

Vedtekne uttalar på årsmøte i Naturvernforbundet Hordaland 2024

1: De store samferdselsprosjektenes tid er forbi – leve Bergensbanen!

1. Enorme arealer av norsk natur blir ødelagt hvert eneste år. Bygging av motorvei blir, med rette, trukket frem som en versting. Miljøbevegelsen har alltid pekt på jernbane som et bedre alternativ, men også jernbanebygging gir miljøproblemer, og bør derfor også vurderes kritisk.
2. Jernbanen er miljøvennlig i drift, men bygging av store, nye jernbaneprosjekter gir mange av de samme skadene på natur og klima som motorveiene forårsaker. Natur blir bygget ned og masser må dumpes. I de tilfeller hvor et nytt jernbaneprosjekt faktisk kan gi klimagevinst, ligger den lenger frem i tid enn vi har tid til å vente på. Det er nå vi må kutte.
3. Naturvernforbundet Hordaland mener at en sikring og utbedring av dagens hovedveier er bedre for miljøet enn å bygge stort og nytt, jamfør E39/Hordfast. Av samme grunn, bør miljøbevegelsen bruke sin politiske energi på å sikre at dagens sårbare jernbanenett rustes opp, heller enn å støtte høyfartsbaner eller Nord Norge-banen.
4. Bergensbanen er den viktigste transportåren for gods mellom Oslo og Bergen. I dag har banen et akutt behov for oppgradering. Påliteligheten må bedres, ellers risikerer vi at store mengder gods overføres fra bane til vei, og at reisende velger vekk jernbanen. Kapasiteten og regulariteten må økes ved å bygge flere kryssningsspor, som koster relativt lite, gir små naturinngrep, men stor gevinst.

Det haster spesielt med et nytt dobbeltspor Arna – Stanghelle. Å bygge dette, gir dessverre både utslipp og problemer med massedeponier, men er avgjørende for Bergensbanens videre eksistens: Store deler av dagens trase mellom Arna og Stanghelle er fra 1800-tallet, og rasfaren uakseptabel. Motorvei Trengereid-Arna skrinlegges.

5. Å bygge Ringeriksbanen i den form som nå er planlagt, vil gi kortere reisetid, men medføre store utslipp og uakseptable naturinngrep. Naturvernforbundet Hordaland mener prosjektet i sin nåværende form bør avsluttes. For E16 utarbeides planer som i hovedsak innebærer at dagens vei utbedres, mens det for jernbanen gjennomføres en ny planprosess for å finne bedre løsninger mellom Oslo og Hønefoss.

6. Bedre regularitet, økt frekvens og noe kortere reisetid, vil kunne ta noe av passasjertrafikken fra fly til Bergensbanen. Dette vil likevel ikke være nok for å få ned flyutslippene så det monner. Vi vet ikke ennå om el-fly eller bærekraftig flybrennstoff i fremtiden vil bli brukt kommersielt på strekningen Oslo-Bergen. Derfor må vi få høyere flyavgifter, parallelt med opprusting av Bergensbanen. Nye rullebaner og flyplasser må ikke bygges. Kort reisetid kan ikke trumfe alle andre hensyn.
7. For fremtiden må de overordnede grepene være å reise mindre, ikke mer, og å vedlikeholde bedre og gjenbruke fremfor å bygge stort og nytt.

2: Rein, rettferdig og naturvennlig energi

I den norske offentligheten er det skapt et inntrykk av at vi må ha mer fornybar kraft og energi, nærmest koste hva det koste vil. I så måte er tittelen på Energikommisjonens NOU-rapport symptomatisk; "Mer av alt – raskere".

Regjeringen får følge av tunge aktører i å skape inntrykk av akutt kraftmangel: NHO, LO og interesseorganisasjoner for kraftbransjen presser på for omgående utbygging av ny kraft. Men anslagene over kraftbehovet spriker voldsomt. Vi blir fortalt at vi må være villige til å ofre naturen for å kunne opprettholde velferden, levestandarden, konkurransekraften i det grønne skiftet og overholde våre forpliktelser til utslippskutt av klimagasser.

Naturvernforbundet Hordaland avviser myndighetenes og kraftlobbyens fortelling om at vi står i en prekær situasjon når det gjelder tilgang på rein energi og kraft. Deres fortelling åpner opp for irreversible naturødeleggelser. Ukritisk utbygging av ny energi vil gå sterkt utover både naturen og naturbaserte næringer i en tid da naturen allerede bygges ned i et skremmende tempo. Tvert om, vi må i stedet begrense unødvendig energibruk, og vi må skaffe 'ny' energi ved å økonomisere med dagens forbruk, og dernest bygge ut energi der det ikke ødelegger naturen.

Regjeringen har satt som mål at vi skal spare 10 TWh i bygg innen 2030. NVH mener at potensialet er mye større – vi må sette høyere mål. Men dette betyr at vi uansett må spare minst 1,7 TWh hvert år frem mot 2030. NVH mener at utbygging av arealkrevende ny kraft uansett ikke skal finne sted før målsettingen om sparing er oppnådd, år for år.

