

Bergen 23. juni 2016

Hørings svar på KVU om ny godsterminal for jernbane i Bergen fra Naturvernforbundet Hordaland

Sammendrag. *Både Haukås, Hordnesskogen og Unneland må avvises som aktuelle lokaliseringer for ny godsterminal for Bergensområdet. Jernbaneverket overvurderer forventet vekst i godsmengde. Både teknologisk utvikling, lavere økonomisk vekst og klimahensyn tyder på at godsmengden ikke vil øke, men heller reduseres fram mot 2050. Premissene som ligger til grunn for Jernbaneverkets utredning stemmer derfor ikke. Modernisering av anleggene på Nygårdstangen vil tjene Hordalandsregionen godt i overskuelig framtid.*

Konklusjon: Godsterminalen bør bli der den er inntil videre. En ny utredning basert på lavere godsprognoser og bedre kunnskap om klimagassutslipp og andre naturkonsekvenser for lokaliseringalternativene, må framlegges før det er mulig å ta en kunnskapsbasert beslutning i tråd med Naturmangfoldloven.

Mandatet

Mandatet for utredningen forutsetter at godsterminalen skal flyttes ut av sentrum på grunn av økende godsmengde og ønske om å bruke det aktuelle området til byutvikling. Den spesielle situasjonen verden befinner seg i når klimatrusselen tvinger alle til å gjøre dramatiske kutt i klimautslipp, er ikke vurdert i sammenheng med disse forutsetningene. Dette fører til at utredningen gjøres på sviktende grunnlag.

Begrunnelse

1. Vekst i godsmengde overvurderes

Gjennom klimaavtalen fra Paris har Norge forpliktet seg til å arbeide for utslippsreduksjoner som sikrer at global oppvarming ikke blir høyere enn mellom 1,5 og 2 grader over førindustrielt nivå. Norske utslipp skal innen 2030 ned med minst 40 prosent sammenlignet med 1990. Økningen i transportbehovet som utredningen fra Jernbaneverket legger til grunn, svarer til en forbruksøkning som ikke er bærekraftig og er derfor ikke i samsvar med våre klimaforpliktelser.

Dagens økonomisk utvikling tyder heller ikke på at vi i Norge kan regne med at forbruksveksten blir så stor som før antatt. For å sikre et mer bærekraftig forbruk

ser vi i dag at det på stadig flere områder gjennomføres tiltak for å minimalisere sløsing, maksimalisere gjenbruk og tilstrebe en mer sirkulær økonomi. Dette, kombinert med sterkere internasjonale krav om klimakutt, vil føre til et redusert behov for varetransport. Vi ser dessuten utvikling av nye former for varedistribusjon og endrede transportmåter der behov for omlasting som dagens system legger opp til, kan bli mindre. Ny teknologi som eksempelvis 3D-utskrift kan også komme til å redusere transportbehovet betydelig.

Samlet viser dette at risikoen er meget stor for at Jernbaneverket nå planlegger for en overkapasitet som det ikke vil bli bruk for. Selv med en vekstrate for gods som Jernbaneverket selv legger til grunn, viser utredningen fra Jernbaneverket at en modernisering av eksisterende anlegg på Nygårdstangen og Dokken vil gi tilstrekkelig kapasitet i mange år framover. Hvis det skulle ta noe tid før teknologi og politisk tilpasning til lavutslippssamfunnet fører til redusert behov for godstransport, vil det likevel ikke være behov for så store terminaler som det Jernbaneverket nå planlegger.

2. Andre grunner for å avvise alle de tre hovedalternativene som Jernbaneverket har utredet

De to alternativene som Jernbaneverket foretrekker, Unneland og Hordnesskogen, og alternativet fra kommunens fagetat, Haukås, har alle store konsekvenser lokalt for mennesker og miljø. Haukås er i tillegg feil plassert i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Da en i tillegg må ta hensyn til den unike bestanden av elvemusling som er forsøkt rehabilitert gjennom mange år, tap av rødlistede arter og våtmark, i tillegg til 40-50 bolighus, er Haukås etter vårt syn en helt uakseptabel plassering.

