenger?
S5.6	Arealutslipp	Usikkerhetsintervall: torvdybde, karboninnhold, hydrologi, bonitet, permanent/midlertidig inngrep?
S5.7	40 %-målet	Hvilke tiltak er gjennomført, hvilke er scenarioforutsetninger, hvilke skal sikres fram mot åpning?
S5.8	SPR klima og energi 2024	Hvordan er retningslinjene ivarettatt, og hvor er det synliggjort i planomtalen?
S6.1	Bompenger	ÅDT, trafikantnytte og netto nytte med realistisk bompengedeppegg; hvorfor er 2015-analysen ikke brukt?
S6.2	Trafikkens sammensetning	Nyskapt, overført fra andre ruter, overført fra ferje/kollektiv – som i KU 2016?
S6.3	Nullvekstmålet, tall	Flere bilturer i byvekstområdene; ÅDT Kolskogen–Rådal og Fjøsanger; utslag på byindeksen; vurdering mot SPR 4.1 og 6.2?
S6.4	Bompenginntekter	Hvilke eksisterende bompengeprojekter står for 1,15 mrd. kr?
S6.5	Nullvekstmålet, behandling	Hvorfor ikke behandlet; hvorfor viser planomtalen 2026 til opphevede planretningslinjer?
S6.6	Drepte og hardt skadde	Fagrapportens +4/+19 eller EFFEKTS –1,1/–1,0; hvorfor gjengir planomtalen bare det ene?
S6.7	Firetrinnsmetodikken	Er trinn 1 og 2 utredet, herunder ferje-/kollektivtilbud og automatiserte ferjer?
S6.8	Befolkningsframskriving	Hvilken framskriving i RTM; ÅDT 2052, trafikantnytte og netto nytte med SSB 2026 (hoved- og lavalternativ)?
S6.9	Dimensjonering	Avstemming av vekstforutsetningene (dimensjonering mot nytteberegning, periode og kjøretøygrupper); klasse, kostnad og areal om ÅDT 2052 < 12 000?
S6.10	Konseptvalget	Er KVV/KS1 vurdert på nytt med vesentlig nedjustert befolkningsvekst; netto nytte for ferjefrie konsepter i dag?
S6.11	Fartsforutsetninger	Modellert avstand og endepunkter; ved 55 km tilsvarer reisetidene ≈105 km/t (lette) og ≈89 km/t (tunge) – hvordan forklares det?
S6.12	Reisetider	Etterprøvbar sammenstilling av reisetidene; hvorfor både 47–49 og 59 minutter; ny modellkjøring for 100 km/t eller justering, og hvordan endret reisetid, besparelse og trafikantnytte seg?
S6.13	Kø	Trafikantnytte når køkostnadene Rådal–Bergen og i øvrige flaskehalser regnes inn, som for Rogfast?
S7.1	Oppetid	Timer per år helt og delvis stengt, fordelt på årsak; hvordan er 2016-tallet avstemt mot FEED 2023; er nedetid med i nytten?

Nr.	Tema	Kortform
S7.2	Vind og kjøresikkerhet	Fartsregime for tunge kjøretøy i vind; virkning på reisetid og ulykker; hvor er ROS-overføringen fulgt opp?
S7.3	Skipspåkjørsel	Er kollisjonsanalysen på høring; forutsatt skipstrafikk; TSS avklart; sannsynlighet for måneders stenging?
S7.4	Undersjøiske skred	Hvilket dokument dekker ankerposisjonene; tap av flere liner enn to ved skred; hvordan er ROS' «to anker» avstemt mot FEED?
S7.5	Forsvaret	Er konflikten med ubåtøvingsområdet avklart; kan planen vedtas med uavklart høy risiko?
S7.6	Beredskap = ferje	Skal ferjer og kaier holdes i beredskap; kostnad; omkjøring uten ferje?
S7.7	Drift og vedlikehold	Erfaringsgrunnlag for 4,7 km flytebru over 100 år; dokking, liner, kjettinger; stengninger; utskifting etter 50 år og restverdi etter 40-årsperioden?
S7.8	NTP-status og ekspropriasjon	Grunnlag for å binde arealbruken og gi ekspropriasjonsgrunnlag uten finansiering; vedta eller bare ferdigstille?
S7.9	Lokal og regional utvikling; kvalitetskontroll	Metodegrunnlag, empiri, usikkerhet og kvalitetssikring; faktafeil i fagrapportene rettes før vedtak? Bærer rapporten «svært viktige samfunnsomsyn» og § 12?
S7.10	Redusert standard	Hvorfor NNB-hundredeler avgjør (differanser mot valgt H3 100, ikke H3 110); H3 90 og H2 90 i fire-minus-områdene; hvorfor utenfor sammenstillingen?
S7.11	Alternativ til bru	Er videreutviklet ferjetilbud vurdert, og med hvilken netto nytte?
S7.12	Vannforskriften § 12	Vilkår b og c per vannforekomst; dokumenterte fordeler ved negativ prissatt netto nytte; hvem avgjør, og når?
S7.13	Faunapassasjer	Hvilke passasjer oppfyller N200; hvorfor «kan» og ikke «skal»; barrierene Stord og Tysnes–Reksteren?
S7.14	Masselager	Hvorfor D1.4 og D3.10; hvor mye overskudd skyldes standard; er samfunnsnyttig bruk sikret; netto masse med tunnel under Bårdsundet?
S7.15	Marint og anadromt	Bindende grenseverdier for partikler; funn ved fastlagte ankre; oppdrettsanleggene?
S7.16	Syredannende berg	Hvorfor er tiltaksplanens rekkefølgekrav ikke tatt inn i føresegnene?
S7.17	Overvåking og oppfølging	Hvor er 30-årsprogram, ansvar, finansiering og kompensasjon forankret?
S7.18	Stille områder	Hvilke områder mister stille-status etter T-1442, hvor mange dekar, og hvordan vektet?
S7.19	Omtale av prioritet	Hva bygger «det viktigste samferdselsprosjektet i Norge» på; står etaten inne for utsagnene fra 2021 og 2023; hvorfor mangler møtet 2023 i innsynssvaret?
S7.20	Råd til interesseorganisasjon	Er slik rådgivning praksis; har miljøorganisasjoner fått samme informasjon; deltakelse 22.10.2026 under behandlingen?
S7.21	Konsekvenser utelatt	Hvorfor mangler natur og kulturarv i Hordfast-delen av brosjyren delt under høringen?
S7.22	Reisetid og trafikk	Hvilken reisetid står etaten inne for (4 t 46 min / 4 t / 4 t 30; «ca 3 timer» / «over 2 timer»); dokumentasjon for «konservative» prognoser?
S7.23	Vegstandard	Hvilke kriterier gjelder; hvorfor ikke H2 90 når etaten selv sier lavere standard er bedre for natur?
S7.24	Måloppnåelse	Kriterier og kontroll bak tabell 12-1; «god» for naturmålet mot egne fagrapporter; «svært god» for ulykkesfrekvens uten oppgitt frekvens, når drepte og hardt skadde totalt øker?
S7.25	ROS: overførte farer	Hvor er de 117 overførte farene vurdert; hvilke ROS-tiltak er sikret i planen og hvilke er «opp til prosjektet»?

Nr.	Tema	Kortform
S7.26	Restrisiko	Hvilke røde restrisikoer er overlatt til entreprenør eller «seinare planar»; forenlig med pbl § 4-3?
S7.27	Tilsiktede handlinger	Hvilken trusselvurdering; hvorfor lavere konsekvens enn vindstenging; vurdert etter sikkerhetsloven?
S7.28	Langvarig bortfall, totalberedskap	Beredskap ved bru ute av drift i uker/måneder; omkjøring; ferjenedleggelse vurdert mot totalberedskap?

7.7 Dokumentasjon som mangler i høringsgrunnlaget

Følgende dokumenter er forutsatt i eller referert fra plandokumentene, men er, så langt organisasjonene kan se, ikke gjort tilgjengelige for høringen:

- Skipskollisjonsanalyse og designbasis for Bjørnafjordbrua (FEED vedlegg J og designbasis SBJ-33), inkludert forutsetningene om trafikkseparasjon og framtidig skipstrafikk.
- Oppdatert oppetids-/RAM-analyse (COWI A205696-COW-RAM-004, 2020) og FEED vedlegg E om stenging på grunn av vind.
- Kriteriene for kjøreforhold på brua (Motion criteria SBJ-32-C5-SVV-90-TN-002, 2020) og vinddata-notatet av 10.02.2022.
- Geofarevurdering for undersjøiske skred ved endelige ankerposisjoner (Carlton m.fl. 2019; FEED vedlegg U) og Skred AS' avgrensning mot sjø.
- Avklaring med Forsvaret (ROS ID 35) og Kystverket (farled/TSS).
- Grunnlaget for § 12-vurderingen per vannforekomst (vilkår b og c).
- Miljøriskovurderingen og notatet om forurensset grunn, fase 1 (vedlegg B og C til fagrapporten om ytre miljøplan), jf. S7.9.

Ingen av disse manglene endrer hovedkonklusjonen; de viser at planforslaget legges fram uten at grunnlaget for å vurdere bruas sikkerhet og regularitet er lagt fram slik at høringsinstansene kan etterprøve det. Dersom dokumentene foreligger, bes Statens vegvesen oppgi hvor. Subsidiært må spørsmålene over besvares, og manglende dokumentasjon legges fram og høres, før vedtak.

8 Krav

Kravene nedenfor følger av kapitlene 2–7. De er ordnet slik: først det prinsipale kravet, deretter hva som må foreligge før planen i det hele tatt kan behandles videre, så subsidiære krav til planens innhold i tiltakshierarkets rekkefølge, og til slutt krav til saksbehandlingen. Kravene er nummerert K1–K35. Naturvernforbundet Hordaland, Norges Miljøvernforbund og Natur og Ungdom ber om at hvert av dem besvares enkeltvis i merknadsbehandlingen, i tillegg til spørsmålene S5.1–S7.28 som er samlet i kapittel 7.6.

8.1 Prinsipalt krav

Reguleringsplanen forkastes, og prosjektet stoppes.

Grunnlaget er dokumentert i tiltakshavers egne utredninger, i tre ledd. Hvert av dem tilsier etter organisasjonenes vurdering at planen ikke kan vedtas; samlet tilsier de at prosjektet stoppes:

K1. Planen er etter planomtalens egen vurdering i strid med forvaltningsmålene i naturmangfoldloven §§

4 og 5 for boreonemoral regnskog og kransporelav, og med prinsippet om samlet belastning i § 10. Etter organisasjonenes vurdering kan striden ikke repareres med økologisk kompensasjon, fordi kompensasjon for denne naturtypen ikke kan gjenskape det tapte, fordi tilleggsgevinst ikke er dokumentert, og fordi tiltakene som kommer foran kompensasjon i hierarkiet – lengre tunneler – er dokumentert mulige, kostnadsberegnet og valgt bort av kostnadshensyn (kapittel 2).

K2. Beslutningsgrunnlaget oppfyller ikke konsekvensutredningsforskriftens krav til et samlet og etterprøvbart bilde av prosjektets virkninger, og heller ikke kravet til kunnskapsgrunnlag i naturmangfoldloven § 8: konsekvensgrad og sammenstilling mangler for 77 prosent av strekningen, samlede virkninger etter KU-forskriften § 21 tredje ledd er bare vurdert for naturmangfold, sammenstillingen som finnes, er satt lavere enn metoden tillater, og kulturarv er utredet uten den kunnskapen tiltakshaver selv har betalt for (kapittel 3 og 4). Den samlede og oppdaterte vurderingen for hele planområdet som departementet selv stilte som krav til plandokumentene da planprogrammet ble fastsatt i 2023, er ikke levert i etterprøvable form. Organisasjonene mener det krever konsekvensgrad per delområde (K4). Kommunedelplanens konsekvensutredning, som planen bygger på for 77 prosent av strekningen, ble lagt ut til høring i 2016. Departementet må etter KU-forskriften § 28 forvisse seg om at oppdatert kunnskap legges til grunn, og tilleggsutredninger må etter § 27 sendes på høring før vedtak.

