

13. oktober 2012

Samferdselsminister Marit Arnstad
Miljøvernminister Bård Vegar Solhjell

KVU OG KS1 FOR E 39 BERGEN–AKSDAL

Vi har forstått at regjeringen snart skal fatte vedtak om E 39 Bergen–Aksdal på bakgrunn av konseptvalgutredning (KVU) som har vært på ekstern kvalitetssikring (KS1).

Naturvernforbundet mener at planene om og diskusjonen rundt en ferjeløs stamveg Trondheim–Kristiansand ikke har tatt hensyn til natur- og miljøspørsmål. I dette brev vil vi konsentrere oss om E 39 Bergen–Aksdal og valg av framtidig forbindelse Os–Stord.

Naturvernforbundet er sterkt imot de foreslåtte ferjefrie vegløsningene. Dette er våre hovedgrunner:

1. Økt trafikk gir økte utslipp og strider med klimamål

Visjonen bak ferjeløs veg, å skape et enhetlig arbeidsmarked Bergen–Stavanger, betyr å skape mer trafikk. Flere folk skal reise lenger. Å planlegge for økt pendling og mulig mangedobling av trafikkmengden betyr i klartekst økt forurensing og økte utslipp fra en av landets verste utslippskilder – vegtrafikken. Dette står i skarp strid med vedtatte klimamål, bl.a. Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten i storbyregionene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Flere langpendlere vil selvsagt øke den generelle trafikkmengden i Bergen og forverre forurensingssituasjonen. Ny firefeltsveg fra Os til Rådals-krysset (Lagunen) vil forverre den allerede kritiske forurensingen i dette området på kalde vinterdager. Målinger har vist like høye og ulovlige verdier i Rådal/Lagunen som på Danmarks plass og i sentrum.

Det er selvmotsigende om regjeringen på den ene siden stiller en rekke krav til Bergen kommune for å begrense biltrafikken, og samtidig godkjenner en plan hvor selve målet er å øke vegtrafikken.

Kritikk av Statens vegvesens framstilling

I høringsuttalelsen fra Naturvernforbundet Hordaland (datert 15. november 2011) til KVU om E 39 Aksdal–Bergen peker vi på flere store svakheter i KVU-en.

Verken KVU- eller KS1-rapporten inneholder noen som helst beregning av klimagassutslipp fra bygging og vedlikehold av de nye vegløsningene. KVU-en har én, kort tabell med CO₂-utslipp for trafikken på de ulike alternativene, men uten noen forklaring av premissene. Tallene blir dermed umulige å etterprøve.

Vi minner om at hovedoppslaget i mange media da høyhastighetsutredningen kom, nettopp var de store beregnede utslippene under byggingen av disse. Når relativt miljøvennlige jernbaneprosjekter blir politisk skutt ned pga. beregninger av CO₂-utslipp ved bygging, kan ikke Naturvernforbundet godta at store vegprosjekter slipper unna med å hoppe bukk over hele temaet.

Før noe endelig vedtak fattes om E 39 Bergen–Stord, må det gjennomføres en seriøs utredning av hvilke klimagassutslipp de ulike alternativene vil gi, inkludert bygging, drift og vedlikehold.

2. Ødelegging av natur- og kulturlandskap

Alle de planlagte ferjeløse vegalternativene er radikale inngrep i den vestlandske fjordnaturen. Denne ble av National Geographic kåret til verdens beste reisemål, mye pga. få naturinngrep.

Natur- og kulturlandskapene rundt Bjørnefjorden er unike og vil bli skjemet av begge de gjenværende hovedalternativene:

- Eventuell flytebru vil bli rekordlang, skjære tvers over den åpne Bjørnefjorden og være synlig i mils avstand fra alle kanter – og sannsynligvis gi store ødeleggelser ved ilandføringen på begge sider. Spesielt vil det populære øyparadiset Søre Øyane i Os bli rammet om en firefelts motorveg skal føres tvers over området.
- Indre alternativ er en omveg mot sør og går midt gjennom ulike kulturlandskap samt fjordnatur. Ekstra veglengde i forhold til dagens vegtrasé for E 39 er opptil 45 km. Flere nye mil med opptil firefelts motorvegstandard vil definitivt ikke bli usynlig, med sju bruer, skjæringer og fyllmasser fra 26,5 km med tunneler.