I den grad det er behov for mer kraft, må vi prioritere oppgradering av vannkraftverk, mikroproduksjon av strøm på de tusen tak, berg-, jord- og solvarme og varme fra prosessindustrien og datasentre og annen varmegjenvinning som solfangere, varmepumper og varmetermos i grunnen. Bærekraftig bruk av bioenergi kan også gi et godt bidrag, det samme gjelder etterisolering av eksisterende bygg. Men alt dette er

investeringer som ikke 'tar av' om det ikke er lønnsomt på rimelig kort sikt. Det er to faktorer som styrer dette: Strømprisen og støtten til ENØK-investeringer.

Enova, statens redskap for energisparingstiltak, må få radikal økning i midler. Dette er det billigste og raskeste virkemidlet for å skaffe mer energi uten å skade naturen. Reglene for bevilgninger fra Enova er fortsatt altfor stivbeinte, snart tre år etter at regjeringen lovte å endre dem. Enova må få retningslinjer som tillater støtte til gradvise enøk-forbedringer, med egeninnsats, og som prioriterer folk med dårlig råd i kalde boliger.

Strømprisene varierer betydelig, og er i lange perioder svært høye. Selv om strømstøtteordningen regjeringen har innført demper de mest usosiale utslagene for mange, rammer den fortsatt hardest de som har lite fra før. Derfor mener vi strømstøtteordningen og en politisk styrt strømpris må utformes slik at mye av prisen kompenseres tilbake til folket med et likt beløp til hver. Som flere økonomer har påpekt i det siste, er dette den mest sosialt rettferdige måten å fordele inntektene fra uthenting av felles naturressurser. Da vil storforbrukere bare bli kompensert for litt av forbruket, mens de som har lavt forbruk (stort sett de som har minst penger) vil tjene på ordningen. Samtidig vil ikke kompensasjonen bli redusert for de som klarer å spare på strømmen.

NVH mener det beste hadde vært om strømprisen kom under politisk kontroll, slik at den blir forutsigbar, rettferdig og utløser omfattende investeringer i ENØK-tiltak.

3: Bybane haster – ikke motorvei

Kampen om begrensede midler i Nasjonal Transportplan (NTP) er nå inne i siste fase. I mange år har *fremkommelighet* vært viktigste mål i NTP. *Miljø* har vært et annet mål i NTP-arbeidet, men dette konkurrerende målet har alltid vært underordnet fremkommelighet. Ødeleggelse av naturmangfold og klima har vært lite vektlagt sammenlignet med tiltak som gir raskest fremkommelighet. Konkurranseskraft for næringslivet har vært et mye brukt argument for raske veier.

Nye standarder med brede motorveier har gjort denne ubalansen mellom miljø og vegbygging verre enn på lenge. 4-felt med 110 km/t raserer langt mer natur enn veibygging gjorde tidligere. Norsk samferdselspolitikk trenger en dramatisk vending.

Moratorium: Sett all bygging og planlegging av motorvei på pause

I dag er de store naturødeleggelsene fra bygging av Europavei E18 på Sørlandet synlige. Regjeringen har valgt å bygge motorvei gjennom Lågendeltaet: Området hadde den sterkeste vernestatus Norge kan gi. I vårt fylke planlegger Statens vegvesen (SVV) fire

felt for E39 med 110 eller 100 km/t for Hordfast og en forlengelse sørover med tilsvarende ødeleggelser mellom Bokn og Bømlafjorden.

Fjordkryssing og 4-feltsmotorvei med Hordfast er totalt unødvendig. Risikoen med prosjektet er dramatisk: De tre viktigste risikoer er kostnadseksplasjon, store klimautslipp og dramatiske naturødeleggelser. Basert på erfaringer fra andre store vegprosjekt, er det sannsynlig at Hordfast ender med en prislapp på minst 60–70 mrd. Da kan Vestlandet glemme de fleste andre viktige samferdselsprosjekt som skal sikre innbyggerne trygge, rassikre veier med gul midtstripe, og gi bedre kollektivtilbud med jernbane og bybane.

Klimautslipp (og energibruk) bare fra byggefasen er svært store. Oppdaterte anslag fra Vegvesenet gir utslipp for areal- og bygging gir nær 1,3 million tonn CO₂, noe som tilsvarer hele 573 000 flyreiser mellom Bergen–Stavanger. Med dagens trafikk tilsvarer det hele 72 år med flyreiser frem i tid!

Omfanget av naturødeleggelsene er det ingen som lenger benekter. Til sammen 647 fotballbaner med natur og dyrket mark forsvinner, hvorav hele 240 fotballbaner med svært verdifull natur.