K3. Det er ikke dokumentert at prosjektets samlede nytte forsvaret tapet. Prissatt netto nytte er negativ i Statens vegvesens egne tall: trafikantnyten er stor, men mindre enn kostnadene, og er beregnet uten bompenger. Det er ikke dokumentert positive ikke-prissatte virkninger som oppveier underskuddet og de omfattende natur- og kulturmiljøtapene. Klimagassutslippene øker, trafikkveksten går inn mot byområder med nullvekstmål, og prosjektet er ikke prioritert i Nasjonal transportplan. Vilårene i vannforskriften § 12 må i tillegg vurderes og begrunnes konkret for de berørte vannforekomstene (kapittel 4.4, 5, 6 og 7).

8.2 Dersom planen likevel behandles videre: dette må foreligge og høres før vedtak

Departementet må, som ansvarlig myndighet etter konsekvensutredningsforskriften § 27, ta stilling til om utredningen tilfredsstiller forskriftens kapittel 5. Organisasjonenes vurdering er at den ikke gjør det, og at følgende må utarbeides og legges ut til ny offentlig høring før planen kan vedtas:

Konsekvensutredning og sammenstilling (kapittel 4)

K4. Konsekvensgrad per delområde for hele strekningen Ådland–Svegatjørn (trinn 1 i håndbok V712), med utgangspunkt i de verdi- og påvirkningsvurderingene som allerede foreligger i fagnotatene, deretter samlet grad per delstrekning (trinn 2) og sammenstilling på tvers av fagtema (trinn 3) for alle fem ikke-prissatte tema. Organisasjonenes utledning for Tysnes nord for Beltestad og for Stord (vedlegg C) illustrerer konsekvensnivået som følger av de oppgitte verdi- og påvirkningskategoriene, etter en dokumentert regel med oppgitt følsomhet, kontrollert mot Statens vegvesens egne konsekvensgrader for Hodnanes–Beltestad, og med intervaller der konsekvensvifta ikke gir én dominerende grad. Uavhengig av regelen viser kategoriene at 17 delområder med svært stor verdi blir øydelagt eller sterkt redusert. Statens vegvesen bør kontrollere utledningen og gjennomføre den faglige sammenstillingen.

K5. Ny sammenstilling for Hodnanes–Beltestad der samlet konsekvens ikke settes lavere enn alvorligste fagtema, i tråd med M-1941 kap. 11.4.1: C3-D1 som minst svært stor negativ, C3-D2 som kritisk negativ, slik også kriteriet i Statens vegvesens håndbok V712 tabell 6-7 krever for C3-D2. Planomtalens tabeller på s. 19 og s. 238 rettes tilsvarende.

K6. En samlet, dokumentert vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for hele prosjektet mot et oppdatert nullalternativ med elektrisk ferje, slik planprogrammet, Statsforvalteren og departementets egen fastsetting av planprogrammet (26.09.2023) forutsatte. Tunnel under Bårdsundet, alternativ C2-D1 og redusert

vegstandard (H3 90 km/t og H2) skal inngå som alternativer i sammenstillingen, med naturtapet kvantifisert per delområde for hvert av dem. Måloppnåelse og regionale virkninger må underbygges med etterprøvbare forutsetninger, empirisk grunnlag og usikkerhetsvurderinger. Det må skilles mellom allerede beregnet trafikantnytte, eventuelle netto ringvirkninger etter håndbok V712 kapittel 9.1 og andre lokale og regionale virkninger etter kapittel 9.2. Virkningene skal kvantifiseres der det er faglig grunnlag for det; øvrige virkninger må vurderes systematisk kvalitativt. Fagrapporten om lokal og regional utvikling bes kvalitetssikret av noen utenfor prosjektorganisasjonen før den tillegges avgjørende vekt i avveiningen (kapittel 4.4).

Naturmangfold (kapittel 2)

K7. Målrettede søk etter de tre svært sjeldne regnskoglavene, hvorav to er vurdert som kritisk truet, slik utrederne anbefaler; kartlegging av hekkende rødlistet fugl; ferdigstilling av naturtypekartleggingen på Tysnes sør. Kunnskapshull som tiltakshavers egne rapporter peker på, skal lukkes etter naturmangfoldloven § 8 før vedtak, ikke etter.

K8. Redegjørelse for hvordan verdisetningen etter M-1941 er håndtert for de 112 lokalitetene der Asplan Viak i 2021 advarte om ett trinn lavere verdi enn etter V712, utover regnskog.

K9. En ny avveining, med tall på begge sider, av tunnel under Bårdsundet på dagens kunnskapsgrunnlag. Avveiningen fra 2016–2017 ble gjort før nesten all naturkunnskapen i kapittel 2 og hele kulturminneregistreringen forelå, og er ikke gjort på nytt i de dokumentene som er lagt fram (vedlegg D). Statens vegvesen har selv akseptert 0,76 mrd. kroner i merkostnad for å unngå kritisk negativ konsekvens ved Søreid (kapittel 2.2); samme målestokk må anvendes ved Bårdsundet.

Kulturminner (kapittel 3)

K10. Oppdatert konsekvensutredning for kulturarv der fylkeskommunens registreringsrapport (2025) er innarbeidet i verdi-, påvirknings- og konsekvensvurderingen for alle delområder, med konsekvensgrad per delområde, ny rangering av C2/C3 × D1/D2 og ny inngangsverdi til sammenstillingen.

K11. Rette kulturmiljømyndighets formelle vurdering av listen over kulturminner som søkes frigitt (føresegnenes vedlegg 2) – som hovedregel fylkeskommunen; Riksantikvarens rolle i statlig plan bes avklart – og fylkeskommunens registreringsrapport (2025), begge gjort tilgjengelige som del av høringsgrunnlaget og hørt samtidig med planen. Etter kulturminneloven § 8 fjerde ledd trengs ingen egen tillatelse for tiltak i samsvar med vedtatt reguleringsplan. Planvedtaket er dermed i praksis tillatelsen til inngrepene, og høringen er den sentrale anledningen offentligheten har til å vurdere omfanget.

Klima (kapittel 5)

K12. En avstemming mellom klimaberegningene i VegLCA og EFFEKT som forklarer forskjellene i periode og systemgrense, og et samlet klimaregnskap for hele prosjektet som dekker bygging, bruer, arealbruk og trafikk, mot et nullalternativ med elektrisk ferje, med egen utslippsfaktor for skog med særs høy bonitet og med feltmålinger fra myr. Beregningene bør gjennomføres eller kvalitetssikres av et uavhengig fagmiljø, med åpne data og åpen metode, slik at de kan etterprøves.

K13. Beregningene for bruene over Bjørnafjorden og Langenuen (fagnotatets vedlegg B og C, som i høringsutgaven er tomme), lagt fram med mengder, utslippsfaktorer og forutsetninger.

K14. Utslippsprofilen over tid: årlig og akkumulert utslipp fra anleggsstart for tiltaket og for nullalternativet, vist mot klimalovens mål for 2030, 2035 og 2050.

Trafikk og samfunnsøkonomi (kapittel 6 og 7)

K15. Beregning av trafikk, nytte og netto nytte med det bompengeparket Statens vegvesen selv anser som

realistisk, og med oppdatert kostnad, drifts- og vedlikeholdskostnader basert på et dokumentert erfaringsgrunnlag for flytebru, og følsomhet for framtidig transportetterspørsel slik Nasjonal transportplan ber om for store prosjekter. Det må oppgis hvilke bomtakster og innkrevingsperioder som er lagt til grunn for både Hordfast og Rogfast, og hvilken betydning de har for trafikk og nytte. Vista Analyses gjennomgang av vurderingsgrunnlaget (rapport 2026/50, oversendt som eget dokument) viser hvilke forutsetninger som må prøves.

K16. En vurdering av prosjektets virkning på nullvekstmålet i byveksttallene for Bergensområdet og Nord-Jæren, og av forholdet til de statlige planretningslinjene for arealbruk og mobilitet (2025), som planomtalen ikke viser til.

K17. Avklaring av hvilke tall for drepte og hardt skadde tiltakshaver legger til grunn, når fagrapporten om trafikksikkerhet og nyttekostnadsanalysen har motsatt fortegn.

Bjørnafjordbrua og dokumentasjon som mangler (kapittel 7)

K18. Et gjeldende, dokumentert anslag for bruas nedetid fordelt på årsak, og de underliggende analysene av skipskollisjon, vind og undersjøisk skred ved endelige ankerposisjoner, lagt fram for høring. Avklaringen med Forsvaret, som ROS-analysen setter til høy risiko også etter tiltak, må foreligge før vedtak.

K19. En konkret vurdering per berørt vannforekomst av alle vilkårene i vannforskriften § 12, tolket i lys av Høyesteretts dom HR-2026-1360-A (Førdefjord): hvilke legitime allmenne hensyn som påberopes og hvilken vekt de har, tapet av miljøkvalitet, avbøtende tiltak og miljømessig bedre alternativer, og hvorfor fordelene for allmenheten veier tyngre enn miljøvirkningene. At prosjektets egne mål nås, er ikke en slik vurdering, og beregnet negativ netto nytte må inngå i den. Det må også avklares hvilken myndighet som treffer avgjørelsen, og at den foreligger før planvedtak.

8.3 Subsidiære krav til planens innhold, i tiltakshierarkiets rekkefølge

Dersom planen vedtas, må den endres slik. Rekkefølgen er ikke tilfeldig: kompensasjon er etter Statens vegvesens egen kompensasjonsrapport, Statsforvalterens uttalelse i 2021 og departementets vedtak i 2019 først aktuelt etter at det er gjort det som er mulig for å unngå og begrense.

Unngå

K20. Tunnel under Bårdsundet, enten senketunnel med bergtunnel i hver ende eller sammenhengende bergtunnel, i stedet for bru og daglinje. Departementets føring fra 2019 om at senketunnel ikke skal planlegges, må tas opp til ny vurdering på dagens kunnskapsgrunnlag, med en oppdatert sammenligning av kostnad, gjennomførbarhet og naturvirkning for begge tunnelloesningene; føringen utelukker ikke en lengre bergtunnel.

K21. Alternativ C2-D1 på Hodnanes–Beltestad, som Statens vegvesens egen konsekvensutredning rangerer best for naturmangfold og som gir ubetydelig konsekvens for delområdene langs Skorssåta som C3 ødelegger (vedlegg B), selv om C2-D1 samlet fortsatt har stor negativ konsekvens for naturmangfold. Merkostnaden, 0,75 mrd. kroner, er nesten den samme som de 0,76 mrd. kroner Statens vegvesen aksepterte for å velge C3-D1 framfor C3-D2 av hensyn til naturen.

K22. Full brulengde over Flatråkervatnet og gjenoppretting av de tunnellengdene, portalene og bruene som verdioptimaliseringen i 2021 kortet inn av kostnadshensyn, i strid med departementets pålegg om å begrense inngrepene ytterligere.

K23. Masselager D1.4 Agdestein nord og D3.10 Ulvenvatnet tas ut av planen. Masseoverskuddet reduseres ved lavere vegstandard, og ny øy i Bjørnafjorden (D3.11) vurderes på nytt.

