


# Høringsuttalelse vedrørende framlegg til statleg kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Stord–Os, tilleggssrapport 2018

fra Bevar Bårdsundet

30. april 2018



Fra artsmangfoldet langs traseen, før 

## Innhold

<b>1 Innledning</b>	<b>3</b>
<b>2 Løsningene over Bjørnafjorden</b>	<b>3</b>
<b>3 Justert linjeføring over Bårdsundet</b>	<b>3</b>
<b>4 Nye momenter i naturmangfold og kulturminner</b>	<b>5</b>
4.1 Artsrikdommen i Bårdsundet er for dårlig utredet . . . . .	5
4.2 Nye naturmangfold registreringer i Bårdsundet . . . . .	5
4.3 Kulturminner . . . . .	6
4.4 Bårdsundet bør vernes! . . . . .	6
<b>5 Støykart over Bjørnafjorden vs Bårdsundet</b>	<b>6</b>
<b>6 Kommentar til beslutningsprosessen</b>	<b>6</b>
<b>7 Overordnede spørsmål</b>	<b>10</b>

Vi anbefaler at figurene leses digitalt da zooming kan være nødvendig

## 1 Innledning

Bevar Bårdsundet (BB) er en uformell sammenslutning av hytteeiere, fastboende og andre brukere (båtfolk etc.) i området rundt Bårdsundet, inkludert Smievollsosen, Leiasundet, Sunde og Landrøyvågen. Vi avga en fyldig høring<sup>1</sup> i.f.m. med Statens Vegvesen (SVV) sin KVU<sup>2</sup> rapport. Normalt ville vi ikke trengt å gi noen uttalelse vedrørende løsningen for Bjørnafjorden, men endel nye momenter gjør at vi likevel velger å kommentere ytterligere:

- Elementer i den nye rapporten som påvirker Bårdsundet indirekte.
- SVV har presentert en justert linjeføring over Bårdsundet (ikke i rapport men via Folkemøte på Tysnes og interaktive kart).
- SVV sine kommentarer<sup>3</sup> i «Sammenstillinger av høringene».
- Nye rapporter om regnskogene på Vestlandet og rapport fra IPBES.
- Ny Nasjonal Transportplan (NTP).
- Nye funn av rødlistede arter langs traseen i Bårdsundet

NTP<sup>4</sup> rapporten sier at Hordfast slik det ble presentert i KVU er altfor dyrt, men merkelig nok er plan B den samme som plan A; man fortsetter uten å se på andre løsninger/traseer.

## 2 Løsningene over Bjørnafjorden

SVV har brukt *betydelige* ressurser på å finne en løsning for Bjørnafjorden, både teknisk og økonomisk. Vi sa i vår forrige høring at «... man fremdeles ikke har teknologisk og kostnadmessig kontroll på hvordan Bjørnafjorden skal krysses.» Det at det nå er kommet en tilleggsrapport for høring viser at vi hadde rett. Prisen er justert ned, etter sterkt politisk press, men er den realistisk? Vi hevder at teknologisk kontroll mangler fortsatt, da det for eksempel er betydelig usikkerhet om forankring i sjøbunnen under Bjørnafjorden er teknisk mulig/forsvarlig, og hvordan løsningen i Øyane i Os blir. *Hvor mye uventede økte kostnader vil komme for et så teknisk krevende prosjekt?*

Teknologisk sett vil en bro over Bjørnafjorden være svært imponerende og gi stor internasjonal anerkjennelse. Men det er svært viktig at ikke ønsket om «realisere grensesprengende teknologi» er driveren for SVV sitt usedvanlige sterke engasjement i den politiske debatten. Dessverre ser vil flere eksempler som indikerer dette, noe vi synes er svært uheldig og prinsipielt ytterst betenkelig. Dette er omtalt senere.

For det flotte landskapet og friluftslivet i Øyane i Os er en gigantbro være svært dramatisk og ødeleggende. Tilsvarende for Svarvabella nord på Reksteren. Summen av inngrep langs denne parsellen er svært store, og avbøtende tiltak som er foreslått er svært marginale. Det blir brukt lite på tiltak til tross for at det hevdes at prosjektet har svært stor «trafikkantnytte».

