

Bergen kommune
Etat for byggesak og private planer
Postboks 7700
5020 Bergen

Bergen, 20.12.2011

Reguleringsplan med konsekvensutredning for Bergen Lufthavn Flesland. Merknader til Avinors forslag fra Naturvernforbundet Hordaland

Bergen lufthavn Flesland Gnr.109, Bnr 14 m.fl. Hovedformål lufthavn. PlanID. 61710000

Sammendrag

Naturvernforbundet Hordaland vil sterkt gå mot alle planer som gjør det mulig å øke passasjerkapasiteten på Bergen Lufthavn. Det bør ikke bygges et nytt terminalbygg på Flesland hvis det gir rom for økning utover dagens ca. 5 millioner passasjerer.

I vårt vedlagte notat tar vi utgangspunkt i et scenario med 10 millioner passasjerer årlig i 2023. Beregningene våre viser at klimaeffekten av utslippene fra flytrafikken da vil være *langt høyere enn alle andre klimautslipp i hele Bergen kommune – til sammen.*

Dårlig klimapolitikk

Lufttrafikken medfører så store klimautslipp at ytterligere ekspansjon vil gjøre det umulig å nå klimamålene både lokalt og nasjonalt.

Framtiden i våre hender har i i notatet *Like store utslipp fra fly og bil (Arbeidsnotat 07/2008, v/Guri Tajet)*¹ beregnet at klimaeffekten av nordmenns flyreiser i inn- og utland tilsvarer utslippene fra all bilkjøring i Norge. Mens det er et offentlig mål å begrense veksten i veitrafikken, er luftfarten fritatt for slike krav. Dette er en forskjellsbehandling Naturvernforbundet er sterkt kritisk til. Målt pr. innbygger, ligger nordmenn på verdenstoppen i utslipp fra flytrafikk. I dag er sannsynligvis utslipp fra feriereiser til utlandet større enn innenrikstrafikken. Å legge opp til ytterlige vekst er en høyst uansvarlig samferdsels- og klimapolitikk gitt de svært alvorlige konsekvensene de økte klimautslippene vil medføre.

I kapittel 1, om bakgrunn og begrunnelse for planforslaget, står det ”Det er også en forutsetning at veksten håndteres uten at utslippene av klimagasser øker.”

- For det første vil vi peke på at det er umulig å nå dette målet med den planlagte doblingen av antall reisende. Dette begrunner vi utførlig i vårt vedlagte notat. Her har vi basert beregningene på luftfartsbransjens egen bærekraftsplan og tatt hensyn til utslippsreduksjonene som bransjen vil jobbe for at skal skje. Tallene slår utvetydig fast at forutsetningen om at trafikkveksten skal skje uten økte klimagassutslipp, ikke har rot i virkeligheten.

- For det andre er selve målet helt utilstrekkelig: I samsvar med klimaforskeres anbefalinger er regjeringens arbeid er at vi må *redusere* klimautslippene kraftig. Status quo er på ingen måte godt nok. I de omfattende klimakuttene Norge må ta, er det både politisk og praktisk umulig at én samfunnssektor skal bli helt skjermet for kutt, - for ikke å snakke om å få lov til å *øke* utslippene.

¹ Se: <http://www.framtiden.no/view-document/289-like-store-klimagassutslipp-fra-privatbil-og-fly.html>

For øvrig er den ene, siterte setningen med (den uopnåelige) forutsetningen det eneste stedet på 146 sider hvor klimaproblematikk er nevnt i det hele tatt. Det er sterkt kritikkverdigg, og avdekker at det er grove mangler i bestillingen for planarbeidet.

Bryter med intensjonene i Klimaforliket

Det foreligger ikke noe klimabudsjett for utbyggingsplanene. Dette mener Naturvernforbundet strider med intensjonene i Stortingets klimaforlik, jamfør klimaforlikets punkt 6.4. Luftfartsbransjen er også fritatt fra å gjennomføre konseptvalgutredning (KVU), som analyserer alternative løsninger på transportutfordringene, og ekstern kvalitetssikring av planene (KS1). Dette er svært problematisk.

Avinor argumenterer, som gjengitt i første kapittel, som om trafikkvekst nærmest er en naturlov. I virkeligheten er trafikkmengden et resultat av politiske føringer som viser seg i bl.a. avgiftsnivå og hvilke alternative reisemåter som finnes. Med høyere avgifter vil også etterspørselen avta. Prognosen om fordobling av flytrafikken fra 2010 til 2040 til 78 mill. reisende pr. år, derav 10 mill. fra Bergen lufthavn, er en framskriving av dagens forhold som verken bør eller må betraktes som en uavvendelig utvikling. At Avinors antakelse om trafikkvekst ikke dokumenteres nærmere, og at Avinor på Flesland opererer med andre prognoser for flyplassen enn hva som er oppgitt i Avinors sektorplan, er helt uakseptabelt.

Naturvernforbundet vil også peke på en faktafeil på side 2, hvor forventet befolkningsøkning er en del av begrunnelsen på forventet trafikkvekst: den omtalte prognosen på 160 000 flere innbyggere i 2040 gjelder *alle ni kommuner i bergensregionen*, ikke Bergen kommune alene.

Store investeringer for flytrafikk kan undergrave satsing på høyfartsbane og opprusting av Bergensbanen.