Begrense

K24. Redusert vegstandard: 90 km/t i alle fall på strekningen Søreid–Gjøvåg slik Statsforvalteren ba om, og H2-standard på strekningene i dagen. Etter planomtals egen sammenstilling gir H2 (90 km/t) et arealbeslag på om lag 2 700 dekar, mot om lag 3 000 dekar for valgt standard H3 100 km/t, og en investeringskostnad på 50,1 mot 52,3 mrd. kroner. Utredningen av redusert standard viser i tillegg vesentlig lavere masseuttak og mindre behov for deponi for syredannende berg på Stord. Mellom Beitehaugane og Bårdsundet åpner redusert standard for «en alternativ linjeføring som er vurdert til å være bedre for naturmangfold».⁴³⁰

K25. Faunapassasjer som oppfyller kravene til storvilt i håndbok N200, fastsatt i plankart og bestemmelser for hjortetrekke ved Bårdsundet, på Reksteren, ved Beltestad og på Stord. Føresegn 4.1.7 endres fra «kan det byggast viltpassasje» til «skal», og utvides fra ett område til en samlet plan for alle registrerte trekk, med plassering, funksjonskrav og etterkontroll. Én passasje kan betjene flere trekk der det er faglig forsvarlig.⁴³¹

K26. Flere kulturminnelokaliteter gis båndlegging (H730) i stedet for frigiving (#K), vurdert lokalitet for lokalitet i Bårdsundet nord og Søreidsvika, og anleggsbeltet reduseres der planomtalen sier det er gjort, med konkret angivelse av hvor. Uklarheten for ID 66479 (Agdestein), som både har bevaringssone H570 og står i frigivingslisten, avklares med kart som viser hvilke deler som bevares og hvilke som frigis.⁴³²

K27. Bindende grenseverdier for turbiditet og partikkelutslipp til sjø og anadrome vassdrag i anleggsfasen, og rekkefølgekrav om tiltak mot sur avrenning fra syredannende berg, slik tiltakshavers egen tiltaksplan sier «det er behov for».⁴³³

K28. De utvalgte hule eikene spares. Der det ikke er mulig, klarlegger departementet før vedtak konsekvensene for hvert tre som felles, slik naturmangfoldloven § 53 annet ledd krever: hvorfor felling ikke kan unngås, hva forekomsten betyr for naturtypens utbredelse og kvalitet, og om en tilsvarende forekomst kan etableres et annet sted (kapittel 2.1). Vurderingen må gjøres i planvedtaket, fordi en vedtatt plan går foran § 53 (fjerde ledd). Alternativ C2 (K21) sparer to av dem. Føresegn 1.8.5 utvides med krav om kompensasjon for de felte eikene, med tiltakshaver som kostnadsbærer etter § 53 tredje ledd, med de tiltakene kompensasjonsrapporten selv peker på, og med samme krav for de hule eikene i produktiv skog som vurderes som ødelagte – et faglig krav fra organisasjonene, ikke et krav etter § 53, siden eiker i produktiv skog er unntatt fra forskriften om utvalgte naturtyper (§ 3 nr. 3). Et «område for trekyrkjegard» er avbøting, ikke kompensasjon.⁴³⁴

Kompensere – bare som siste ledd, og bindende

K29. Kompensasjonsplan med identifiserte arealer, forholdstall og finansiering vedtatt før reguleringsplanen, ikke etter, og tatt inn i bestemmelsene som rekkefølgekrav: kompensasjonen skal være etablert og sikret før inngrep i de lokalitetene den skal veie opp for. I dag inneholder føresegnene ingen bestemmelse om kompen-

⁴³⁰ Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (rev. 24.03.2026), s. 21, tabellen over vegstandarder (arealbeslag ca. 3 200 / 3 000 / 3 000 / 2 700 dekar for H3 110 / H3 100 / H3 90 / H2 90 km/t; valgt standard H3 100 km/t). Utredning redusert standard (Statens vegvesen, september 2024), s. 4–5 (tabell 2-1: 53,3 / 52,3 / 51,7 / 50,1 mrd. kr, 2022-kr; sitatet om Beitehaugane–Bårdsundet), s. 38 (masseuttak) og s. 39 (syredannende berg). Jordbruksarealet som spares, er etter utredningen lite (ca. 20 dekar på Stord); gevinsten ligger i samlet arealbeslag, masser og natur.

⁴³¹ Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn, pkt. 4.1.7: «Innanfor området kan det byggast viltpassasje.» Jf. pkt. 1.5.3, 1.8.9.1 og omsynssone H560_1. Fagnotat naturmangfold (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 43, 69, 91–92 og 124, om trekk som blir «sterkt redusert/øydelaagd» uten planlagte viltkulverter.

⁴³² Reguleringsføresegner, pkt. 3.3.4 (H570_1: ID 66479) og vedlegg 2 (raden «Stord 66479 #K»); pkt. 3.4.1 (H730_1–3). Planomtale (30.09.2024, rev. 24.03.2026), s. 222, om «redusert regulert anleggsbelte for spesifikke område for å ta vare på verdiar for kulturarv, natur m. m.».

⁴³³ Fagrapport Undersøking og tiltaksplan syredannende berg (Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendraget, s. 7. Reguleringsføresegner, kap. 5 (pkt. 5.1–5.6), inneholder ingen slik bestemmelse.

⁴³⁴ Reguleringsføresegner, pkt. 1.8.5 (hogstplan, «område for trekyrkjegard»). Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Multiconsult/Statens vegvesen, 30.09.2024), s. 9: tap av hule eiker «kan kompensast på fleire måtar; ved fristilling og vidare skjøtsel av andre eiker, vern av skog med førekomst av hule eiker, og planting av nye eiketre».

sasjon.⁴³⁵ Planen må også vise hvordan den vil forholde seg til eventuelle framtidige krav om arealnøytralitet, som Arealnøytralitetsutvalget skal utrede innen utgangen av 2027 (kapittel 2.5).

K30. Varig sikring av kompensasjonsarealer ved rettslig bindende vernevedtak som naturreservat etter naturmangfoldloven § 37, slik Fylkesmannen ba om i 2017 fordi de mange grunneierne på Reksteren–Nese gjør en ordinær frivillig skogvernprosess vanskelig. Arealer som allerede er trygge, gir ingen tilleggsgevinst og kan ikke regnes med.

K31. Før- og etterundersøkelser for boreonemoral regnskog og tilknyttede lav over minst 30 år, slik kompensasjonsrapporten krever, med ansvarlig etat, finansiering og offentlig rapportering fastsatt i føresegn 1.8.9. Føresegn 1.8.7 har tidsbestemte krav om kartlegging av hekkende rødlistet fugl, men for regnskog og lav angir føresegn 1.8.9 i dag verken varighet, ansvar eller finansiering.⁴³⁶

8.4 Krav til saksbehandlingen

K32. Hvert punkt i denne uttalelsen og i Vista Analyses rapport 2026/50 besvares enkeltvis i merknadsbehandlingen, med henvisning til dokument og side. Der svaret krever ny utredning, legges utredningen ut til ny høring.

K33. Departementets vedtak gjengir og besvarer Statsforvalteren i Vestlands uttalelse i denne høringsrunden punkt for punkt, og gjør rede for hvordan de nasjonale interessene etter rundskriv T-2/16 er avveid, siden Statsforvalterens innsigelsesrett ikke gjelder i statlig plan. Vedlegg A viser hva Statsforvalteren ba om i 2021, og hva som ble levert.

K34. Dokumenter som plandokumentene bygger på, men som ikke er gjort tilgjengelige (kapittel 7.7), legges fram, og høringsfristen forlenges tilsvarende for de temaene de gjelder.

K35. Planen vedtas ikke før prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan. Selv om Nasjonal transportplan legger opp til at planarbeidet fullføres, mener organisasjonene at bindende arealavklaringer og grunnlag for ekspropriasjon bør vente til prosjektets prioritering og finansiering er avklart. Inngrepene er irreversible, og staten ber selv bare om et grunnlag «for å vurdere prosjektet ved en senere rullering».

Vedlegg

Vedlegg A – Statsforvalterens krav i 2021 mot det som ble levert

Statsforvalteren i Vestland ga uttalelse til planprogrammet 30. november 2021.⁴³⁷ Tabellen viser hva Statsforvalteren ba om, hvilken hjemmel som ble vist til, og hva plandokumentene fra 2024/2026 inneholder. Status: ✓ levert, (✓) delvis, ✗ ikke levert, ? ikke kontrollert.

⁴³⁵Reguleringsføresegner, kap. 1.8 og kap. 5. Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Multiconsult/Statens vegvesen, 30.09.2024), sammendraget, s. 6: kompensasjonsplan skal først lages dersom det blir vedtatt at kompensasjon skal gjennomføres. Statsforvalteren i Vestland, fråsegn 30.11.2021, s. 7, om prinsippet «I-3 samtidighet».

⁴³⁶Reguleringsføresegner, pkt. 1.8.9: «Det skal gjennomføres før- og etterundersøking og rapportering av viktige naturmangfaldsverdiar (artar og naturtypar) i planområdet, med særleg vekt på boreonemoral regnskog med tilknytte artar.» Til sammenligning pkt. 1.8.7 (hekkende rødlistet fugl): «Før anleggsaktivitet startar, etter anleggsperioden og etter fem år med drift». Rapport økologisk kompensasjon, kap. 5.8, s. 77 (etterundersøkelser og evalueringer «vil difor strekke seg over 30 år etter at vegen er ferdig bygd»), og kap. 6, s. 84: etterundersøkelsene «må difor gjerast over minimum ein 30 års periode». Statsforvalteren 2021, s. 4.

⁴³⁷Statsforvalteren i Vestland, «Fråsegn til offentleg ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord-Os – utarbeiding av planprogram», 30.11.2021, ref. 2020/14172, 14 s. Ligger ikke i Statens vegvesens høringspakke; arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/statsforvalteren_vestland_2021-fraasegn_til_offentleg_ettersyn_av_statleg_reguleringsplan_E39_Stord-Os--utarbeiding_av_planprogram.pdf. Statens vegvesens svar: «Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring», august 2022, s. 16–17.

Nr.	Statsforvalteren ba om (side i fråseggen)	Hjemmel Statsforvalteren viste til	Status	Hva som ble levert – hvor i uttalelsen
1	Oppdatert KU for naturmangfold for <i>hele planområdet</i> , «med eit så betydeleg oppdatert og nytt kunnskapsgrunnlag frå 106 naturtypar ... til 240 naturtypelokalitetar» (s. 1, 6)	KU-forskr. §§ 27–28, nml § 8	✗	KU bare for Hodnanes–Beltestad (23 %), masselager og Søreidsvika. Resten «skildra» i fagnotat uten konsekvensgrad. → kap. 4.1, 4.3
2	«Vegalternativ og varianter av vedtekne veglinjer, inkludert alternativ for redusert hastighet, må kome fram og vektast opp mot kvarandre i KU» (s. 6)	KU-forskr. § 27	✗	Ingen sammenstilling for hele prosjektet. Redusert standard i egen utredning, rangert på netto nytte per budsjettkrone, ikke veid mot naturtap i KU. → kap. 4, spørsmål S7.10
3	Alternativ med 90 km/t og fire felt Søreid–Gjovåg; «1 minutt og 42 sekundar» (s. 1, 6)	nml § 12	(✓)	Utredet (Utredning redusert standard, sept. 2024); H3 100 km/t valgt. → spørsmål S7.10, krav K24
4	Større vekt på fragmentering og landskapsøkologi; under-/overganger for andre arter enn hjort; håndbok «Veger og dyreliv» (s. 1, 6–7, 10–11)	nml §§ 4–5	(✓)	Sammenhengende naturområder telt, men holdt utenfor kompensasjonsgrunnlaget. Sju hjortetrekk «sterkt redusert/øydelagd»; ett føresegnområde for viltpassasje der passasje «kan byggast». → kap. 2.3, spørsmål S7.13
5	Økologisk kompensasjon som eget KU-tema; område definert fra T-2/16-innslagspunktet; prinsippet «I-3 samtidigheit» (s. 7)	KU-forskr. §§ 21, 23	(✓)	Egen rapport levert; 122 delområder etter T-2/16. Men ingen arealer, hjemmel «ikkje avklara», ingen bestemmelse i føresegnene, ikke samtidig med vedtak. → kap. 2.4, krav K29
6	Klimagassbudsjett som omfatter arealbeslag i skog, myr og våtmark; «innhenting av måledata frå myr og våtmarksområde» (s. 8–9)	Meld. St. 13 (2020–2021), SPR klima	(✓)	Arealbeslag er med (VegLCA). Ingen torvprøver; nasjonal standardfaktor under «stor uvisse»; skog med sær høyt bonitet regnet som høy. → kap. 5.5
7	Usikkerhet og kunnskapsmangler skal gjøres rede for (s. 3)	KU-forskr. § 22	(✓)	Omtalt i rapportene; føre-var-prinsippet brukt «berre i avgrensa grad»; rødlistet fugl lite kartlagt; Tysnes sør ikke ferdig. → kap. 2.3
8	Vurdering etter vannforskriften § 12 for hvert traséalternativ og hvert massedeponi (s. 13)	vannforskriften § 12, pbl § 8-2	(✓)	§ 12 påberopt for et titall vannforekomster. Vilkår b («samfunnsnyttene større enn tapet») omdefinert til måloppnåelse, i strid med tottrinnsvurderingen i HR-2026-1360-A. → kap. 4.3, spørsmål S7.12, krav K19
9	Planen skal fastsette før- og etterundersøkelser og nødvendig overvåking; relevante myndigheter skal få uttale seg om dette (s. 4)	KU-forskr. § 23	(✓)	Føresegn 1.8.1–1.8.9 krever før- og etterundersøkelser. Bare 1.8.7 (hekkende rødlistet fugl) har faste tidspunkter; for regnskog og lav (1.8.9) er det verken varighet, ansvar eller finansiering. Kompensasjonsrapporten: minst 30 år. → krav K31

