



Naturvernforbundet

17. februar 2018

Statens vegvesen
firmapost-midt@vegvesen.no

UTTALELSE - TILLEGGSUTGREIINGA FOR E39 DIGERNES - VIK

Deres referanse 15/234679-17

Naturvernforbundet i Ålesund og omegn og Naturvernforbundet i Møre og Romsdal sender med dette felles uttalelse i saken.

Veg, transport og konsekvenser

Det er en stor svakhet ved saksdokumentene at samfunnsmålet enkelt sagt er «kortere reisetid mellom Ålesund og Molde». Det er et veldig snevert samfunnsmål. Vegutbygging påvirker samfunnsutviklingen på mange måter. Nasjonale mål om klimagassutslipp og lokale føringer om større andel av reisene over på kollektivtransport er ikke nevnt med ett ord, for å nevne noen andre relevante mål.

Politikerne skal ivareta samfunnets interesser, de har ikke bare ansvar for kun veger. Da må utredningene gi grunnlag for å ta kunnskapsbaserte avgjørelser om hvordan vegtraseene vil påvirke andre viktige samfunns mål som politikerne har ansvar for å styre etter.

Naturvernforbundet vil særlig trekke fram mål om økt kollektivandel, mål om reduksjon i klimagassutslippene, samt mål om mer transport over fra veg til sjø som viktige samfunns mål og som ikke er vurdert i det hele tatt. Jfr. blant annet kapittel 7.3 i Nasjonal transportplan om overføring av gods fra veg til sjø og bane.

Vi mener at tilleggsutredningen legger alt for stor vekt på økt dagpendling med bil og høy fart mellom bosted og arbeidsplasser. Dette har fått en slik sentral plass i utredningen at det nærmest får karakter av en ideologi. Målet må heller være arbeidsplasser der folk bor.

Tilleggsutredningen bygger i en alt for ensidig grad på ny veg og bruk av personbil. Vi savner langt større fokus på konsekvensene av dette for natur, friluftsliv, dyrka jord og tanker om en reduksjon

Naturvernforbundet i Møre og Romsdal
v/Øystein Folden, Rasta 4, 6630 TINGVOLL
Telefon 918 12 542 – epost moreogromsdal@naturvernforbundet.no – internett
www.naturvernforbundet.no/mr

av energiforbruket i transportsektoren.

I denne saken ser vi et klart behov for at enten må Statens vegvesen utvikles fra en vegetat til en areal- og transportetat eller så må konseptplanleggingen foregå i et nært samarbeid med andre fagmyndigheter. Disse må få en vesentlig innflytelse på sluttresultatet.

For å sikre et levelig globalt klima i framtiden, går all forskning i retning av at fossile drivstoff må fases ut snarest mulig og erstattes med fornybar energi. Dette er på gang, men vi vet at produksjon og transport av fornybar energi også har miljøkonsekvenser.

Etter Statistisk sentralbyrå har veitrafikken økt med 33 % siden 1990 og transport står for 30 % av CO₂ utslippene i Norge. Dersom økningen i vegtrafikken skal fortsette, vil det etter utfasingen av fossilt drivstoff bli behov for enorme mengder med fornybar energi. En av konsekvensene er flere naturinngrep og flere kraftlinjer til skade for både landskap, naturverdier og friluftsområder.

Vi savner også en utredning som i høyere grad legger til grunn kapittel 9.2 i Nasjonal transportplan om at tiltak som forringer verneområder eller verdifulle naturområder skal unngås så langt som mulig, ved å velge løsninger som er mindre plasskrevende og mer tilpasset naturgitte forhold. Etter transportplanen skal det også legges vekt på å ivareta områder som er viktige for å opprettholde økologiske sammenhenger i naturen. Ut fra dette kommer Statens vegvesen sin konklusjon om valg av K3.1A ut som et dårlig forslag.

