

Oslo, 8. mai 2015
Deres ref.: 2014/013702-012

Statens vegvesen, Vegdirektoratet
firmapost@vegvesen.no

HØRINGSUTTALELSE TIL UTREDNING OM FORBINDELSER MELLOM ØSTLANDET OG VESTLANDET

Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Framtiden i våre hender viser til høring av utredning av forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet og avgir herved en felles uttalelse.

Utredningsform

Organisasjonene bak denne uttalelsen avviser ikke tanken om å konsentrere innsatsen for å oppnå et fungerende vegnett mellom Østlandet og Vestlandet, slik at den totale ressursinnsatsen kan reduseres.

Likevel mener vi at utredningen har store svakheter. Den burde vært gjort som en konseptvalgutredning basert på den velkjente firetrinnsmetodikken, som starter med å drøfte samfunnets behov og deretter alternative løsninger. Det ville ha betydd en utredning som også drøfter konsepter som betyr å redusere transportomfanget og flytte transport mellom ulike transportformer. Vi registrer at utredningen som er gjort nå, legger til grunn at vegnettet skal utvikles til såkalt vegnormalstandard og basert på trafikkprognoser. Den vurderer heller ikke tiltak som innebærer å redusere transportomfang eller flytte transporter f.eks. fra veg til sjø og bane og fra luft til bane. Dette er sterkt kritikkverdig og gjør at utredningen ikke kan betraktes som et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

Før beslutninger tas, ber vi om at det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning, som vurderer hele transportsystemet mellom Østlandet og Vestlandet.

Trafikkforutsetninger neppe i tråd med klimaforliket

Tabell 5.1 i utredningen viser trafikkmengdene i 2013 samt forutsatte trafikkmengder i referansealternativet i 2050. For E 39 ved Flekkefjord/Tronvik legges det til grunn en vekst fra 5280 kjøretøy i døgnet i 2013 til 16 030 i 2050. For E 39 Rogfast er det forutsatt en vekst fra 3770 til 12 670, mens den for E 39 Bjørnafjorden er fra 2020 til 13 350. For rv. 7 over Hardangervidda legger utredningen til grunn en trafikkvekst fra 930 kjøretøy i døgnet i 2013 til 4450 i 2050, gitt referansealternativet.

Disse trafikkmengdene kan umulig være forenelig med klimaforliket. Hvor skal det bli av bilene? Har de ikke start eller mål i noen av de store byene, nettopp der personbiltrafikken ikke skal vokse?

Videre må vi finne svar på hvilke endringer i og omfordelinger av transportomfanget en bedre veginfrastruktur vil utløse. Vi har fått tilsendt beregninger over dette fra Vegdirektoratet.¹ Det er verd å understreke at beregningene ikke legger til grunn at bedre infrastruktur vil påvirke etterspørselen etter godstransport. Det er antakelig en optimistisk forutsetning. Det er også kjent at Vegdirektoratets transportmodeller ikke

¹ E-post fra Oskar Kleven i Vegdirektoratet, 27. januar 2015.

fanger opp transportkonsekvensene av arealbruksendringer som følger av reisetidsendringer. Det gjør at trafikkveksten som følge av reisetidsreduksjoner antakelig er undervurdert i beregningene, noe både forskning og empiri bygger opp om.

Til tross for dette viser beregningene Vegdirektoratet har utført, at et nytt vegnett i Sør-Norge, med ferdig utbygd E 6 til Otta, E 18 til Kristiansand, E 39 Kristiansand–Bergen samt utbygging av E 134 via Rauland med arm til Bergen, vil redusere godstransportarbeidet med jernbane på norsk område (inkludert transitt gjennom Sverige) med hele 11 prosent. Samtidig vil bilføreromfanget for Norge som helhet øke med hele 7 prosent. Dette er, tross svakhetene i beregningsmodellen, store tall, når vi tar hensyn til at de gjelder for hele landet og utløses av veginvesteringer i bare deler av Sør-Norge. Det er også verd å understreke at beregningene forutsetter kraftig satsing på jernbanen, med bl.a. nye delstrekninger, utbygging til dobbeltspor, mange nye kryssingsspor og nye stasjoner og terminaler, som skal gi reisetider med tog Oslo–Bergen på 4:15 timer, Oslo–Kristiansand på 3:20 timer og Kristiansand–Stavanger på 2:40 timer. Dette er store investeringer som ikke analyseres, men som legges til grunn, uavhengig av om stor vegsatsing bidrar til å undergrave trafikkgrunnlaget for jernbanen betydelig.

Trafikkveksten som genereres som følge av nye veger, kommer i tillegg til den generelle veksten i trafikken som forutsettes i referansealternativet (tabell 1 i utredningen). Dette vil forsterke trafikkutfordringene og true klimaforlikets mål ytterligere.

I tillegg er det verd å huske på at 70 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser skyldes reiser som er lengre enn 100 km.² Det gjør at arbeidet med å redusere klimagassutslipp og miljøproblemer fra transport vi ikke kan begrenses til å gjelde bare storbyområdene.

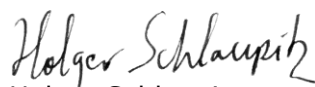
Bygging av infrastruktur inkludert veger gir betydelige utslipp i byggefasen, som inntil nå har vært betydelig undervurdert i Statens vegvesens beregninger.³

Inngrepsutfordringene av eventuell utbygging av vegnettet mellom Østlandet og Vestlandet kan bli betydelige. Vi tar sikte på å kommentere dette nærmere i forbindelse med utarbeidelsen av en helhetlig konseptvalgutredning for transportsystemet mellom Østlandet og Vestlandet.

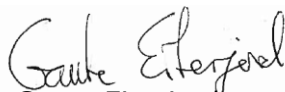
Avslutning

I påvente av en helhetlig konseptvalganalyse ber Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Framtiden i våre hender om at bedre vedlikehold samt mindre utbedringer av eksisterende vegnett legges til grunn som strategi for utvikling av vegnettet mellom Østlandet og Vestlandet.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagsjef i
Naturvernforbundet



Gaute Eiterjord
sentralstyremedlem i
Natur og Ungdom



Tonje Orsten Kristiansen
rådgiver i
Framtiden i våre hender

² «Å reise er å leve», artikkel i tidsskriftet Klima 4-2013, skrevet av forsker Borgar Aamaas ved Cicero – senter for klimaforskning: <http://www.cicero.uio.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

³ Klimagassutslipp på 30 tonn CO₂ per million krone i entreprisekostnad er foreløpig konklusjon fra et arbeid i regi av Universitetet i Agder.