Nr.	Statsforvalteren ba om (side i fråseggen)	Hjemmel Statsforvalteren	Status	Hva som ble levert – hvor i uttalelsen
		viste til		
10	Overskuddsmasser som eget tema; samfunnsnyttig bruk lagt til grunn (s. 13)	nml §§ 7–12, M-1243	✓	KU for masselager levert: 25 lager, 3,5–4,5 mill. pam ³ . D1.4 («alvorleg miljøskade») og D3.10 opprettholdt. → kap. 2.1, spørsmål S7.14
11	Ny kunnskap legges inn i offentlige databaser (s. 14)	KU-forskr. § 24	?	Ikke kontrollert om NiN-data 2021–2023 ligger i Naturbase/Artskart.
12	Vurdere om forhold som lå til grunn for kommunedelplanen «må ytterlegare utgreiast», både ny kunnskap og nytt regelverk (s. 14)	KU-forskr. § 28	✗	Korridorvalg og tunnel ved Bårdsundet ikke revurdert. Kompensasjonsrapporten bekrefter selv at «unngå» ikke ble oppfylt. → kap. 2.2, vedlegg D
13	M-1941 legges til grunn «for andre relevante klima- og miljøtema», ikke bare naturmangfold (s. 3, 10)	KU-forskr. § 21	(✓)	SVV svarte i 2022 at V712 er samordnet med M-1941 og «ligg til grunn». Sammenstillingen bryter likevel M-1941 kap. 11.4.1, og for C3-D2 også kriteriet i V712 tabell 6-7. → kap. 4.2
14	Virkningen for nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål skal gjøres rede for (s. 3)	KU-forskr. § 21	(✓)	Naturavtalen og internasjonalt ansvar omtalt i kompensasjonsrapporten og fagnotatet. Nullvekstmålet og klimalovens mål for 2030/2035 ikke behandlet. → kap. 2.5, 5.3, 6.4
15	Ansvarlig myndighet skal ta stilling til om KU-en tilfredsstiller forskriftens kapittel 5, og om det trengs tilleggsutredninger (s. 3–4)	KU-forskr. § 27	–	Dette er kravet til departementet. → kap. 8.2

Radene 1, 2 og 12 er kjernen: statlig miljømyndighet ba om en oppdatert konsekvensutredning for hele planområdet der alternativer veies mot hverandre, og fikk det ikke. Departementet fulgte opp rad 1 da det fastsatte planprogrammet 26.09.2023: plandokumentene «skal innehalde ei samla og oppdatert vurdering av konsekvensar for naturmangfald og andre aktuelle tema for heile planområdet». Departementet krevde ikke en ny, full konsekvensutredning, men en samlet og oppdatert vurdering som supplerer den tidligere (kapittel 4.1).

Vedlegg B – Konsekvensgrader per delområde, naturmangfold, Hodnanes–Beltestad

Utdrag fra Statens vegvesens egen sammenstilling (KU samlerapport, tabell 5-3, s. 43–44).⁴³⁸ Bare delområder med tre eller fire minus i minst ett alternativ er tatt med. Fire minus («svært alvorleg miljøskade») er den høyeste graden i konsekvensvifta.

Delområde	Innhold	C2-D1	C2-D2	C3-D1	C3-D2
				(anbefalt)	
2a-N4	Haustingsskog Skorsåta vest	0	0	---	---

⁴³⁸Konsekvensutgreiing Hodnanes–Beltestad, samlerapport (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 5-3, s. 43–44, og samlet grad s. 45. Samme grader i KU temarapport naturmangfald, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), tabell 0-1, s. 9.

Delområde	Innhold	C2-D1	C2-D2	C3-D1	
				(anbefalt)	C3-D2
2a-N8	Hul eik, utvalgt naturtype	0	0	----	----
2a-N10	Hul eik, utvalgt naturtype	0	0	----	----
2a-N12	Haustingsskog Kjøtbogen	0	0	---	---
2a-N14	Boreonemoral regnskog Korsevikdalen	0	0	----	----
2a-N16	Boreonemoral regnskog	---	---	---	---
2a-N20	Sandgotehaugen sør, rik hagemark	--	--	---	---
2a-N25–N28	Flatråker nord (hagemark A, hule eiker), Vassnaustedalen sør og aust, Nordbustaddalen (rik sump- og kjeldeskog, VU)	---	---	---	---
2a-N31	Stemmetjørna sør, boreonemoral regnskog; gul pærelav (NT)	---	---	---	---
2a-N32	Søreidsvågen	--	----	--	----
2a-N34	Søreidsvågen, nasjonalt viktig	0	----	0	----
2a-N35	Søreidsvågen, nasjonalt viktig	0	----	0	----
2a-L4–L6	Landskapsøkologiske funksjonsområder	--	---	--	---
2a-L104, L110	Vassdrag (bl.a. nedbørfelt Flatråkervatnet)	---	---	---	---
Antall delområder med fire minus		0	3	3	6
Samlet grad naturmangfold (SVV)		Stor negativ	Svært stor negativ	Svært stor negativ	Kritisk negativ

Tabellen viser alternativsammenligningen som kapittel 2.2 bygger på: alternativ C2 (tunnel gjennom Skorssåta) gir ubetydelig konsekvens for alle de fem delområdene langs Skorssåta som C3 (daglinje) ødelegger. C2-D1 har likevel samlet stor negativ konsekvens for naturmangfold.

Vedlegg C – Konsekvensgrad utledet fra fagnotatets egne vurderinger: Tysnes Beltestad–Bjørnafjorden og Stord

For de delstrekningene som ikke er konsekvensutredet på nytt, har Statens vegvesen oppgitt verdi og påvirkning per delområde, men ikke brukt konsekvensvifta. Tabellene nedenfor kombinerer de to inngangsverdiene slik vifta i håndbok V712 gjør det, med verdi fra fagnotatets kapittel 5 og påvirkning fra tabell 8-1 (Stord) og 8-2 (Tysnes nord for Beltestad).⁴³⁹ Hvilken grad som er oppgitt for hver kombinasjon, følger av regelen i tabell C-1 nedenfor. *Utledningen er indikativ og organisasjonenes, ikke Statens vegvesens. Det er nettopp poenget: Statens vegvesen har ikke lagt den fram.*

Avgrensning. Vedlegget dekker ikke alle delområder. Det omfatter to av de tre delstrekningene som mangler konsekvensgrad – Tysnes nord for Beltestad (tabell C-2) og Stord (tabell C-3) – og ikke Bjørnafjorden (fagnotatets tabell 8-3), og det tar bare med delområder med middels, stor eller svært stor verdi og påvirkning fra «noko

⁴³⁹Fagnotat naturmangfold, E39 Ådland–Svegatjørn (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024): verdi per delområde kap. 5.1 (Stord), s. 50–70, og kap. 5.3 (Tysnes), s. 71–95; påvirkning per delområde tabell 8-1 (Stord), s. 118–127, og tabell 8-2 (Tysnes), s. 128–134; påvirkningsskala kap. 3.1.1 og tabell 3-1, s. 20–21. Konsekvensvifta slik den er gjengitt i KU temarapport naturmangfold, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 3.

reduisert» og oppover. Delområder med noe eller liten verdi, eller med ubetydelig påvirkning, er utelatt selv der påvirkningen er stor. Tabellene omfatter derfor ikke alle delområder, og summen for hele prosjektet er høyere enn det som vises her. Konsekvensgradene er organisasjonenes indikative utledning etter konsekvensvifta i håndbok V712 (figur 6-6), som har glidende skalaer. Fagnotatet oppgir bare hovedkategoriene for verdi og påvirkning, ikke plasseringen innenfor dem. Vi har derfor antatt at alle plasseringer innenfor et felt er like sannsynlige, og brukt en fast regel: for hver kombinasjon av hovedkategorier oppgis den konsekvensgraden som dekker størst del av det tilsvarende feltet i vifta. Dekker den nest største graden minst en femdel av feltet, oppgis begge som intervall (for eksempel ---/----). Andelene er målt i figuren og vist i tabell C-1.⁴⁴⁰ Regelen er organisasjonenes konvensjon. V712 overlater plasseringen innenfor kategoriene til fagutreder, og den er ikke gjort for disse delstrekningene. Hvor følsomt resultatet er for regelen, er vist under tabellen.

Tabell C-1: Regelen for konsekvensgrad (andel av hvert felt i konsekvensvifta, V712 figur 6-6, som dekkes av hver konsekvensgrad, i prosent med én desimal, og graden som brukes i tabell C-2 og C-3)

Verdi	Påvirkning	Andeler i feltet (%)	Brukt grad
Middels	Noko redusert	- 98,8; 0 1,2	-
Middels	Redusert	-- 65,8; - 34,2	-/--
Middels	Sterkt redusert	-- 97,2; - 2,7	--
Middels	Øydelagd	-- 86,1; --- 13,9	--
Stor	Noko redusert	- 79,7; -- 20,3	-/--
Stor	Redusert	-- 73,2; --- 26,8	--/---
Stor	Sterkt redusert	--- 94,8; -- 4,5; ---- 0,6	---
Stor	Øydelagd	--- 78,9; ---- 21,1	---/----
Svært stor	Noko redusert	-- 55,1; - 38,4; --- 6,5	-/--
Svært stor	Redusert	--- 80,2; -- 15,2; ---- 4,6	---
Svært stor	Sterkt redusert	---- 92,5; --- 7,5	----
Svært stor	Øydelagd	---- 100,0	----

Følsomhet for regelen. Antallet delområder med fire minus (17) er det samme for alle terskler over 7,5 %. Med en lavere terskel blir de tre delområdene med svært stor verdi og sterkt redusert påvirkning oppgitt som ---/----, mens de 14 øydelagde står fast, fordi fire minus dekker hele feltet. De 40 delområdene med tre til fire minus har alle stor verdi og påvirkning «øydelagd». Der dekker fire minus 21,1 % av feltet, like over terskelen; med en terskel på 25 % ville de vært oppgitt som tre minus. Tilsvarende ligger «stor verdi og noko redusert» (-- 20,3 %) like over terskelen. Uavhengig av regelen viser fagnotatets egne kategorier at 17 delområder med svært stor verdi blir øydelagt (14) eller sterkt redusert (3), og at 40 delområder med stor verdi blir øydelagt.

Kontroll mot Statens vegvesens egen praksis. Statens vegvesen har selv brukt konsekvensvifta i konsekvensutredningen for Hodnanes–Beltestad (og for masselagrene). I temarapporten for naturmangfold på Hodnanes–Beltestad er verdi og påvirkning markert på glidende skalaer og konsekvensgraden satt for hvert delområde og alternativ. Vi har sammenlignet disse gradene med det regelen i tabell C-1 gir for samme kombinasjon av hovedkategorier. Av 64 vurderinger med minst middels verdi og minst noe redusert påvirkning

⁴⁴⁰ Statens vegvesen, håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021), figur 6-6, s. 119. Andelene er målt av organisasjonene 29.09.2026 ved å telle fargede bildepunkter i hvert felt (avgrenset av figurens rutenett for verdi og påvirkning) i en skjermgjengivelse av figuren. Alle bildepunkter innenfor feltet er telt. Rutelinjer, svart tekst og kantutjevnete punkter har ikke viftefargene og er ikke telt; hvite minustegn på mørkeblå bunn er maskert (hvite punkter nærmere enn 3 bildepunkter fra mørkere blått er regnet som tekst), slik at de ikke telles som konsekvensgrad 0. Resultatet er det samme for maskeradius 3–6. «Øydelagd» og «sterkt redusert» er øvre og nedre halvdel av det øverste påvirkningsfeltet. Målingen og skriptet er arkivert av organisasjonene og kan fremlegges.

ligger 59 innenfor regelens grad eller intervall. I tre tilfeller har Statens vegvesen satt en strengere grad enn regelen, blant annet fire minus for Korsevikdalen (stor verdi, sterkt redusert) og for 2a-N35 (svært stor verdi, redusert), og i to tilfeller en mildere.⁴⁴¹ Kontrollen viser i hovedsak samsvar i dette utvalget, men avvikene går begge veier. Regelen er fortsatt organisasjonenes indikative konvensjon og erstatter ikke fagutreders vurdering.

Delområdene er enheter i fagnotatets inndeling og kan overlappe geografisk, for eksempel en naturtypelokalitet og et leveområde for en art. Antallet delområder er derfor ikke det samme som antallet atskilte naturarealer.