Vi ser et stort behov for at Statens vegvesen tar i bruk naturmangfoldloven i sitt utredningsarbeid. Dette må gjelde uansett planleggingsnivå. Vi vil vise til § 7 i den loven om *prinsipper for offentlig beslutningstaking*. Der er det blant annet vist til - § 8 (*kunnskapsgrunnlaget*), § 9 (*føre-var-prinsippet*) og § 10 (*økosystemtilnærming og samlet belastning*). Vi mener at Statens vegvesen er pliktige til å vurdere hvert av disse temaene. Når det mangler i denne konseptfasen, er dette en saksbehandlingsfeil.

Kollektivtrafikk

Det er ikke noe å finne om busstransport som et alternativ til personreiser med bil i planleggingsområdet og i regionen. Et godt kollektivtilbud er ikke minst avhengig av at vegene går der folk bor og at tilbudet kan konkurrere med personbilen når det gjelder framføringshastighet. Vårt inntrykk av utredningen er at den ser helt bort fra viktige trafikknutepunkt som Vestnes og Sjøholt. Disse er sentrale for kollektivtrafikken og skulle hatt en vesentlig påvirkning i valget av konsept. Vi hadde sett det som naturlig at den myndigheten i fylket som har fagkompetanse og ansvar for kollektivtrafikken fikk mulighet til å delta i tilleggsutredningen.

Når det ikke er lagt vekt på en god løsning for kollektivtrafikken, utelukkes den store delen av befolkningen som ikke har tilgang til egen bil. Denne befolkningsgruppen må det tas vesentlig mer hensyn til. Videre må det være et mål å bygge ut transportsystemet slik at busstilbudene blir attraktive og konkurransedyktige for også de som i dag bruker bil. Som det går fram av utredningen, vil konseptene med høyere hastigheter gi privatbilister større fordeler enn for kollektivreisende.

Vegstandard og dimensjonerende hastighet

Vi mener at når det skal planlegges en ny veg, må det være ut fra en fartsgrense på 80 km/t. Dette vil gi en mer fleksibel linjeføring som lettere kan tilpasses natur- og friluftsverdier i et planområde. En fartsøkning ut over det vil i vesentlig grad øke energiforbruket, uavhengig av energikilde. En avgrensning av farten på en ny vei til 80 km/t, vil også ha andre fordeler. Vegtrafikkstøyen blir mindre, det blir mindre svevestøv og andre slitepartikler/mikroplast fra asfalt og bildekk.

Faren for kollisjoner med dyr er et tema som også må tas langt mer alvorlig når en veg planlegges og fartsnivået skal bestemmes. Spesielt hvis hastigheten er over 80 km/t. I desember i fjor kunne media informere om ekstremt med viltpåkjørslar i Gjemnes kommunen og mest i 90 km sona mellom Batnfjorden og KRIFAST. Forsikringsbransjen har erfart at sammenstøt med store dyr fører ofte til alvorlige personskader. Spesielt hvis hastigheten er over 80 km/t. Konseptutredningen inneholder ikke noe om hjorteviltet, beiteområdene og trekkrutene i planleggingsområdet.

Klimagassutslipp

Vi ser det som positivt at klimagassutslipp har blitt en del av vegplanleggingen og at det ikke uventet kommer fram en merkbar forskjell mellom konsept med 90 km/t og konsept med 110 km/t. Vi savner en utregning også for 80 km/t.

I Transportøkonomisk institutt sin rapport 1027/2009 om hastighet og klimagassutslipp blir det konkludert med at bedre veger gir stort sett økte klimagassutslipp. Hovedgrunnen er at forbedringer i vegnettet øker gjennomsnittshastigheten. En økning som ofte finner sted i det hastighetsintervallet hvor utslippene øker mest (over 80 km/t). I en utslippsutredning er det også et viktig poeng at forbedringer i vegnettet fører til flere biler på vegene.

