

Oslo, 1. mars 2015

Statens vegvesen Region øst
firmapost-ost@vegvesen.no

HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR KRYSSING AV OSLOFJORDEN

Naturvernforbundet viser til høring av konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden og avgir herved en uttalelse på vegne av hele organisasjonen.

Konklusjon

Framfor at samfunnet bruker store ressurser på å bygge en ny, fast forbindelse over Oslofjorden, som skaper mer trafikk og økte utslipp, bør ressursene heller brukes på å bygge ut kollektivtilbudet mellom byene og tettstedene og til å etablere en effektiv og kapasitetssterk jernbaneforbindelse mellom Oslo og Göteborg for både person- og godstrafikk. Naturvernforbundet mener at dette i langt større grad vil bygge opp om viktige mål om reduserte klimagassutslipp, mer gods på jernbane og god areal- og transportpolitikk som reduserer bilbruken.

Dette innebærer at:

- **Alle forslag til ny fast vegkryssing forkastes, da de vil medføre økte miljø- og trafikkbelastninger og ødeleggelse av naturverdier, samtidig som den samfunnsøkonomiske nytteverdien er diskutabel og dårlig dokumentert**
- **Et ekstra tunnellop langs eksisterende Oslofjordtunnel kan aksepteres**
- **Ferjetilbudet Moss–Horten forbedres gjennom hyppigere avganger, og det settes inn elektriske ferjer eller ferjer med tilsvarende miljøstandarder**
- **Trafikksituasjonen i Moss løses gjennom de grep som anbefales i egen konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge**

Behov og mål

Naturvernforbundet mener at samferdselstiltak i Oslofjord-regionen må bidra til trafikkreduksjon og miljøforbedringer globalt og lokalt. Dette sammen med at samferdselstiltak ikke må ødelegge viktige natur- og friluftsområder, blir våre viktigste behov og mål i diskusjonen om samferdselsutbygging generelt og kryssing av Oslofjorden spesielt.

Reduserte klimagassutslipp er definert som et effektmål i utredningen, uten at vi kan se at dette har fått særlig innvirkning på konklusjonene.

Hovedinnvendinger: Trafikk og klima

Trafikkomfang

Konseptvalgutredningen indikerer at ny fast forbindelse vil skape mye ny trafikk, samtidig som det er satt tydelige mål om at personbiltrafikken ikke skal vokse i storbyområdene. Økt trafikk som følge av ny fjordkryssing vil etter alt å dømme påvirke trafikkomfanget flere av byområdene som nullvekstmålet gjelder for, ikke minst Oslo og Akershus samt Sarpsborg og Fredrikstad og kanskje flere. Og også flere av de mindre byene har i dag trafikkutfordringer som etter alt å dømme vil forsterkes ved bygging av fast forbindelse over fjorden.

Regional plan for Oslo og Akershus er under behandling. Den er basert på gode prinsipper om riktig arealbruk for å begrense transportomfang samt styrke kollektivtransport, sykkel og gange. Den foreslår også viktige grep, bl.a. fortetting i eksisterende tettsteder og prioritering av kollektivtransporten. Vi mener at ideen om ny fast kryssing over Oslofjorden strider med planens intensjoner.

Klima- og miljøutfordringene av økt trafikk

Økt trafikk vil gi økte klimagassutslipp og økte miljøutfordringer, sett i forhold til en situasjon uten ny fast forbindelse.

Hva den faktiske miljøbelastningen vil bli, avhenger av teknologisk utvikling og tempoet i innfasing av nye teknologier med bedre miljøegenskaper. De to største driverne bak miljøutfordringene er arealforbruk og energiforbruk.

Vi ser ikke store tegn til forbedringer når det gjelder arealmessige utfordringer fra vegtransporten, som opptrer i form av plassmangel i byene og forbruk og fragmentering av bl.a. naturområder, friluftsområder og matjord.

Når det gjelder energiforbruk, vil vi kunne forvente noe reduksjon i drivstofforbruket for konvensjonelle biler, mens introduksjon av elbiler vil senke bilenes direkte energiforbruk betydelig. Fortsetter dagens tempo i salg av elbiler, vil vi i 2035 ha en elbil-andel på om lag 15 prosent i Norge. Livsløpsanalyser viser at elbiler i dag gir om lag 25–65 prosent lavere klimagassutslipp enn en tilsvarende konvensjonell bil.¹ Dette er signifikante forbedringer som må hilses velkommen.² Samtidig må vi unngå en trafikkvekst som spiser opp forbedringene.