Unneland er det billigste, men samtidig det aller dårligste alternativet. En hel bygd vil gå med, mye jordbruksland, og et stort antall rødlistede arter i det vernede området ved Haukelandsvatnet vil trues. Det er i tillegg store og dype masser som må skiftes ut, som sannsynligvis inneholder betydelige mengder klimagasser. Et tidligere avfallsdeponi kan også inneholde betydelige mengder miljøgifter. Faren for flom vil bli overhengende for en ny terminal. Plasseringen for lokal transport av godset er ikke optimal, og plassen er egentlig for liten for Jernbaneverkets gigantplan. I tillegg er det stor fare for at tungtrafikken vil føre til betydelige luftproblemer i Arnadalen.

Hordnesskogen er et unikt område som tilbyr friluftsliv til svært mange som ikke har andre tilgjengelige områder med flatt eller småkupert terreng. Utredningen baserer seg på mangelfull kartlegging av arter og artssammensetninger i Hordnesskogen, med følge at potensielle rødlistede arter i området ikke er tatt hensyn til i utredningen. Om speditørene skal etablere seg i tilknytning til Jernbaneverkets gigant-terminal, blir det bare enkelte lommer igjen av den fantastiske skogen – et stort tap av unik natur som svært mange

bergensere bokstavelig vil merke på kroppen. Og med ny E39 i tillegg til jernbaneterminal, vil Rådalen kunne bli en ny «Danmarksplass».

3. Nedskalering vil gjøre nye og mindre kontroversielle områder mulige

Når planene for ny terminal skaleres ned til et mer edruelig nivå kan dagens plassering eller andre mindre kontroversielle alternativ vurderes.

Det er uforsvarlig å planlegge bruk av tosifrede milliardbeløp og ødelegge store naturverdier for å ta høyde for en kapasitet som det høyst sannsynlig ikke er behov for. Naturvernforbundet Hordaland mener at kostnadene ved flytting er så formidable, at det er gode grunner til å utrede grundigere muligheter for ny byutvikling kombinert med en modernisering av terminalen på Nygårdstangen. Mulighetene for å bygge et lokk over dagens jernbaneterminal bør utredes for på den måten undersøke om byen kan utvikles over terminalen.

Oppsummering

Naturvernforbundet Hordaland er enig med Jernbaneverkets opprinnelige syn, at den beste plasseringen av terminalen er nettopp der den ligger nå, på Nygårdstangen, både når det gjelder økonomi og utslipp. En flytting av terminalen, kan føre til utslipp av klimagasser både fra graving i våtmarksområder, bygging og drift av terminalen. Dette kommer i tillegg til andre store lokale miljøkonsekvenser.

Naturvernforbundet mener at de trenges en ny utredning, som tar på alvor hva nødvendig klimaomstilling og ny teknologi kan bety for transportbehovet i kommende tiår. Det verste som kan skje er om det tas et hastvedtak om lokalisering nå og at viktige naturområder rases for å gi plass til en terminal med en størrelse og plassering det ikke blir behov for.

Vi ber Jernbaneverket gjøre grundigere undersøkelse av disse momentene:

- Totale klimagassutslipp ved bygging av de ulike terminalalternativene, inkludert materialer, transport av materialer, karbon og metan fra evt. berørt våtmark og søppelfyllinger. Dette bør balanseres ved reduserte klimagassutslipp fra en realistisk overføring av gods fra vei til bane.
- Terminalplasseringens konsekvenser for både nasjonale og lokale kjøremønstre og ledsagende luftforurensning og klimagassutslipp
- Arter og biotoper i alle områder som vurderes.
- Konsekvenser for arter og biotoper utenfor terminalområdet, men som blir indirekte berørt (f.eks. pga fragmentering av leveområder, mer flom og mer tungtrafikk på veiene).

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

Hallvard Birkeland, Sivert Straume, Gabriel Fliflet, Siri Vatsø Haugum, Tone Salomonsen, Gunnar Kvåle og Nils Tore Skogland