Når utredningen kommer til at K2 gir en noe større økning i klimagassutslipp enn de aktuelle K3-alternativene, mener vi at det er andre faktorer enn lengde og høydeforskjeller som også burde inn i regnestykket. Ikke minst konkurranseforholdet mellom personbiltransport og kollektivtransport. En fordel med K2 er at dette konseptet er mindre aktuelt for 110 km/t enn K3.

I et klimagassregnskap bør utslipp ved bygging av en motorveg tas med.

Bo- og arbeidsmarkedsregioner

Vi mener at metodikken som er brukt i analysearbeidet i alt for liten grad fanger opp et tilstrekkelig bredt spekter av samfunnsverdier og mål. Det finnes blant annet en egen areal- og transportplanleggingsmodell som ser transport og arealbruk i sammenheng og der transportbehov, transporttilbud, og ikke minst bruken av transportmidlene, blir en følge av hvordan vi velger å lokalisere boliger og viktige målpunkt som arbeidsplasser, forretninger og servicetilbud.

Det viktigste effektmålet i utredningen ser ut til å være redusert reisetid mellom Ålesund og Molde. Realiteten er likevel at uansett konseptvalg, blir avstanden mellom Molde og Ålesund for stor til at dagpendling blir særlig aktuell. Folketallet i byene er på 74 000. Det er kun kommunene Skodje, Ørskog og Vestnes som kan få mindre enn 45 minutter reisetid til nærmaste by med alle konsept. I den sammenhengen må et økt pendlingsomland med maks. 45 minutt reisetid til by for 10 000 flere innbyggere karakteriseres som lite.

Videre planarbeid

I vårt arbeid med saken har det vært behov for bedre kart, men vi forutsetter slik som opplyst i silingsnotatet, at det er rom for store tilpassinger i arbeidet med kommunedelplanen i neste fase. Antydningen i tilleggsutredningen om å knytte konsekvensutredningen direkte til en reguleringsplan, må være fullstendig uakseptabelt. Dette er en sak der blant annet mye faglig grunnlagsarbeid på konseptnivå mangler.

På grunn av dårlige kart og et dårlig fagrunnlag, har vi valgt å konsentrere oss om hovedkonseptene.

K2 – Ørskogfjellet

I dokumentet ”Vurdering av ikkje prissette verknader”, kap. 4. naturmangfold, står det blant annet at over Ørskogfjellet berører denne korridoren naturreservat på begge sider av eksisterende E39, og dette blir vurdert som en større konflikt enn utmarksområdet ved Fylling. Det blir så konkludert med at konfliktpotensialet på grunn av naturreservatene langs dagens E39 gjør at dette alternativet blir rangert som det mest konfliktfylte konseptet.

For oss er det uforståelig at det ikke skulle være mulig å få til en veg og kryssløsning, like etter tunnelåpningen, som gjør det mulig å unngå en konflikt med Nysætervatnet naturreservat. Måslia naturreservat på den andre siden av E 39 er et stort myrområde på hele 9 kvadratkilometer. Et mindre inngrep her like ved dagens Europaveg, må være langt mindre skadelig enn et inngrep i eller like ved Nysætervatnet naturreservat.

Den største konflikten i dette hovedkonseptet, er den skisserte veglinja i Solnørdalen. Dette på grunn av nærheten til Solnørvassdraget og spesielt i den østlige delen. Vi forstår ikke at det i ”Vurdering av ikkje prissette verknader” tabell 1, kan konkluderes med at i delområde Solnørdalen er det ingen tema med stor verdi. Vi mener at et vassdrag og tilgrensene areal må vurderes som en naturfaglig helhet.

I Naturbase har to lokaliteter i den østlige delen av Solnørvassdraget i Solnørdalen fått den høyeste naturvernverdien i det nasjonale systemet for kartlegging av naturmangfold. Det er opplyst at lokalitetene får verdi A på grunn av rødlistearten elvemusling. I verdivurderingen for en av lokalitetene i Solnørelva, er det i tillegg lagt vekt på meandere i elva og slike er vurdert som sterkt truet i den nasjonale rødlista for naturtyper. Solnørelva er en av svært få elver i Møre og Romsdal som meandrerer, de fleste andre elver er rettet ut og flomforbygd.