Gi prioritet til skinnegående transport

Transport står for vel 30 prosent av klimagassutslippene i Norge. Jernbanen er nesten utslippsfri i drift. I praksis kommer alle transportutslipp i dag fra bil, lastebil, båt og fly. En reisende t/r mellom Oslo og Bergen som tar tog, slipper ut 7 kg CO₂ for hver passasjer. Utslipp er dobbelt så høyt ved bruk av elbil, vel 8 ganger så høyt CO₂ med fly og 12 ganger så stort utslipp med karbondrevet bil (<https://klimatsmartsemester.se/>)

Bygg Bybanen mot Åsane i to faser

Bybanen til Åsane er et viktig natur- og klimaprojekt i Bergen. Den er et arealgjerrig kollektivtilbud. Vestland fylkeskommune i forståelse med Bergen kommune planlegger nå å påbegynne linje 3 fra sentrum til Amalie Skrams vei i påvente av ferdigstilling av forlenget Fløyfjellstunnel. Naturvernforbundet i Hordaland støtter denne planen for å sikre økonomiske rammer i NTP, for å ikke miste tid til fremdrift og ikke miste dyktige fagfolk i Bybanen utbygging.

Bygging av Bybane linje 3 er i dag også eneste realistiske plan som sikrer en god sykkelveg mot nord.

4: Varig vern av Kanadaskogen.

Kanadaskogen er et mye brukt rekreasjonsområde, med mange stier og turvei. Men enda viktigere er det at her også finnes flere myrområder og naturskog. Dersom noe av dette utsettes for utbygging eller kommersiell skogsdrift, vil både verdifulle biotoper og viktige myrer med stor sannsynlighet bli ødelagt. Vi krever grundig kartlegging av områdets naturtyper og deres tilstand. Hele Kanadaskogen må få varig vern!

5: Meir natur- og klimavenleg forbruk

Naturvernforbundet Hordaland ser med uro på det paniske oppropet om meir el-kraft koste kva det koste vil. Kapitalkreftene pressar på, og statens styresmakter jattar med.

NVE har meld nye kraftgater frå Samnanger til Kollsnes med breie korridorar gjennom skogar, grender og «kanskje ei golfbane» i følge ei lokalavis. Føremålet er å bringa fram rein energi for å henta opp meir fossil energi i Nordsjøen samt trygge kraftframføring til meir naturøydeleggande industri i framtida. Kor skal krafta koma frå i morgon når dei nye kraftgatene skal fyllast opp med endå fleire kilovolt?

«Det grønne skiftet» har vorte alibi for krav om hemningslaus utbygging av vindkraft og verna vassdrag. Kjernekraftverk blir omtala som grøn energi, verna vassdrag blir kravd bygt ut, vindkraft til lands og til havs utan grenser. Krava frå utbyggjarar er at det må byggjast, uansett og overalt. Vindturbinane på Fosen viser kor galt det kan bera av stad. Folk må få halda på levesett, kultur, trivsel og gleda ved å sjå sola gå ned utan virrande refleksblink.

Energiselskap og teknokratar vil byggja ut i hast for å laga hydrogen til erstatning for olje og gass før Kina eller andre der ute gjer det. Men hydrogenproduksjon "et" 30 % av straumen ved elektrolyse. Om hydrogen skal erstatta fossilt brensel, krev det meir straum enn vi kan skaffa både til lands og til havs. Trass all bygging av ny fornybar energi, gjekk utsleppa av CO₂ opp med 1,1 % i fjor og har auka med 6 % etter 2015. Dette viser at løysinga ikkje er meir energi, men heller mindre bruk.

Naturvernforbundet Hordaland krev at vi minkar forbruket vårt. Vi har ikkje nok el til å driva dei store cruise-skipa på hydrogen til stadig meir transport av menneske og gods på veg, hav og i luft. Vi må prioritera kva vi er tente med og ikkje. Å ha like stort forbruk som no med hydrogen er urealistisk. Vi må tenkja samfunnsnytte av store turistskip på kryss og tvers på hava våre i eit klimaperspektiv. Vi har eit enormt potensiale for sparing. Forsking viser óg at lysforureining har konsekvensar for plantevekst, økologi og helse.

Første steg på energitunnelen på Mongstad sparar straum tilsvarande Gjøvik by, utbygde vasskraftverk treng oppgradering og kan yte langt meir enn i dag. Private og offentlege bygg skrik etter solpanel som kan byggjast mykje snøggare enn vind- og kjernekraft.

Vi må verna om verna vassdrag, setja stoppar for vindkraft på land og utgreia konsekvensane for kval, fisk og fugl før vindkrafta blir eit nytt og marint Fosen-spetakkel. Naturen forsvinn med to fotballbaner kvar dag, medan vi brukar all tid og krefter til å øydeleggja meir av han.

At regjeringa har sete seg føre at det er klimavenleg å byta rein kraft med skiten olje på sokkelen, er diverre ikkje lett å endra no, men det let seg enno gjera å leggja kabel i sjø og å oppgradera allereie eksisterande kraftliner for å gjera skadeverknadene så små som mogeleg. «Det grønne skiftet» må ikkje føra til at vi brukar opp naturen som er att, men at vi brukar ressursane på verdig vis.