Tabell C-2: Tysnes, Beltestad–Bjørnafjorden (verdi fra fagnotatets kap. 5.3, påvirkning fra tabell 8-2; 80 av 163 registrerte delområder er påvirket, 69 er tatt med her: 59 enkeltrader og tre samlerader med til sammen ti delområder)

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
2b-N28 Ervika vest	Boreonemoral regnskog (VU), ansvarsnaturtype	Svært stor	Øydelagd	----
2b-N31 Furehaugen vest	Boreonemoral regnskog, A-verdi; gul pærelav, kjøtkraterlav, kystvortelav, kystskriftlav, ringstry, kystblåfylllav	Svært stor	Sterkt redusert (tunnelåpning)	----
2b-Ø1 Sperreåsen nord 2	Leveområde storspora rurlav (EN), gul pærelav	Svært stor	Øydelagd	----
2b-Ø7 Kjerringhaugen nord	Leveområde stjernerurlav (EN), kystvortelav, kystskriftlav, kystkorallav, gul pærelav, praktfylllav	Svært stor	Sterkt redusert (50 %, splittet)	----
2b-Ø38 Selvågen vest	Leveområde kransporelav (EN)	Svært stor	Øydelagd	----
2b-ØX3 Selvågen vest 2	Leveområde kransporelav (EN)	Svært stor	Øydelagd	----
2b-N5 Sperreåsen nord	Boreonemoral regnskog	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N6 Sætratjørna nord 2	Boreonemoral regnskog	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N8 Sørvågen sør 1	Rik sump- og kjeldeskog	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N11 Amlandsvegen nord	Hagemark (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N17 Sørboneset aust	Boreonemoral regnskog	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N24 Sponavika vest	Boreonemoral regnskog	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø5 Amlandsvegen nord 2	Leveområde kystskriftlav (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø8 Kjerringhaugen nordvest 1	Leveområde kystskriftlav (VU), gul pærelav	Stor	Øydelagd	---/----

⁴⁴¹ KU temarapport naturmangfald, Hodnanes–Beltestad (COWI/Statens vegvesen, 30.09.2024), kap. 6 og 10, s. 62–184: pilposisjon på verdi- og påverknadsskalaen og «Konsekvensgrad» for hvert delområde og alternativ, lest ut av organisasjonene 29.09.2026. Kategori etter pilposisjon; «øydelagd» er øvre halvdel av det øverste påverknadsfeltet, som i V712 figur 6-6. Avvikene: strengere 2a-N14, 2a-N35, 2a-L4; mildere 2a-N15 og 2a-L101 (begge med pil nær grensen mot lavere påverknad). Skript og resultat er arkivert av organisasjonene og kan fremlegges.

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
2b-Ø13 Høgaskotet aust	Leveområde fureflekklav (VU) m.fl.	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø17 Grønehaugen søraust 2	Leveområde kystskriftlav (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø21 Sunde aust	Leveområde kystskriftlav (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø22 Grasvika aust	Leveområde kystskriftlav (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-Ø30 Furehaugen vest 2	Leveområde kyststry (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
2b-N3 Beltestad søraust	Boreonemoral regnskog, lauvtredominert	Svært stor	Redusert	---
2b-N22 Sunde vest	Boreonemoral regnskog, lauvtredominert	Svært stor	Redusert	---
2b-Ø14 Høgaskotet aust 2	Leveområde for flere kjennetegnende regnskogarter	Svært stor	Redusert	---
2b-NX8 Tjuvaskotet sør	Boreonemoral regnskog	Stor	Sterkt redusert	---
2b-N19 Grønehaugen sør	Boreonemoral regnskog (VU), B-verdi; kystskriftlav, gul pærelav	Stor	Sterkt redusert	---
2b-N23 Sunde nordvest	Boreonemoral regnskog	Stor	Sterkt redusert	---
2b-NX49 Frøkjedal 1	Naturbeitemark (VU)	Stor	Sterkt redusert	---
2b-Ø18 Grønehaugen sør 2	Leveområde kystskriftlav (VU), gul pærelav	Stor	Sterkt redusert	---
2b-L101 Elv til Sørvågen	Bekkefelt, anadrom strekning, leveområde for ål	Stor	Sterkt redusert	---
2b-N32 Mjellfjellskulten sørvest	Kystmyr	Stor	Redusert	--/---
2b-NX50 Flygansværbotn 1	Hagemark (VU)	Stor	Redusert	--/---
2b-N35 Bjørnakletten vest	Boreonemoral regnskog, lauvtredominert	Stor	Redusert	--/---
2b-Ø24 Rekstravegen 1	Leveområde kystskriftlav (VU) m.fl.	Stor	Redusert	--/---
2b-N14 Vardaneset aust	Kystmyr	Middels	Sterkt redusert	--
2b-NX29 Kallhaugen vest	Kystmyr	Middels	Sterkt redusert	--
2b-N33 Kallhaugen nordvest	Kystmyr	Middels	Øydelagd	--
2b-NX44 Furedalen vest	Kystmyr	Middels	Sterkt redusert	--
2b-Ø4 Sætre tjørna vest	Leveområde gul pærelav (NT)	Middels	Øydelagd	--
2b-Ø32 Fuglavatnet aust	Leveområde gul pærelav (NT)	Middels	Øydelagd	--

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
2b-Ø33 Fuglavatnet aust 2	Leveområde gul pærelav (NT)	Middels	Øydelagd	--
2b-L2 Bårdsundet	Trekkveg hjort Tysnesøya–Reksteren	Middels	Sterkt redusert	--
2b-N2 Heiadalen aust	Boreonemoral regnskog	Svært stor	Noko redusert	-/--
2b-N13 Kjerringhaugen nordvest	Boreonemoral regnskog (VU)	Svært stor	Noko redusert	-/--
2b-NX13 Buvågtjørna sør	Boreonemoral regnskog	Svært stor	Noko redusert	-/--
2b-N4 Sauahaugane nordaust	Rik sump- og kjeldeskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-NX2 Sauahaugane	Gammel sumpskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N7 Sørvågen sør 2	Rik sump- og kjeldeskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N10 Tveit aust 2	Rik sump- og kjeldeskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N20 Sunde sør	Boreonemoral regnskog, lauvtreddominert	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N21 Sunde	Gammel furuskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-NX20 Grasvika vest for Sunde	Boreonemoral regnskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N25 Sponavika nordvest	Boreonemoral regnskog	Stor	Noko redusert	-/--
2b-Ø20 Grønehaugen nord	Leveområde kystskriftlav (VU)	Stor	Noko redusert	-/--
2b-L105 Daleelva	Vassdrag, Reksteren	Stor	Noko redusert	-/--
2b-N12 Tveit nordaust	Kystmyr	Middels	Redusert	-/--
2b-N18 Grønehaugen søraust	Oseanisk nedbørsmyr (NT)	Middels	Redusert	-/--
2b-NX37 Fiskatjørna	Oseanisk nedbørsmyr (NT)	Middels	Redusert	-/--
2b-N36 Rishaugane nord	Kystmyr	Middels	Redusert	-/--
2b-L3 Flygansvær	Trekkveg hjort	Middels	Redusert	-/--
2b-N103 Bjørnafjorden	Djupe fjordområde (B-verdi), sjøtre (NT)	Middels	Redusert	-/--
2b-NX21, N27, N37, N39	Kystmyr (Sponavika nordvest, Tangen aust, Kaldafoss aust, Svarhella)	Middels	Noko redusert	-
2b-L0 Kleppavarden, 2b-L6 Reksteren	Sammenhengende naturområder	Middels	Noko redusert	-
2b-L100, L102, L103, L104	Vassdrag (Beltestadvika, Djupavika, Frøkjedalsvatnet, Skoteelva)	Middels	Noko redusert	-

Sum Beltestad–Bjørnafjorden: 6 delområder med fire minus (fire øydelagde og to sterkt reduserte, begge med svært stor verdi), 13 med tre til fire minus, 9 med tre minus, 4 med to til tre minus, 8 med to minus, 19 med én til to minus og 10 med én minus (de tre samleradene nederst). **Til sammenligning** fikk C3-D2 på Hodnanes–Beltestad «kritisk negativ» med 6 delområder på fire minus og 14 på tre minus (vedlegg B). Kriteriet for kritisk negativ konsekvens i Statens vegvesens egen metodetabell, «stor del av strekninga har særleg høg konfliktgrad. Vanlegvis fleire delområde med konsekvensgrad 4 minus», ser dermed ut til å være oppfylt for

denne delstrekningen alene.⁴⁴²

Metodenote C-2. Tabellen er hentet maskinelt ut av fagnotatets tekst; de seks øverste radene er kontrollert mot kildeteksten (fagnotat s. 81–88). Tabell 8-2 omfatter 80 delområder. Elleve er utelatt: fire med ubetydelig påvirkning (2b-NX5, 2b-N16, 2b-NX31, 2b-Ø0) og sju med verdien «noe» (2b-N9, 2b-N101, 2b-N102, 2b-L1, 2b-L4, 2b-L5, 2b-L106), der konsekvensen blir liten etter vifta selv om påvirkningen for flere av dem er sterk. Tre av de sju er hjortetrekkt som vurderes som «sterkt redusert (øydelaagd)» (2b-L1, 2b-L4, 2b-L5).

Tabell C-3: Stord, Ådlandsvatnet–Jektavik (verdi fra fagnotatets kap. 5.1, s. 50–70, påvirkning fra tabell 8-1, s. 118–127; 77 delområder er påvirket, 68 er tatt med her)

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
1-N18 Hjartåsen sør 4	Rik open sørleg jordvassmyr	Svært stor	Sterkt redusert	----
1-N21 Hjartåsen 6	Gamal furuskog med liggande død ved	Svært stor	Øydelaagd	----
1-N22 Hjartåsen nord 1	Rik open sørleg jordvassmyr	Svært stor	Øydelaagd	----
1-N23 Hjartåsen nord 2	Rik open sørleg jordvassmyr	Svært stor	Øydelaagd	----
1-N29 Brannaldalen 2	Rik open sørleg jordvassmyr	Svært stor	Øydelaagd	----
1-N46 Djupedalen eik 1	Hol eik	Svært stor	Øydelaagd	----
1-U11 Agdestein eik 2	Hol eik	Svært stor (utvalgt naturtype)	Øydelaagd	----
1-U12 Agdestein eik 1	Hol eik	Svært stor (utvalgt naturtype)	Øydelaagd	----
1-U13 Grutle eik 1	Hol eik	Svært stor (utvalgt naturtype)	Øydelaagd	----
1-U7 Hjartåsen sør 3	Hol eik	Svært stor (utvalgt naturtype)	Øydelaagd	----
1-U9 Agdesteinelva 1	Hol eik	Svært stor (utvalgt naturtype)	Øydelaagd	----
1-N10 Øvre Kyvik 2	Naturbeitemark	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N13 Kjosåsen aust	Hagemark	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N15 Hjartåsen sør 7	Hol eik	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N16 Hjartåsen sør 6	Hol eik	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N19 Hjartåsen sør 2	Hol eik	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N25 Hjartåsen nord 4	Hol eik	Stor	Øydelaagd	---/----
1-N26 Hjartåsen nord 6	Hol eik	Stor	Øydelaagd	---/----

⁴⁴²KU temarapport naturmangfald, Hodnanes–Beltestad, tabell 3-5, s. 30.