Miljødirektoratet har gjennom rapporten «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» vist hva som er nødvendig av tiltak for at transportsektoren skal kunne redusere sine utslipp med 40 prosent i 2030, sett i forhold til 1990-nivå. Teknologiske forbedring på kjøretøy og drivstoff vil gi et betydelig bidrag, men det er likevel lagt inn en forutsetning om at antall kjørte personbilkilometer må reduseres med 10 prosent, sett i forhold til 2010-nivå, og at 20 prosent av godstransportarbeidet med lastebil overføres til jernbane.³

Særlig i spørsmålet om lange brue og tunneler blir også ressursforbruk og klimagassutslipp fra bygging, vedlikehold og drift av infrastrukturen en viktig parameter i en helhetlig miljøanalyse. Det burde være en kjent sak for Statens vegvesen at beregningsverktøyet Effekt undervurderer klimavirkningene fra infrastrukturbygging.

I konseptvalgutredningen legges det til grunn at ferjene i framtida vil ha 20 prosent lavere klimagassutslipp enn i dag. Dersom det regnes med en betydelig utslippsreduksjon for veggående transport, må det være grunn til å forutsette at ferjene på sambandet Moss–Horten vil ha elektrisk framdrift eller tilsvarende når tidsperspektivet er mer enn 10–15 år og dermed oppnå en vesentlig større nedgang i klimagassutslipp enn 20 prosent, gitt samme tilbud.

Hovedinnvendinger: Naturverdier, kulturlandskap og friluftsområder

Konvensjonen for biologisk mangfold (CBD) forplikter Norge til å stanse tapet av naturmangfold innen 2020. Fysiske inngrep bidrar til å fragmentere artenes leveområder og er hovedårsaken til at mangfoldet av planter og dyr reduseres.

¹ Artikkel i Teknisk Ukeblad: <http://www.tu.no/industri/2014/11/19/ny-livslopsanalyse-elbilene-blir-renere-og-renere>

Artikkel på elbil.no: <http://elbil.no/nyheter/elbiler/3453-elbil-banker-bensinbil-i-livslopsanalyse>

² Teknologitvilling vil kunne endre på det klimamessige styrkeforholdet mellom elbil og konvensjonell bil i framtida, antakelig i elbilens favør.

³ «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling», tiltakspakke 3, s. 171: <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M229/M229.pdf>

Alle de analyserte fjordkryssingene i konseptvalgutredningen vil ved realisering skape konflikter med verdifull natur, som det også fins mye av utenom verneområdene. For å unngå naturkonflikter er det ikke tilstrekkelig at traseene ikke berører eksisterende verneområder.

Analysen av de ikke-prissatte virkninger skal drøfte naturkonfliktene. Vi reagerer imidlertid på at tabellen på side 94 over konfliktpotensialet for arealrelaterte interesser ikke angir noen konflikter, for noen alternativ, til å være mer enn «middels». Hva skal da til for at et konfliktpotensial skal være «stort»? På samme side i konseptvalgutredningen står det også at det primært er nasjonale og regionale data som er brukt til vurdering av arealkonflikter. Dette er en betydelig svakhet, og vi anser analysen av de arealrelaterte konfliktene som for dårlig.

Vi savner også en redegjørelse for hvordan de ikke-prissatte virkningene vektet i forhold til de prissatte virkningene.

Vi mener videre det er grunn til å spørre om alle de skisserte bru- eller tunnelløsningene vil kunne stride med de statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

Lokale naturverdier som trues

Vi vil her bare gi en kort omtale av lokale naturverdier som trues, og henviser til de lokale aksjonsgruppene, som avgir egne høringsuttalelser som går mer i dybden på dette.

Drøbaksundet (rv. 23)

Nytt tunnellop parallelt med eksisterende tunnel vil antakelig være uproblematisk med tanke på naturverdier og friluftsliv.

Ny bru, som er innom nordenden av Håøya, vil derimot ha store, negative konsekvenser, ikke minst som følge av 11 km ny motorveg, i tillegg til brua over Oslofjorden. Nordre del av Håøya har et rikt naturmangfold og er et viktig friluftsområde. Presset på omkringliggende arealer, som dels er verneområder, vil kunne øke. Det er registrert viktige naturtyper, rødlistearter (bl.a. åkerrikse) i det aktuelle området, som også består av inngrepsfrie naturområder, som vil bli fragmentert av motorveg. Presset på strandsonen vil øke ytterligere, med tilhørende støybelastning.

Vestby-Hurum

Vestby har et unikt kystlandskap med rikt naturmangfold, både i skog og kulturlandskap. Det er spesielt at det forekommer et så stort, ubebygde område langs kysten, som er et viktig rekreasjonsområde for en økende befolkning, der eventuell bru med tilhørende motorveger vil føre til både direkte inngrep og økt støybelastning.

På Hurum-sida er det også betydelige verneverdier, bl.a. viltvoksende barlind og flere verneområder.