Naturvernforbundet advarer generelt mot store og kostbare satsinger på infrastruktur for flytrafikk. Kostnadene og kapasitetsoppbyggingen kan undergrave satsinger på lyntog hvor dette er aktuelt. Bergen er som kjent et av de mest aktuelle utgangspunktene for ny høyfartsbane. Også i fremtiden vil trafikkmengden ha en øvre grense. Om for mye penger blir investert i betong, stål og asfalt på våre flyplasser, vil dette gjøre det vanskelig både å få politisk aksept for selve byggingen av lyntogtraséene og å få overført trafikkmengden til tog når en evt. lyntoglinje står klar. Det argumenteres på s. 4 med at bare 6-8 % av dagens flytrafikk kan erstattes av annen transport. Men i 2025-2030 kan en opprustet Bergensbane og høyfartsbane ha erstattet det meste av flytrafikken Bergen-Oslo. Endrete økonomiske forhold kan også ha dempet mulighetene for lange feriereiser til fjerne land.

Parkering

Planen foreslår å opprette netto 8 740 parkeringsplasser (pga gjeldende bestemmelser i reguleringsplan pt. begrenset til 8 500). Dette er en dobling av dagens tall på 4 260. I tillegg eksisterer 1 500 plasser utenfor planområdet. Den kraftige økningen vil muliggjøre store mengder ny biltrafikk, og er derfor ikke akseptabelt.

Bergen Kommunes fagetat påpeker i sine kommentarer at Fylkesmannen har reist innsigelse mot de nettopp vedtatte parkeringsnormer for Bergen. Muligheten for innskjerping av disse må det derfor tas høyde for. Naturvernforbundet vil ved første rulling av KPA fremme forslag om overføring av flyplassområdet fra P4 til en strengere sone.

Arealbruk og landskap.

Fleslandsområdet er ikke ideelt for trafikkgenererende nyetableringer. Det ligger i utkanten av det tettbebygde byområdet. Selv med bybane vil det være forholdsvis tungvint å ta seg hit kollektivt fra store deler av byen. Vi vil derfor fraråde tillatelse til bygging av den såkalte "Airport City". Dette fremstår som en ren kommersiell etablering, et nytt bilbasert kjøpesenter, og vil være sterkt i strid med Bergen kommunes mål om fortetting.

I planforslaget er det inkludert en tilbakesprenging på 300 meter av den høyeste delen av Lilandshaugen, som dermed vil bli ca. 20 meter lavere, for å gi plass til ny flyterminal, bybanestopp og Airport City. I landskapsrapporten s. 17 står det at

”Liland er gitt A-verdi både som verdifullt kulturlandskap og som landbruksområde. Byantikvaren har også registrert Liland som et verdifullt kulturmiljø, mens Gitlapollen, Lønningshavn, Ljosarhaugane og Såtemyrane er gitt B-verdi. Det småskala mosaikkpreget gjør landskapet svært sårbart for storskala inngrep, særlig der disse går på tvers av terrengretningene og vegetasjonsstrukturene i landskapet. Spesielt i randsoner er høydedrag og silhuetter svært sårbare for inngrep, eksempel på sårbare områder er Lilandshaugen, Kongshaugen, Ljosarhaugane og kulturlandskapet på Liland. Vannene Lønningstjørna, Gåstjørna, Skjenavatnet og Langavatnet med strandsoner er også sårbare landskapselementer. Mot vest er det småkuperte landskapet og småskalabebyggelse ut mot Raunefjorden sårbart.”

Naturvernforbundet Hordaland støtter disse konklusjonene, og mener at dersom hele Kongshaugen og halve Lilandshaugen blir sprengt bort og fyllmassene brukt til å fylle igjen Lønningstjørna, utgjør det et enormt og svært skjemmende naturinngrep. Det totale volumet fyllmasse som må deponeres, blir ca. 5-6 mill. m³. Dersom denne nye delen av rullebanen skal brukes til avising av fly, representerer det også et stort miljøproblem. Lønningstjørna har avrenning mot sør til Lønningshavn og Raunefjorden, og manglende sikkerhetstiltak kan lett resultere i en miljøkatastrofe.

Med redusert terminal, og dersom Airport City blir tatt ut av planen eller avgrenset til bedrifter som naturlig hører sammen med flyplassen og bybanen sine funksjoner kan inngrepet reduseres, slik at de kulturlandskapsmessige konsekvenser blir mindre. Inngrepet i Lilandshaugen kan reduseres fra 300 til 150 meter tilbakesprenging, bortsett fra området helt i nord mot Flyplassvegen, og Kongshaugen kan bli stående. I så fall vil også det gamle hovedhuset på Lønningen fra 1700-tallet kunne bli stående med det nærmeste kulturlandskapet rundt, i samsvar med kulturminnemyndighetene sitt primære krav. En sterkt redusert terminal og redusert flytrafikk i samsvar med realistiske prognoser og ikke en mekanisk framskriving av dagens trafikk, vil også representere færre problemer med støy og forurensning.

Naturvernforbundet har merket seg at Bergen kommune har båndlagt områder øst for Langavatnet med tanke på en framtidig Rullebane II. Vi frykter at en utvidet terminal til en kapasitet på 10 mill. reisende pr. år vil kunne bli brukt som et pressmiddel for å tvinge fram en ny rullebane, som etter vår mening er unødvendig og som representerer et enormt miljøproblem i form av støy og forurensning, problemer som vil ramme befolkningen i og rundt Liland skole og Blomsterdalen senter. Det er også et stort skritt i feil retning når det gjelder løsninger på klimaproblemet.

for Naturvernforbundet Hordaland

Oddvar Skre
leder

Gabriel Fliflet
nestleder

Vedlegg: Klimakonsekvenser av å øke trafikken ved Bergen Lufthavn til 10 mill. passasjerer årlig
Notat fra Naturvernforbundet v/Holger Schlaupitz.

Kopi til

- Bergen kommune
- Fylkesmannen i Hordaland