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
1-N28 Hjartåsen nord 5	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N31 Agdesteinelva 5	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N33 Agdesteinelva 4	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N34 Agdesteinelva 3	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N35 Agdesteinelva 2	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N37 Øvravadhaugen 9	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N39 Bandadalen sør 2	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N4 Fjellgardsvegen aust 2	Semi-naturleg eng	Stor	Øydelagd	---/----
1-N40 Bandadalen sør 3	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N43 Djupedalen skog 1	Gamal fattig edellauvskog	Stor	Øydelagd	---/----
1-N44 Bandadalen eik 2	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N45 Djupadalen eik 3	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N47 Djupedalen eik 2	Hol eik	Stor	Øydelagd	---/----
1-N48 Djupedalen	Rik svartorsumpskog	Stor	Øydelagd	---/----
1-N50 Grutle sør	Kjelde-edellauvskog	Stor	Øydelagd	---/----
1-N51 Grutle 1	Hagemark	Stor	Øydelagd	---/----
1-N61 Klokaholbekken 2	Fosse-eng	Stor	Øydelagd	---/----
1-N62 Klokaholbekken 1	Fossepåverka berg	Stor	Øydelagd	---/----
1-NX80 Øyjorda 2	Semi-naturleg eng	Stor	Øydelagd	---/----
1-Ø8 Klokkeholet	Funksjonsområde barlind (VU)	Stor	Øydelagd	---/----
1-N57 Laukhellebakkane	Frisk lågurtfuruskog	Stor	Sterkt redusert	---
1-N60 Klokaholbekken 3 og 4	Frisk lågurtedellauvskog/høgstaude-edellauvskog	Stor	Sterkt redusert	---
1-N8 Nordre Tveita 4	Naturbeitemark	Stor	Sterkt redusert	---
1-Ø5 Gravaelva	Funksjonsområde sporemose (VU)	Stor	Sterkt redusert	---
1-L100 Ådlandsvassdraget	Bekkefelt	Stor	Redusert	--/---
1-N5 Tveita nordre	Rik svartorsumpskog	Stor	Redusert	--/---
1-N58 Uføret	Frisk lågurtedellauvskog	Stor	Redusert	--/---
1-N6 Nordre tveita 2	Semi-naturleg eng	Stor	Redusert	--/---
1-L1 Stord 1	Trekkveg hjort	Middels	Sterkt redusert	--
1-N11 Gråsmog	Naturbeitemark	Middels	Sterkt redusert	--

Delområde	Innhold	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
1-N14 Gravaelva nord for Høgåsen	Bekkekløft og bergvegg	Middels	Øydelagd	--
1-N36 Øvravadhaugen 8	Hol eik	Middels	Øydelagd	--
1-N9 Øvre Kyvik nord 1	Frisk lågurtedellauvskog	Middels	Sterkt redusert	--
1-NX3 Tveita nordre 2	Frisk lågurtedellauvskog	Middels	Sterkt redusert	--
1-Ø12 Koven	Funksjonsområde blåbringebær (NT)	Middels	Øydelagd	--
1-N20 Hjartåsen 3	Gamal furuskog med liggande død ved	Svært stor	Noko redusert	-/--
1-N24 Hjartåsen nord	Kystmyr	Middels	Redusert	-/--
1-N41 Bandadalen skog	Frisk lågurtedellauvskog	Middels	Redusert	-/--
1-N42 Bandadalen	Frisk lågurtedellauvskog	Middels	Redusert	-/--
1-N49 Djupedalen skog 2	Frisk lågurtedellauvskog	Middels	Redusert	-/--
1-N7 Nordre tveita 3	Naturbeitemark	Middels	Redusert	-/--
1-NX76 Løkene 1	Lågurtedellauvskog	Svært stor	Noko redusert	-/--
1-N52 Grutle aust, eng 1	Hagemark	Stor	Noko redusert	-/--
1-N59 Ramnaskukken	Boreal hei	Stor	Noko redusert	-/--
1-NX12 Nedre Rommetveit	Naturbeitemark	Stor	Noko redusert	-/--
1-NX24 Hjartåsen 5	Hol eik	Stor	Noko redusert	-/--
1-L102 Elv til Høybyvika	Bekkefelt	Middels	Noko redusert	-
1-L3 Stord 3	Samanhengande naturområde	Middels	Noko redusert	-
1-N38 Øvravadhaugen 10	Hol eik	Middels	Noko redusert	-
1-NX16 Kjosåsen sør 1	Kjelde-edellauvskog	Middels	Noko redusert	-

Sum Stord: 11 delområder med fire minus (ti øydelagde og ett sterkt redusert, alle med svært stor verdi), 27 med tre til fire minus, 4 med tre minus, 4 med to til tre minus, 7 med to minus, 11 med én til to minus og 4 med én minus. Fem av de elleve med fire minus er hule eiker med status som utvalgt naturtype, som etter fagnotatet «har svært høy verdi, jf. V712» og felles; de øvrige seks er fire lokaliteter med rik open sørleg jordvassmyr (EN), én med gammel furuskog med liggende død ved og én hul eik uten utvalgt-status som fagnotatet selv gir svært stor verdi.⁴⁴³ Til sammen for de to delstrekningene i dette vedlegget: **17 delområder med fire minus og 40 med tre til fire minus** etter regelen i tabell C-1 (se følsomheten under tabellen), i tillegg til 13 med tre minus, 8 med to til tre minus, 15 med to minus, 30 med én til to minus og 14 med én minus. C3-D2, som fikk «kritisk negativ», har 6 med fire minus og 14 med tre minus.

⁴⁴³ Fagnotat naturmangfold, kap. 5.1.2, s. 51 («Alle utvalde naturtyper har svært høy verdi, jf. V712»; 18 av 80 hule eiker på Stord har status som utvalgt naturtype, fem felles); 1-N46 Djupedalen eik 1, s. 64: «har ikkje status som utvald naturtype. Delområdet vert vurdert å ha svært stor verdi». Rik open sørleg jordvassmyr er sterkt truet (EN) etter Norsk rødliste for naturtyper 2018, jf. fagnotatet s. 59.

Metodenote C-3. Tabellen er hentet maskinelt ut av fagnotatets kapittel 5.1 (setningen «Delområdet vert vurdert å ha ... verdi») og tabell 8-1 (kolonnen «Verknad»); alle de 13 radene med svært stor verdi er kontrollert mot kildeteksten (verdi i kap. 5.1, påvirkning i tabell 8-1, s. 118–123, kontrollert 29.09.2026). Ni av de 77 påvirkede delområdene er utelatt fordi påvirkningen er ubetydelig (1-U17, 1-NX13, 1-N30, 1-N100, 1-N107, 1-Ø1, 1-L101), eller fordi verdien er «noe» (1-L2 trekkveg, sterkt redusert; 1-L103 Tverrelva/Gravaelva, noko redusert). Fagnotatets egen opptelling (figur 8-1) gir 50 delområder som er sterkt redusert eller ødelagt. 49 av dem står i tabellen; det femtiende er trekkvegen 1-L2, som er utelatt fordi verdien er «noe». Bjørnafjorden (fagnotat kap. 5.4 og tabell 8-3) er ikke utledet.

Vedlegg D – Kryssingen av Bårdsundet 2015–2026: tunnel var mulig, kostnadsberegnet og valgt bort

Kronologien bygger på offentlige plandokumenter og myndighetsuttalelser.⁴⁴⁴ Den viser at tunnel under Bårdsundet ble vurdert som teknisk mulig, at merkostnaden ble beregnet, at både statlig miljømyndighet og regional planmyndighet tilrådte tunnel, at Statens vegvesen selv mente tunnel var best for naturen, og at avvisningen var begrunnet i kostnad. Nesten all kunnskapen om natur- og kulturminneverdiene i kapittel 2 og 3 kom etter avveiningen. Den er ikke gjort på nytt i de dokumentene som er lagt fram.

Nr.	Dato	Dokument	Hva dokumentet viser	Kildedet
1	24.06.2015	Fylkesmannen i Hordaland, uttalelse til planprogram for kommunedelplan E39 Stord–Os	Naturkonflikten ved Bårdsundet og senketunnel som alternativ til bru er tema hos statlig miljømyndighet allerede før konsekvensutredningen.	Uttalelsen, avsnittet om alternativ B
2	01.11.2016	Statens vegvesen, Planomtale, statlig kommunedelplan E39 Stord–Os, høringsframlegg	Senketunnel under Bårdsundet med bergtunnel på hver side, samlet ca. 2,2 km, «er vurdert som eit mogleg avbøtande tiltak», mulig i både alternativ B og F.	s. 35
3	01.11.2016	Samme	Merkostnad «drygt 900 mill. kr» mot bru; netto nytte redusert med 1 300 mill. kr; tiltaket «ligg ikkje inne i prosjektet».	s. 103
4	01.11.2016	Samme	Sammendraget: «Senketunnel som avbøtande tiltak i Bårdsundet vil vere knapt 1 mrd. kr dyrare enn ei enkel bru over sundet. Etter Statens vegvesen si vurdering står ikkje nytten av tiltaket i rimeleg forhold til kostnadene.»	s. 7

⁴⁴⁴ Planomtalen for kommunedelplanen (rad 2–5) og de tre dokumentene fra 2017 (rad 6–10), som kronologien i hovedsak bygger på, er ikke lagt ut på Statens vegvesens prosjektside. Arkivkopier: Statens vegvesen, Planomtale, høringsframlegg 01.11.2016, https://archive.org/download/hordfast_nmf/SVV_planomtale_hoyringsframlegg_01-11-2016.pdf; Fylkesmannen i Hordaland 23.01.2017, https://archive.org/download/hordfast_nmf/fylkesmann-hordland-offentlig-ettersyn-statlig-kommunedelplan-stord-os-2017-01-23.pdf; Hordaland fylkeskommune 24.02.2017, https://archive.org/download/hordfast_nmf/fraasegn-statlig-kommunedelplan-stord-os-hordaland-fylkeskommune-2017-02-24.pdf; Statens vegvesen Region vest, notat til Vegdirektoratet 19.10.2017, https://archive.org/download/hordfast_nmf/hoyringsuttalar-til-kommunedelplan-med-ku-e39-stord-os-med-svv-kommentarer-2017-10-19.pdf. Se også vedlegg F.

Nr.	Dato	Dokument	Hva dokumentet viser	Kildested
5	01.11.2016	Samme, tabell 30 «Skilnader mellom bru og senketunnel i Bårdsundet»	Senketunnel gir mindre konsekvens for friluftsliv og «vesentleg mindre konsekvensar» for kulturmiljø, sparer «ein eller to lokalitetar» regnskog, gir mindre støy. Konklusjon: med senketunnel «kan ein unngå inngrep i dei viktigaste kulturmiljøa og i regionalt viktig friluftsområde», men kostnaden er «så mykje større enn det vi får att for dei ikkje-prissette tema at vi ikkje vil tilrå dette tiltaket».	s. 124–125
6	23.01.2017	Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse til kommunedelplanen	Fylkesmannen kan ikke se at tunneler er forlenget eller linjeføring justert for naturmangfold, ser «i liten grad» at prinsippet «unngå» er vektlagt, og kaller det «sterkt uheldig». Konsekvensutredningens likestilling av daglinje og senketunnel «er ikkje korrekt»: senketunnel ville unngått seks viktige naturtypelokaliteter, hvorav tre med regnskog. Prosjektet er «truleg det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid». Tilråder «senketunell under Bårdsundet» og kompensasjon som naturreservat etter nml § 37.	s. 3, 4, 6, 7
7	24.02.2017	Hordaland fylkeskommune, fylkesutvalets vedtak PS 28/2017	Pkt. 4: Fylkesutvalet «vektlegg omsynet til nasjonale og regionale kulturminneverdiar, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet» og «rår difor til at ein kryssar Bårdsundet gjennom senketunnel». Saksframlegget: «Fylkesrådmannen vil rå ifrå ei dagløyning over Bårdsundet»; «særs høgt potensial for nye funn i området ved Bårdsundet, både gravminne og steinalderbuplassar»; senketunnel tilrådd «til tross for kostnaden på 900 millionar kroner».	PDF-s. 2, 23, 29
8	19.10.2017	Statens vegvesen Region vest, «Høringsuttalar til kommunedelplan med KU for E39 Stord–Os», notat til Vegdirektoratet, ref. 15/211055	«Begge etatane går inn for senketunnel under Bårdsundet, helst med forlenga tunneler på kvar side.» De ikke-prissatte temaene er bare vurdert i en sone på ca. 100 m på hver side av traseen, og «må ein rekne med å finne mange nye område».	s. 10
9	19.10.2017	Samme	«Ideelt sett, med tanke på naturverdiane, burde det meste av vegen på Reksteren gå i tunnel, medrekna tunnel under Bårdsundet.»	s. 11
10	19.10.2017	Samme	Senketunnel ca. 0,9 mrd. kr dyrere; med forlengede tunneler 1,2–1,5 mrd. kr. «Konklusjon: Med det store fokuset vi har på kostnader i prosjektet meiner Statens vegvesen at vi ikkje kan gå inn for seinketunnel eller fjelltunnel gjennom Bårdsundet som avbøtande tiltak.»	s. 13
11	10.02.2019	Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Retningslinjer for vidare planarbeid»	«Særlege omsyn skal takast ved nærføring til område registrert som boreonemoral regnskog»; viktige trekkveger for vilt skal kartlegges; «Tilhøve til kulturminne og kulturlandskap skal avklarast i reguleringsplanfasen.»	s. 1

Nr.	Dato	Dokument	Hva dokumentet viser	Kildested
12	05.09.2019	Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vedtak av statlig kommunedelplan E39 Stord–Os	Departementet gjengir at flere aktører, «herunder fylkesmannen og fylkeskommunen», har tatt til orde for senketunnel, at merkostnaden er «nærmere 1 mrd. kr», og at nytten etter vegvesenets vurdering ikke står i forhold til kostnadene: «Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig med Statens vegvesen, og legger til grunn at senketunnel under Bårdsundet ikke inngår i videre arbeid med reguleringsplan.» Samtidig: E39 «vil gå gjennom kjerneområdet for denne naturtypen i Norge og verden»; det skal «legges vekt på ytterligere å begrense inngrep i verdifull natur»; kompensasjon er «først aktuelt å vurdere etter at det er gjort det som er mulig for å unngå eller begrense inngrepene». Alternativ F valgt fordi det «støttes av flertallet av kommunene og av fylkeskommunen».	s. 5–7
13	21.11.2019	Statens vegvesen, presentasjon på folkemøte, Tysnes	Ett og samme lysbilde: Reksteren «rik på natur og kultur», «Norge har eit internasjonalt ansvar for regnskogen» – og «Ikkje senketunnel under Bårdsundet».	lysbylde 4
14	22.03.2021	Asplan Viak, E39 Stord–Os, Naturmangfald – kartlegging og verdivurdering	Ny kartlegging 2020: 137 nye naturtypelokaliteter i planområdet; delområde 7 Bårdsundet–Landråa med flere A-lokaliteter regnskog og leveområder for sterkt truede lav (bl.a. Grønehaugen).	sammendraget; kap. 7.2.7
15	30.11.2021	Statsforvaltaren i Vestland, fråsegn til planprogrammet	240 naturtypelokaliteter, 375 registreringer av truede arter Søreid–Gjøvåg; verdiene «soleklart innafor innslagspunktet for motsegn»; ber om oppdatert KU for hele planområdet og 90 km/t Søreid–Gjøvåg.	s. 1, 6
16	30.09.2024	Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon	Verdiopptimaliseringen 2021 «førte til kortare tunnelar/portalar og bruer for å redusere kostnader». Tiltakshierarkiets første trinn er ikke oppfylt i korridorvalget.	tab. 5-3, s. 48; kap. 5.1.1, s. 44
17	30.09.2024	Vurdering av samla belastning på boreonemoral regnskog (Miljøfaglig Utredning)	Traseen går gjennom «det største kjerneområdet for boreonemoral regnskog i Noreg»; kystbendellav (CR, fire kjente lokaliteter i Norge) nær traseen sør for Bårdsundet, kjent siden 2013 (Artskart); målrettede søk etter tre svært sjeldne regnskogslav anbefales.	kap. 5.3, s. 31; kap. 7.4, s. 43
18	30.09.2024	Fagnotat naturmangfald	Hjortetrekket Tysnesøya–Reksteren ved Bårdsundet (2b-L2) «sterkt redusert (øydelagd)»; «ikkje planlagd spesifikke viltkulvertar».	kap. 4.4.1, s. 43; tab. 8-2, s. 134
19	30.09.2024	Fagnotat kulturarv	Kryssingen av Bårdsundet er «utan tvil» den største kulturarvkonflikten Beltestad–Bjørnafjorden; kommunedelplanens KU fant at området «utan tvil har nasjonal verdi, kanskje også internasjonal verdi»; påvirkning «sterkt redusert». Bygger på kunnskap pr. mars 2022.	kap. 5.3.7, s. 95–99

Nr.	Dato	Dokument	Hva dokumentet viser	Kildested
20	25.02.2025	Vestland fylkeskommune, Arkeologiske registreringar E39 Stord–Os 2022–2024	Bårdsundet nord: 18 prøvestikklokaliteter, to funnsteder, en gravrøys og en lokalitet med tre mulige båtstøer; seks lokaliteter anslått til tidligmesolitikum etter strandlinje; seks er radiokarbondatert, mellom 5746 og 2570 f.Kr. Fjorten av de 22 registreringene står i planens frigivingsliste (vedlegg E).	s. 502–507
21	24.03.2026	Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn (rev.)	Bru over Bårdsundet er del av tiltaket. Planen er utarbeidet innenfor kommunedelplanens ramme fra 2019. Ingen ny vurdering av tunnel mot bru på dagens kunnskapsgrunnlag.	s. 12, 22–23

Rad 2–5 og 8–10 er de sentrale: Statens vegvesen skrev selv at tunnelen kunne bygges, hva den ville spart, og at grunnen til å velge den bort var «det store fokuset vi har på kostnader i prosjektet». Rad 14–20 viser at kunnskapsgrunnlaget siden er fundamentalt endret. Rad 21 viser at avveiningen ikke er gjort på nytt. Ytterligere dokumentasjon, blant annet Statens vegvesens tekniske tegning av senketunnelløsningen (C008, 05.01.2016) og planrapportutkastet fra juli 2016, kan legges fram på forespørsel.⁴⁴⁵

Vedlegg E – Kulturminner som søkes frigitt: Bårdsundet nord og Søreid

Føresegnes vedlegg 2 lister 110 rader, 87 unike kulturminne-ID-er, som søkes frigitt (#K); 77 av dem gjelder tiltakshavers anbefalte alternativ. Av de 87 gjenfinnes 86 i fylkeskommunens registreringsrapport.⁴⁴⁶

Avgrensning. Vedlegget gjengir ikke hele frigivingslisten. Det viser bare de to områdene der kulturminneverdiene sammenfaller med de største naturverdiene og der uttalelsens øvrige argumenter møtes: Bårdsundet nord (20 nyregistrerte lokaliteter og to funnsteder, til sammen 22 registreringer; 14 i #K) og Søreid (de tre lokalitetene som er gitt båndlegging). De øvrige om lag 60 ID-ene i #K-listen – på Stord, ved Epland, Holma og Skår og på Tysnes for øvrig – er ikke gjennomgått lokalitet for lokalitet her. Kravet i K10 om oppdatert konsekvensutredning gjelder hele listen. Kolonnen «Konsekvensutredet» viser om lokaliteten inngår i verdi- eller konsekvensvurderingen i kulturarvrapportene fra 30.09.2024.

Bårdsundet nord (fylkeskommunens registreringsrapport s. 502–507; område uten «moderne menneskeleg aktivitet» utover en hytte og noen stier). Datering etter rapportens tabell s. 505: TM = tidligmesolitikum, MM = mellommesolitikum, SM = seinmesolitikum, TN = tidligneo-litikum, MN = mellomneolitikum; anslag etter strandlinje eller typologi der C14 ikke er oppgitt.

VLFK-lok.	Askeladden-ID	Type	Datering (VLFK-reg)	Føresegn	Konsekvensutredet
67	299056	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 28 moh.)	#K	Nei
69	299058	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 25 moh.)	#K	Nei
71	299061	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 22 moh.)	#K	Nei
74	299089	Prøvestikklokalitet	MM (typologi)	#K	Nei
76	299063	Prøvestikklokalitet	SM/TN; C14 5036–4846 f.Kr.	#K	Nei
77	299064	Prøvestikklokalitet	TN; C14 3957–3792 f.Kr.	#K	Nei

⁴⁴⁵ Begge dokumentene er utarbeidet av Statens vegvesen i kommunedelplanfasen og er ikke del av høringspakken for reguleringsplanen. Kostnadssammenligningen i 2016 gjaldt «ei enkel bru»; reguleringsplanen foreslår en vesentlig mer omfattende bruløsning, slik at den reelle merkostnaden ved tunnel i dag ikke er kjent.

⁴⁴⁶ Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn, pkt. 1.6, 3.3.4, 3.4.1, 4.1.11 og vedlegg 2 (Stord 7, Tysnes C2 3, C3 3, D1 26, D2 28, Tysnes nord 40, Bjørnafjorden 3 rader). Sammenholdt maskinelt med innholdsfortegnelsen i Vestland fylkeskommune, Arkeologiske registreringar E39 Stord–Os 2022–2024 (25.02.2025), s. 3–8. ID 299129 (Tysnes nord) gjenfinnes ikke i rapporten og må kontrolleres mot Askeladden.

VLFK-lok.	Askeladden-ID	Type	Datering (VLFK-reg)	Føresegn	Konsekvensutredet
80	299068	Prøvestikklokalitet	SM/TN; C14 4462–4355 f.Kr.	#K	Nei
81	299071	Prøvestikklokalitet	SM (typologi/strandlinje)	#K	Nei
82	299073	Prøvestikklokalitet	TM/MM (strandlinje/typologi)	#K	Nei
84	299074	Prøvestikklokalitet	TN, flere faser (typologi)	#K	Nei
87	299075	Prøvestikklokalitet	SM; C14 5746–5635 f.Kr.	#K	Nei
91	299083	Prøvestikklokalitet	SM; C14 5126–4947 f.Kr.	#K	Nei
208	299510	Gravrøys	Bronsealder	#K	Ja – fagnotat kulturarv s. 95 og 99: direkte konflikt med brufyllingen
209	299513	Båstø (tre mulige, én usikker)	Førreformatorisk	#K	Nei
75	299062	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 33 moh.)	–	Nei
79	299067	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 25 moh.)	–	Nei
90	299076	Prøvestikklokalitet	MN; C14 2706–2570 f.Kr.	–	Nei
93	299084	Prøvestikklokalitet	TN/MN (typologi)	–	Nei
94	299085	Prøvestikklokalitet	MN (typologi/strandlinje)	–	Nei
97	299088	Prøvestikklokalitet	TM (strandlinje, 31 moh.)	–	Nei
–	60629	Gravrøys (kjent fra før)	Bronsealder/jernalder	– (bru 65 m fra røysa)	Ja, KA-34

Tabellen viser lokalitetene. I tillegg registrerte fylkeskommunen to funnsteder ved Bårdsundet nord (Askeladden-ID 304614 og 304617, registreringsrapporten s. 628), som ikke står i tabellen.

Søreid – lokaliteter gitt båndlegging (H730) i stedet for frigiving

Omsynssone	Askeladden-ID	VLFK-lok.	Område
H730_1	299630	146	Søreidsvågen/Håviskeland
H730_2	299612	150	Søreidsvågen/Håviskeland
H730_3	299627	151	Søreidsvågen/Håviskeland

Dette er de tre nyregistrerte lokalitetene som er særskilt regulert til bevaring (H730_1–3). Fylkeskommunen fant 13 automatisk fredete lokaliteter i Søreidsvika alene, og på Håviskeland, der ingen kulturminner var kjent fra før, var 26 av 84 prøvestikk positive.⁴⁴⁷

Uklarhet som må avklares: ID 66479, tuft fra middelalder på Agdestein (Stord), har bevaringssone H570_1 etter føresegn 3.3.4 og står samtidig i vedlegg 2 som søkt frigitt.

⁴⁴⁷ Vestland fylkeskommune, Arkeologiske registreringar, s. 810 (Søreidsvika) og s. 1071 (Håviskeland). Konsekvensutredningen for kulturarv setter KA-7 Tveit/Epland, KA-8 Holma og KA-10 Håviskeland til middels verdi, jf. KU temarapport kulturarv, tabell 0-1, s. 10.

Vedlegg F – Kildeliste

Dokumenter merket * inngår ikke i Statens vegvesens høringspakke for reguleringsplanen. For planomtalen til kommunedelplanen (2016), de tre 2017-dokumentene og Statsforvalterens fråsegn fra 2021, som ikke er lagt ut av Statens vegvesen, er det oppgitt lenke til arkivkopi (archive.org), og for departementets vedtak fra 2019 og fastsettingen av planprogrammet i 2023 lenke til regjeringen.no; øvrige dokumenter merket * kan ettersendes på forespørsel. Sidetall i fotnotene er trykte sidetall der ikke annet er sagt.