Vi mener at det også er viktig å være oppmerksom på at Miljødirektoratet har utarbeidet en nasjonal handlingsplan for elvemusling. Et annet kunnskapsgrunnlag om arten er laget av Kjell Sandaas. (Elvemuslingen i Solnørelva. Skodje, Ørskog og Vestnes kommuner, Møre og Romsdal 2013). I den kommer det fram at dagens bestand av elvemusling er sannsynligvis vesentlig mindre enn tidligere tids forekomst i elva. Årsaken til at muslingens rekruttering har sviktet i mange år er ikke klarlagt, men vann- og substratkvalitet kan vise seg å være nøkkelfaktorer for elvemuslingens langsiktige overlevelse i Solnørelva. Det blir blant annet foreslått at tilførsler av næringssalter fra dagens arealbruk langs elva og organisk materiale fra fysiske inngrep bør reduseres. Uten tiltak for å bedre vannkvaliteten og å øke bestanden av muslinger står muslingene i Solnørelva i fare for å dø ut over tid.

En annen rapport er Asplan Viak sin tiltaksanalyse for Solnørvassdraget. (Rapport - 2 / 2013-11-11). Bakgrunnen for den er blant annet at det gjelder et vernet vassdrag med rødlistearter. Som en offentlig oppfølging av tidligere tiltaksanalyser, vil vi vise til de 15 tiltakene om Solnørvassdraget i Møre og Romsdal sin forvaltningsplan for vann (Regional forvaltningsplan for Møre og Romsdal vassregion blei vedtatt av fylkestinget 8.12.2015 og godkjent av Klima- og miljødepartementet 1.7.2016).

Vi mener at vassdraget blant annet vil være utsatt for både saltavrenning og annen forurensning fra den skisserte vegen til skade for livet i vassdraget. Dessuten er elvemuslingen svært sårbar for slam og partikler i vannet i byggefasen.

Det må videre legges vekt på at elvemuslingen er en nasjonal ansvarsart og at vassdraget er en viktig elv for laks og sjøaure.

K3 – Svartløkvatnet

Vi er enige i vurderingen om at konsekvensene ved å dele utmarksområdet mellom Fyllingvatnet og Mevatnet opp med en større stamveg er en viktig trussel mot naturmangfold i området. Men vi forstår ikke at det i ”Vurdering av ikkje prissette verknader” tabell 1, og delområde Fylling, ikke er tatt med noe om naturmangfold.

Vi mener at i en analyse må konsekvensene av oppdelingen av den etablerte biologiske forbindelsen mellom vatna i Solnørvassdraget og Fyllingsvatnet utredes for blant annet hjorteviltet, fugler og andre dyr.

Vi har sjekket [www.naturbase](http://www.naturbase.no) og kan ikke forstå konklusjonen om at delområdet Fylling er uten konflikt med registrerte naturverdier. Begrunnelsen for K3.1A er blant annet at dette er det beste alternativet om en legger til grunn at 4-felts veg og at dette er det langsiktige standardvalget for strekningen. Da må informasjonen i Naturbase vurderes opp mot konsekvensene av en 4-felts veg. Vi legger også til grunn at under et anleggsarbeid vil det bli naturinngrep både langs dagstrekningen og ikke minst ved tunnellåpningene. Vi regner med at her kan det blant annet bli både riggplass og midlertidige lager med sprengstein.