Vi framholder også den uttalte skepsisen fra Direktoratet for naturforvaltning, som bl.a. blir formulert slik i deres uttalelse til NTP datert 27. juni 2012:

Ut fra at noen aktuelle store bruprosjekter vil berøre store natur- og landskapsverdier, mener DN prioritering av fergeavløsningsprosjekter må bero på avveininger der konsekvenser for landskaps- og naturverdier tillegges stor vekt. Fergefri E39 langs vestlandskysten bør ikke være noe mål som overstyrer andre relevante og «vanlige» prosjektkriterier – herunder natur- og landskapshensyn.
(Side 1)

Samtidig vil mange fjordkryssinger innebære betydelige miljøkonsekvenser i noen av Norges aller mest verdifulle natur- og landskapsområder. DN mener fergefri E39 ikke bør være noe mål i seg selv. Når det skal avklares hvilke fergeavløsningsprosjekter som bør gjennomføres, mener DN dette bør gjøres som ledd i avveininger av utviklinga for regioner langs kysten, for aktuelle kyst- og fjordområdeavsnitt, der også miljøforhold og særlig konsekvenser for landskapet kommer godt fram.
(Side 5–6)

Naturvernforbundet kan ikke se at konsekvensene for landskap og natur er blitt godt nok drøftet, og ber om at dette blir gjort før noe utbyggingsvedtak blir fattet.

Kritikk av Statens vegvesens framstilling

Naturvernforbundet Hordaland har av Statens vegvesen etterlyst tegninger, fotomontasjer og illustrasjoner fra ulike steder på de forskjellige vegalternativene. I svaret står dette: "På dette plannivået blir det ikkje utarbeidd konkrete linjer, berre grove korridorar. Alternative plasseringar vil bli handsama i ein kommunedelplan dersom regjeringa går inn for å gå vidare i eit neste plansteg."

Naturvernforbundet mener det er oppsiktsvekkende at politikerne skal ta valg om milliardinvesteringer uten å ha anledning til å se skisser over hvordan vegene, bruene, skjæringene og fyllingene vil se ut i virkeligheten. Med tanke på de detaljerte krav som alle husbyggere blir møtt med, er det uholdbart at gigantprosjekter som dette ikke er pålagt tilsvarende visualisering.

Vi krever at Statens vegvesen blir pålagt å skaffe til veie skisser over hvordan vegene, bruene, skjæringene og fyllingene vil se ut i virkeligheten, før noe endelig vedtak om E 39 Os–Stord blir fattet.

3. Vi har ikke råd

Enten en ny veg går med bru fra Os til Reksteren eller over Fusa, vil vi ende opp med en stor mengde nye bruer og tunneler – som er ekstremt dyre å vedlikeholde. Alt i dag strir

vi med et voldsomt vedlikeholdsetterslep. Naturvernforbundet vil derfor prioritere vedlikehold og sikring av de vegene vi alt har. Vi anbefaler også satsing på ny og miljøvennlig ferjeteknologi, med bl.a. utprøving av batteriferjer.

Kostnad bare for bru over Bjørnefjorden blir av Statens vegvesen oppgitt til 9–20 milliarder kroner.

4. Misvisende reisetider

Oversikten over reisetider for de ulike alternativene tar alle utgangspunkt i Rådal. Dermed ekskluderes 15–30 minutters reisetid mellom Bergen sentrum og Rådal, noe som bidrar til at reisetidene kan framstå som vesentlig kortere enn hva de i praksis vil bli fra Bergens sentrum – og dermed gi et feilaktig inntrykk.

I sammenlikningen av de ulike alternativene er 0-alternativet (SB-K1, dagens ferjeløsning) og 2-alternativet (SB-K2, oppgradert ferjetilbud) beregnet med trasé over Søfteland–Kaland–Valle–Nestun, noe som gir ekstra lang reisetid. Alle andre alternativ er beregnet med ny veg Os–Rådal, en veg vi vet kommer i alle fall. Slik blir ferjealternativet urettmessig dårlig framstilt.

Vi vil også nevne at hele 74 prosent av dagens trafikk Stord–Os ikke er næringstransport, men fritidstrafikk, ifølge informasjon fra Statens vegvesen.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder