

19. april 2012

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Finansminister Sigbjørn Johnsen

KONSEPTVALGUTREDNING FOR RV. 80 I BODØ

Innledning og sammendrag

Det er gjennomført konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) for rv. 80 Løding–Bodø sentrum i Bodø kommune, Nordland. Etter hva vi forstår, ligger saken fortsatt til behandling, uten at regjeringen har gjort noen vedtak.

Naturvernforbundet mener at KVU-en og det eksterne kvalitetssikringsdokumentet i for liten grad forholder seg til klima- og miljøutfordringene. Konseptvalget må ta utgangspunkt i kunnskap og anbefalinger som framkommer bl.a. i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023, der kollektive transportløsninger for byområdene vektlegges tungt, framfor kapasitetsutvidelser i veinettet. NTP-forslaget viser at utbygging av rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset vil gi økte CO₂-utslipp, både fra bygging av vegen og fra trafikken på den.

Veipakke, bypakke og KVU

Statens vegvesen sammen med Salten Regionråd la fram forslag til "Vegpakke Salten", som i hovedsak tar for seg vegforbindelsen mellom Fauske og Bodø. Denne ble vedtatt som grunnlag for det videre arbeidet. Salten Regionråd ser for seg en region med felles arbeidsmarked, og vil ha veger som fremmer en slik utvikling. Vi kan ikke se at det da var utredet om større satsing på kollektivtrafikk (buss og tog) kunne redusere behovet for kapasitetsøkning på rv. 80 – til tross for at Statens vegvesen forpliktet til å utrede dette gjennom rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging samt firetrinnsprinsippet i vegnormalene, f.eks. av jernbanens potensial for persontransport. Jernbanespolet ligger parallelt med E 6 / rv. 80 mellom Rognan (Saltdal) og Bodø. Reisetida fra Bodø til Fauske med tog er ca. 40 minutter og til Rognan 1 time.

Den delen av veipakka som lå i Bodø kommune, ble seinere inkludert i "Bypakke Bodø". Statens vegvesen har gjennom hele prosessen lagt til grunn at det vil skje en vesentlig økning av biltrafikken mellom forsteder og sentrum og har promotert kapasitetsøkning på rv. 80 som beste løsning på et framtidig transportproblem.

Bypakka inneholder også grep for å satse på kollektivtransport og sykkel, men – som nevnt over – også veibygging som tilrettelegger for en sterk vekst i biltrafikken. Det å satse på to motstridende løsninger på samme transportproblem kan enten føre til økonomiske problemer for vegprosjektet, eller manglende gjennomføring av tiltakene for å redusere biltrafikken, med påfølgende konsekvenser for miljø og framkommelighet.

Bodø kommune vedtok i august 2008 kommunedelplan for ny firfeltsvei på rv. 80 Naurstadhøgda–Thallekrysset, som går mellom kommunens forsteder og sentrum. Ifølge planen skal mesteparten av strekningen bygges som firefeltsveg, der deler av den legges i en toløpstunneler. Delstrekningen Hunstadmoen–Thallekrysset er omtalt i transportetatens planforslag for NTP 2014–2023. Dette delprosjektet vil koste om lag 1,55 mrd. kroner, derav 0,15 mrd. kroner i statlige bidrag. Det betyr at mer enn 90 prosent av utbyggingskostnadene skal dekkes gjennom bompenger.

I 2010 begynte Statens vegvesen arbeidet med en KVVU for rv. 80 Løding–Bodø sentrum, som var ferdig i februar året etter. Etterfølgende ekstern kvalitetssikring var fullført i juli samme år.

I KVVU-en er det redegjort for forskjellige løsninger på trafikkhåndteringen: nullalternativ, kollektivkonsept, utbyggingskonsept og et kombinasjonskonsept. De to sistnevnte inneholder begge en firefeltsløsning med lengre tunneler. Når vi inkluderer nåværende rv. 80 med tre felt og en tofelts kommunal veg, vil det ved disse alternativene være nå kjørefelt som betjener det samme området. I kollektivkonseptet utvides trefeltsvegen til fire felt, derav to kollektivfelt. I tillegg innføres det kjøprising og parkeringsrestriksjoner i kollektivkonseptet.

Kollektivkonseptet – som er en framtidsrettet løsning, som reduserer biltrafikken og CO₂-utslippene – er ikke anbefalt, verken av Statens vegvesen eller av de eksterne kvalitetssikrerne. Isteden anbefales kombinasjonskonseptet, som ifølge transportmodellen (som har sine svakheter) vil gi 1300 tonn høyere CO₂-utslipp årlig enn kollektivkonseptet.

Rapporten fra de eksterne kvalitetssikrerne refererer ikke CO₂-utslippsmengden ved de ulike alternativene, når disse drøftes. Det kan se ut som om de ikke forholder seg til at reduserte klimagassutslipp er nasjonal politikk og også et krav definert i KVVU-en.

Vi vil referere følgende fra deres rapport (side 37):

Lokal støy og forurensing

Kjøring med bil fører til ulike typer forurensing (negative eksterne virkninger). Mye av denne forurensingen (CO₂-utslipp, støvpartikler og lignende) betaler trafikantene for gjennom drivstoffavgifter. Disse er derfor internalisert og kan ikke brukes som argument for bomavgifter. Lokale støy- og forurensingsproblemer derimot, bør trafikantene betale for, da kan en bomavgift som er høyere enn den som er best i fravær av slike problemer, være en løsning.

Dette avsnittet betyr at kvalitetssikrerne mener at det ikke trengs ytterligere virkemidler for å redusere norske CO₂-utslipp, så lenge det eksisterer drivstoffavgifter. Det er i full strid med Stortingets klimaforlik, som har definert egne utslippsmål for transportsektoren, noe også NTP-forslaget tar utgangspunkt i. Det er også i strid med KVVU-en, som faktisk stiller krav om reduserte klimagassutslipp. Bomavgifter og andre restriktive grep er et sentralt virkemiddel i norsk klimapolitikk. Dette tyder på at det gjennomførte kvalitetssikringsarbeidet har store mangler.

Transportetatens planforslag

I transportetatens NTP-forslag, lagt fram 29. februar, kan vi lese bl.a. følgende (side 9):

Det er behov for å redusere transportomfang og endre transportmiddelfordelingen i byene. Veksten i persontransporten må tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling. I byene må det derfor satses på kollektivtransport, gange og sykkel kombinert med restriktive tiltak for den private biltrafikken.

Videre (side 23) kan vi lese følgende:

Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger.

NTP-forslagets vedlegg, som også bringer klimagassberegninger for utbyggingsprosjekter (side 46)¹, viser at prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset vil gi økte CO₂-utslipp, både fra bygging av vegen og trafikken på den. Det er i så fall i strid med både KVVU-ens krav og det nasjonale målet om reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren.

¹ Se: http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_16_prosjektomtaler.pdf

Naturvernforbundet ønsker med dette brevet å gjøre Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet oppmerksomme på svakhetene og manglene i KVU-en og det eksterne kvalitetssikringsarbeidet for rv. 80 Løding-Bodø sentrum. Naturvernforbundet mener at den anbefalte løsningen strider med nasjonal miljøpolitikk og prinsippene i NTP-forslaget. Vi ber regjeringen fatte vedtak i denne saken som gjør prosjektet i overensstemmelse med nasjonal politikk.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Haltbrekken', followed by a long horizontal flourish.

Lars Haltbrekken
leder