Moss-Horten

På østsida er det Jeløya og Mosseskogen trues av både bru- og tunnelalternativet. Vegsystemet vil ødelegge viktige friluftsområder og gi økt støybelastning og komme så nær landskapsvernområdet at det etter vårt skjønn vil bryte med verneintensjonene. Motorvegen over Jeløya skal ifølge konseptvalgutredningen ikke få noe kryss på Jeløya, men det er en fare for at dette likevel kan komme, noe som vil kunne bli en ytterligere trussel mot verdiene på Jeløya.

Vest for fjorden vil ei eventuell bru få store konsekvenser for Horten og de bynære naturområdene, som Hortenskogen. Føres motorvegen videre langs sjøen mot rv. 19, vil

den bli en barriere mellom byen og sjøen. Et alternativ gjennom/under byen og videre mot E 18 vil med stor sannsynlighet være en stor trussel mot Borreskåla, som er rik på matjord og har et verdifullt kulturlandskap. Motorvegen vil også kunne påvirke Borrevannet naturreservat, som er viktig for fuglelivet.

Trafikken på ei eventuell bru over Oslofjorden vil også gi økt støybelastning i et viktig område for friluftsliv og rekreasjon.

Samfunnsøkonomi

Naturvernforbundet ønsker å reise en debatt om hvorvidt det er riktig at nyskapt trafikk teller positivt i de samfunnsøkonomiske analysene. Når det er et politisk mål å begrense biltrafikken, burde nettoresultatet av økt trafikk telle negativt i den samfunnsøkonomiske analysen. Men miljøkostnadene prises så lavt at de har lite å si i det totale bildet.

Økt trafikk gjør at folk må bruk mer tid i bil. Dette burde vært ansett som en kostnad. Regnes dette inn i den samfunnsøkonomiske analysen? Ellers er det jo normalt slik at spart tid står for en betydelig del av nytteeffektene av samferdselsutbygging, og da burde jo økt tidsbruk som følge av mer reising også regnes inn som en kostnad.

Vi mener videre at det er grunn til å stille spørsmål ved om de positive effektene av spart tid i realiteten er så store som det kan se ut som i de samfunnsøkonomiske analysene. Prises innspart tid generelt for høyt? Og er det faktisk slik at en ferjetur kontra en biltur over Oslofjorden nødvendigvis er en byrde tidsmessig? En ferjetur kan være avslappende for bilister og bidra til nødvendig hvile, ikke minst for yrkessjåfører. Vi savner nærmere drøfting av hvordan dette bør tas inn i den samfunnsøkonomiske analysen.

Et hovedankepunkt mot den samfunnsøkonomiske analysen, gitt at høye trafikkmengder teller positivt, er at den er basert på trafikktall uten bompenger. Det er overveiende sannsynlig at det vil bli høye bompenger for bruk av en eventuelle fast forbindelse over Oslofjorden. Konseptvalgutredningen viser jo at dette vil gi en betydelig trafikkreduksjon (omtrent halvering). Det er heller ikke usannsynlig at miljøhensyn vil føre til at bompengene opprettholdes som en permanent ordning (vegprising), noe som i så fall vil dempe miljøulempene, men også gi lavere trafikk også etter at vegsystemet er nedbetalt.

For oss ser det også ut til at en betydelig del av nytteeffekten i den samfunnsøkonomiske analysen av fast kryssing Moss–Horten skyldes at reisemønstre endres, bl.a. at folk kjører E 6 mellom Oslo og Moss på reiser mellom hovedstaden og Horten sørliggende områder. Det er usikkert for oss om dette i realiteten er en samfunnsøkonomisk gevinst.

Det er for øvrig verd å merke seg at konseptvalgutredningen (side 63) ikke betrakter alternativet med nytt tunneløp parallelt med dagens Oslofjordtunnel som mer trafikkfarlig enn brualternativet. Begge alternativ vil gi god måloppnåelse på trafiksikkerhet.

Jernbane over Oslofjorden?

Naturvernforbundet var en pådriver for at det i arbeidet med en konseptvalgutredning måtte utredes mulige jernbanealternativ. Vi ser at jernbanekryssing av Oslofjorden kan bli både komplisert og svært kostbart og også ha betydelige negative konsekvenser for naturverdier. Vi kan heller ikke se at konseptvalgutredningen identifiserer et stort behov for jernbanekryssing, i hvert fall ikke når vi måler det opp mot andre behov for utbygging av jernbanen i Norge og mot Sverige. Skulle det på sikt vise seg at jernbanekryssing likevel vil kunne ha en stor verdi, bør det settes i gang en nærmere utredning av dette.

Det er akkurat igangsatt et arbeid med en konseptvalgutredning om godsterminalstruktur i Oslofjord-området. Denne utredningen vil forhåpentlig gi oss verdifull kunnskap om framtidig terminalstruktur og eventuelle behov for jernbanekryssing av Oslofjorden i et godsperspektiv.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Haltbrekken', followed by a long horizontal line extending to the right.

Lars Haltbrekken
leder