Plandokumenter til høring (Statens vegvesen, 30.09.2024, der ikke annet er oppgitt)

- Planomtale E39 Ådland–Svegatjørn, 30.09.2024, revidert 24.03.2026, 267 s.
- Reguleringsføresegner E39 Ådland–Svegatjørn, 30.09.2024, revidert 23.04.2026, med vedlegg 2 (kulturminne som vert søkt frigjevne).
- Planprogram E39 Stord–Os, fastsatt av Kommunal- og distriktsdepartementet 26.09.2023.
- Kommunal- og distriktsdepartementet, Fastsetjing av planprogram for statleg reguleringsplan for E39 Stord–Os (Ådland–Svegatjørn) i kommunane Stord, Tysnes og Bjørnafjorden, brev til Samferdselsdepartementet 26.09.2023, ref. 22/2603-28.* Tilgjengelig på <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fastsetjing-av-planprogram-for-statleg-reguleringsplan-for-e39-stord-os-adland-svegatjorn-i-kommunane-stord-tysnes-og-bjornafjorden/id2995678/>
- Fagnotat naturmangfald (COWI), 210 s.
- KU temarapport naturmangfald, Hodnanes–Beltestad (COWI).
- KU temarapport masselager naturmangfald (COWI).
- Konsekvensutgreiing Hodnanes–Beltestad, samlerapport (COWI), 68 s.
- Konsekvensutgreiing for masselager, samlerapport (COWI).
- Rapport Utgreiing og vurdering av økologisk kompensasjon (COWI/Multiconsult).
- Vurdering av samla belastning på boreonemoral regnskog (Miljøfaglig Utredning, rapport 2024-46).
- E39 Stord–Os. Naturmangfald – kartlegging og verdivurdering (Asplan Viak, 22.03.2021).
- KU temarapport kulturarv, Hodnanes–Beltestad (COWI); Fagnotat kulturarv (COWI); KU temarapport masselager kulturarv (COWI).
- Fagnotat klima og energi (COWI), 99 s.
- Fagrapport prissette konsekvensar (COWI), 42 s.
- Fagrapport lokal og regional utvikling (COWI).
- Fagrapport Konsekvensanalyse av trafikktryggleiken.
- Utredning redusert standard (september 2024).
- Fagrapport veg – dimensjoneringsføresetnadar (Statens vegvesen, 30.09.2024).
- Berekraftstrategi E39 Ådland–Svegatjørn (Statens vegvesen, 30.09.2024).
- Fagnotat Vurdering av vassressursar (COWI).
- Fagrapport ROS-analyse (COWI); Fagrapport Skred (Skred AS); Fagrapport massedisponering; Fagrapport Ytre miljøplan; Fagrapport Undersøking og tiltaksplan syredannande berg; Fagrapport Støy; Fagnotat Friluftsliv, by- og bygdeliv (COWI).
- Notat Oppsummering av innspel til planoppstart (COWI); Oppsummering av innspel til planarbeidet, notat B11876r01.
- Oppsummering av innspel til planprogram etter høyring (august 2022).
- AMC (Aas-Jakobsen, COWI, Multiconsult), E39 Stord–Os, Bjørnafjorden bridge – FEED Design report, SBJ-33-P1-AMC-90-RE-100, rev. 0, 30.11.2023.

Tidligere plandokumenter og vedtak

- Statens vegvesen, E39 Aksdal–Bergen. Konseptvalutgreiing, hovudrapport (juni 2011).*

- Dovre Group og Transportøkonomisk institutt, KS1 E39 Aksdal–Bergen (31.05.2012).*
- Statens vegvesen, Planomtale, statleg kommunedelplan E39 Stord–Os, høyringsframlegg 01.11.2016.* Arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/SVV_planomtale_hoyringsframlegg_01-11-2016.pdf
- Statens vegvesen, KU Transport- og nyttekostnadsanalyse, E39 Stord–Os (september 2016).*
- Statens vegvesen Region vest, Høyringsuttalar til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for E39 Stord–Os, notat til Vegdirektoratet 19.10.2017, ref. 15/211055.* Arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/hoyringsuttalar-til-kommunedelplan-med-ku-e39-stord-os-med-svv-kommentarer-2017-10-19.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Retningslinjer for vidare planarbeid, 10.02.2019, og vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Stord–Os, 05.09.2019, ref. 15/2287-79.* Vedtaket: https://www.regjeringen.no/contentassets/ff6e853895e645eb83b770c847f65fbc/vedtak_statlig_kommunedelplan_e39_stord-os.pdf
- Statens vegvesen, presentasjon, folkemøte Tysnes 21.11.2019.*
- Statens vegvesen, Vurdering og sammenligning av brukonsepter for kryssing av Bjørnafjorden: Oppetid, versjon 1.0, 25.04.2016.*
- Statens vegvesen, Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift, 06.03.2022.*
- Statens vegvesen, teknisk notat Bjørnafjorden bridge – downtime due to wind, 10.02.2022.*

Uttalelser og registreringer fra offentlige myndigheter

- Fylkesmannen i Hordaland, høringsuttalelse til statlig kommunedelplan E39 Stord–Os, 23.01.2017, ref. 2015/6942.* Arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/fylkesmann-hordland-offentlig-ettersyn-statlig-kommundelplan-stord-os-2017-01-23.pdf
- Hordaland fylkeskommune, Fråsegn – Statleg kommunedelplan for E39 Stord–Os, fylkesutvalet sak PS 28/2017, 24.02.2017.* Arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/fraasegn-statlig-kommunedelplan-stord-os-hordaland-fylkeskommune-2017-02-24.pdf
- Statsforvalteren i Vestland, Fråsegn til offentlig ettersyn av statleg reguleringsplan E39 Stord–Os – utarbeiding av planprogram, 30.11.2021, ref. 2020/14172.* Arkivkopi: https://archive.org/download/hordfast_nmf/statsforvalteren_vestland_2021-fraasegn_til_offentleg_ettersyn_av_statleg_reguleringsplan_E39_Stord-Os--utarbeiding_av_planprogram.pdf
- Vestland fylkeskommune, Arkeologiske registreringar E39 Stord–Os 2022–2024, 1 780 s. (PDF datert 25.02.2025).*
- Vestland fylkeskommune, nyhetssak «Her budde dei første menneska i Vestland», vestlandfylke.no, 18.09.2023.*
- Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, Oppdrag om vurdering av fremtidig transportetterspørsel til Nasjonal transportplan 2029–2040 (10.06.2026).*
- Statens vegvesen, Byindeks Bergen 2018–2025, sak 12/26 til styringsgruppen for Miljøløftet, 27.03.2026.*
- Statistisk sentralbyrå, Regionale befolkningsframskrivinger 2026 (12.06.2026), Statistikkbanken tabell 14746, 14288, 13600 og 06913; Utslipp til luft, foreløpige tall for 2025 (04.06.2026).*

Statens vegvesens informasjonsmaterieil og korrespondanse (kapittel 6 og 7)

- Statens vegvesen, Reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os). Presentasjon av prosjektet, prosess og status, 17.12.2024 (vegvesen.no).*
- Statens vegvesen, Statleg reguleringsplan E39 Ådland–Svegatjørn (Stord–Os). Presentasjon av prosjektet, prosess og status, 28.04.2025.*

- Statens vegvesen, E39 Bokn–Bømlafjorden. Presentasjon lag/org 11 juni 2025.*
- Statens vegvesen, E39 Bokn–Bømlafjorden. Presentasjon prosjektet mars 2026 (18.03.2026).*
- Statens vegvesen, E39 Stavanger – Bergen kort fortalt, brosjyre august 2026.*
- Kjell Inge Davik, «Rogfast og Hordfast – slik skal det gjennomføres!», presentasjon, Bergen 23.11.2021.*
- Kjell Inge Davik, «Slik vil vi bygge i en viktig eksportregion», og Statens vegvesen v/vegdirektør Ingrid Dahl Hovland, «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem», presentasjoner, «Det nye Vestlandet», Scandic Flesland 10.11.2022.*
- Bergen Næringsråd, «Det nye Vestlandet 2026», arrangementsside, bergen-chamber.no (lest 28.09.2026).
- Statens vegvesen, nyhetssaker «Har funne 41 steinalderbuplassar i samband med ny E39» (2022) og «Reguleringsplanen for E39 Stord–Os er lagt ut på høyring» (22.06.2026), vegvesen.no.*
- E-post fra Statens vegvesen (K. J. Hove) til Norges Miljøvernforbund 10.09.2026, sak 26/245755-1, svar på innsynsbegjæring om kontakt med Stavanger2Bergen/Hordfast AS.*
- E-post fra Statens vegvesen (W. Kirkeby) til Norges Miljøvernforbund 21.09.2026, svar på spørsmål om reisetider og beregningsgrunnlag.*

Lover, forskrifter, veiledere og nasjonale føringer

- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), særlig §§ 4, 5, 8–12 og 37.
- Forskrift om konsekvensutredninger (2017), særlig §§ 17, 21–24 og 27–28.
- Lov om kulturminner § 8 fjerde ledd og § 9.
- Vannforskriften § 12.
- Høyesteretts dom HR-2026-1360-A (Førdefjord), 17.06.2026, særlig avsnitt 95–104.
- Klimaloven §§ 3–5, slik loven lyder etter endringslov 20. juni 2025 nr. 90.
- Plan- og bygningsloven §§ 4-2, 6-4 og 16-2; forvaltningsloven § 17.
- Rundskriv T-2/16, Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet.
- Miljødirektoratet, veileder M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø, kap. 11 (nettversjon, sist oppdatert april 2025).
- Statens vegvesen, håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021), vegnormal N100 Veg- og gateutforming og håndbok N200 Vegbygging.
- Finansdepartementets ordning for ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringer (KS1/KS2).
- Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.
- Meld. St. 35 (2023–2024) Bærekraftig bruk og bevaring av natur.
- NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp.
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (kgl.res. 24.01.2025) og for klima og energi (kgl.res. 20.12.2024).
- Byvekstavtale for Bergensområdet 2019–2029.
- Statens vegvesen m.fl., NTP 2029–2040, utredningsoppdrag 2: Utfordringsbilde og mobilitetsbehov, 29.05.2026.
- Regjeringens prinsipper for økologisk kompensasjon (2019), slik de er gjengitt i Rapport økologisk kompensasjon.

Eksterne fagarbeider

- Vista Analyse, Samfunnsnyttene av Hordfast. Bompenger og nyttevirkninger, rapport 2025/20 (Holmen og Homleid, 24.08.2025), på oppdrag fra Naturvernforbundet Hordaland og Norges Miljøvernforbund.*
- Vista Analyse, Vurderingsgrunnlaget for investeringsprosjektet Hordfast. Merknader til reguleringsplanen fra 2026, rapport 2026/50 (Holmen, Homleid og Østli). Oversendes som eget dokument sammen med

uttalelsen.*

- Norges Naturvernforbund, Statens vegvesen sin rapport om klimagassutslipp fra Hordfast har feil forutsetninger og dermed feil konklusjon, notat 26.09.2022.*
- T. Moan, O. D. Økland og O. A. Øiseth, «Analysis and Design of Floating Bridges: Recent Advances and Challenges», i Large Floating Solutions, Lecture Notes in Civil Engineering 636, Springer 2025.*
- D. Sekulic m.fl., «Analysis of vehicle path tracking ability and lateral stability on a floating bridge under a crosswind», Journal of Wind Engineering & Industrial Aerodynamics 227 (2022) 105070.*
- A. Hörteborn m.fl., «Risk analysis methodology for ship-bridge allisions», Engineering Structures 347 (2026) 121731.*
- E. R. Sørle m.fl., «Geohazard evaluations on clay-rich submarine landslides combining experimental and numerical methods», Proceedings of ISFOG 2025.*
- M. Vanneste m.fl., «A novel quasi-3D landslide dynamics model: from theory to applications and risk assessment», OTC-29363-MS, 2019.*

Medieomtale

- Tysnesbladet 01.12.2022, s. 10–11, «Fann 145 steinalderbuplassar på Tysnes» og «Vegvesenet om funna: Av stor historisk verdi».*
- Tysnesbladet 28.09.2023, s. 7, «Sjå kvar Hordfast-arkeologane gjorde flest funn».*
- Bergens Tidende 10.03.2022, «Hordfast blir klimavinner i ny rapport».*
- Bergens Tidende 12.03.2022 (oppdatert 13.03.2022), Erik Fossen, «Allerede i høst fikk politikere nye klimaargumenter for Hordfast. Først nå kan Naturvernforbundet peke på alt de mener er galt».*
- Bergens Tidende 08.06.2023, Atle Andersson, «Vegvesen-topp roser Hordfast: – Vår tids bergensbane».*