Vi mener at de tre skogsområde som etter Naturbase er spesielt viktige for naturmangfoldet, kan bli direkte eller indirekte berørte. Tunnelåpningen i foten av Engesetfjelllet kan komme i konflikt med en gammel lauvskog av høyeste verdiklasse. Etter Naturbase får lokaliteten særlig høy verdi på grunn av de store forekomstene med barlind og denne arten har god forynging i området. Denne lokaliteten utgjør i dag en svært viktig naturskogrest i et elles sterkt kulturpåverket landskap.

Sørvest for denne er det registrert to lokaliteter med gammel barskog. Den ene har et bra areal med intakt og gammel furuskog med dels grove dimensjoner og gode bestander av den sårbare rødlistearten barlind. Den andre, Langhaugane, har blant annet godt utviklet lungeneversamfunn.

Under registreringsarbeidet ble det observert hønsehauk, kvitryggspett og storfugl. Begge lokalitetene utgjør en viktig og intakt del av de store og sammenhengende furuskogene som strekker seg fra Sula og Ålesund i vest til Skodje og Ørskog i øst.

I Naturbase er det også lagt inn informasjon om området Nedreli – Fylling som er karakterisert som et helhetlig kulturlandskap. (Primærkilde: Fylkesmannen i Møre og Romsdal rapport 15-1995 – ”Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap i Møre og Romsdal - tilleggsregistreringar 1995.” Det kan ikke være tvil om en vesentlig konflikt med kulturlandskapet. I dokumentet ”Vurdering av ikkje prissette verknader” kap. 4.4 finner vi kun informasjon om at en nærføring til kulturmiljøet omkring Skodjestølen og kulturmiljøet mellom Svortehaugen og Flote vil være noe negativt. Disse to delområdene sin rolle i det helhetlige kulturlandskapet, mellom Fylling og Mevatnet, har altså ikke kommet med i konseptvurderingene.

Avrenninga fra en veg i dette området vil komme ned i Fyllingselva og etter hvert ut i Tennfjordelva. Her er det både laks, aure, røye og sjøaure og elvemusling.

KONKLUSJON

- Vi mener at det er en saksbehandlingsfeil når prinsippene i § 7 i naturmangfoldloven ikke er brukt i tilleggsutredningen.
- Vi mener at det er store mangler i datamaterialet for temaet naturmangfold og spesielt om dyrelivet og rødlistearter.

- *Det er et viktig samfunns mål å få en størst mulig overgang fra privatbilbruk til kollektive transportmidler. Vi ser at denne utfordringen mangler helt i konseptutredningen. Både når det gjelder muligheter og konsekvenser for kollektivtrafikken.*
- Vi mener at Statens vegvesen sin tilråding bygger på et vesentlig mangelfullt fakta- og vurderingsgrunnlag om verdien av det sammenhengende natur- og kulturlandskapsområdet mellom Fylling og Mevatnet.
- Konflikten som det er vist til i vurderingene om K2 og verneområder på Ørskogfjellet, vurderer vi som lite konstruktive. I dette konseptet er det forholdet til Solnørdalen og livet i det vernede vassdraget som er den største utfordringen.
- Vi mener at 0-alternativet er den beste løsningen. Det ødelegger minst natur og kan eventuelt utvides med krabbefelt/midtdeler i begge stigningene opp til Ørskogfjellet.
- På grunn av miljøhensyn er vi imot at nye veger blir planlagt for en høyere fart enn 80 km/t. Bygging av 4-felts veger med høg fart ligger langt fra en bærekraftig utvikling av samfunnet. Transport og energiforbruk er også en del av framtidens utfordringer.
- Vi er uenige i Statens vegvesen sin sterke vektlegging på pendlerregioner og der bruk av bil og høy hastighet er satt opp som det viktigste planmålet.

Med hilsen

Øystein Folden
Leder, Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

Yngve Birkeland
Leder, Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

Kopi: Vestnes kommune
Skodje kommune
Ørskog kommune
Møre og Romsdal fylkeskommune, samferdselsavdelinga
Møre og Romsdal fylkeskommune, plan og analyseavdelinga
Fylkesmannen i Møre og Romsdal