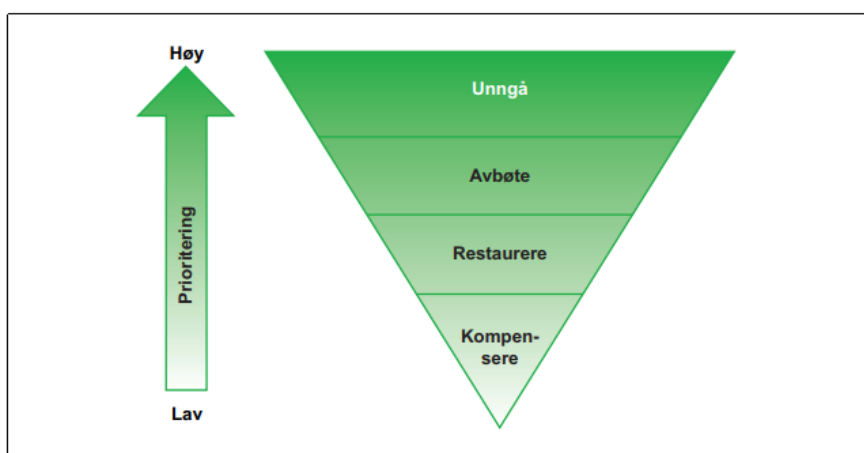
Som positive elementer kan vi nevne at denne rapporten virker noe mer ærlig enn den forrige vedrørende de massive negative ikke-prissatte konsekvensene. Blant annet er naturen på Øyanene i Os er nå grundig kartlagt, mye grundigere enn tilfellet på Tysnes.

## 3 Justert linjeføring over Bårdsundet

På Folkemøtet på Tysnes (17 april) ble vi gjort oppmerksom på en justert linje over Bårdsundet, og [figur 1](#) viser forslag til justert linje. Endringene er kosmetiske. En anelse bedre for noen naturtyper (uten at vi tror det er signifikant; punktering av mikroklima og forurensning og støy fra veien som veistøv, mikroplast og salter vil sannsynligvis utrydde sårbare arter i et område opptil flere hundre meter fra traseen). Vegen er fortsatt en svært alvorlig barriere for amfibier og vilt. For friluftslivet og gårdene på Sunde er forslaget verre enn det opprinnelige, og det blir enda mer støy inn i Smievollsosen, og vegen ligger tett opp til gårdene på Sunde. Kanskje på tide å minne SVV om føringene i NTP (se [figur 2](#))?



**Figur 1**  
Justert trase for Bårdsund (fra interaktivt kart på SVV sine sider).



Figur 11.7 Hierarkisk fremstilling av tiltak for å unngå negativ påvirkning ved utbyggingsprosjekter

Kilde: Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet

Figur 2

Fra NTP. Viser prioritering vedrørende naturinngrep. «Unngå» er førstevalget; fullt mulig for inngrepet i Bårdsundet.

## 4 Nye momenter i naturmangfold og kulturminner

### 4.1 Artsrikdommen i Bårdsundet er for dårlig utredet

Kartlegging av natur er generelt en tidkrevende prosess. Noen arter opptrer kun i få uker av året, og blir da ikke fanget opp i de få dagene biologfirmaene bruker i kartlegging. Mange arter (for eksempel fugler, lav, moser og insekter) er vanskelig å få øye på. SVV<sup>5</sup> skriver selv i den rapporten (side 10): «I denne sammenhengen er det viktig å gjøre merksom på at dei ikkje prissette tema berre er vurdert innanfor undersøkingssona på ca. 100 m på kvar side av den oppteikna vegtraseen i kvart alternativ. Sidan det frå før er lite registreringar av naturmangfald, særleg på Tysnes, må ein rekne med å finne mange nye område mellom dei undersøkte traséane.» Vi er sikker på at det finnes mye uoppdaget også langs de foreslåtte traseene. Skogen rundt Bårdsundet er urørt, men også tildels veldig kupert og krevende å kartlegge, særlig på sørsiden (Grønehaugen). Det er svært stor sannsynlighet for å finne nye rødlistede arter, og det er allerede funnet flere etter relativt liten innsats (se nedenfor). Kartleggingen vil derfor pågå fremover i privat regi<sup>a</sup>. Det kan nevnes at det var «amatørbiolog» Jan C. Rivenæs (hytteeier i BB og hovedforfatter her), ikke biologfirmaer som fant den sjeldne og fredete øyestikkeren Stor Torvlibelle svært nær traseen (Buavågtjørna), og også et helt nytt funn av den svært sjeldne Stjernerurlav (se nedenfor).

### 4.2 Nye naturmangfold registreringer i Bårdsundet

Som nevnt, skogene rundt Bårdsundet er svært krevende å kartlegge (ulendt, «jungle»), og det er svært sannsynlig at registreringen så langt er mangelfull. Eksempler her:

**Lav** Vi har allerede funnet nye lokasjoner av kystskriftlav (VU), gul pærelav (NT), og ikke minst den sjeldne Stjernerurlav (EN)<sup>6</sup> midt i traseen gjennom Bårdsundet. Nye registreringer blir fortløpende lagt inn i Artsobservasjoner, og dersom tvil blir det sendt prøver til spesialister for verifikasjon.

**Amfibier** Buavågtjørna er en svært viktig yngleplass for frosk og padde i Bårdsundet, noe som ikke kom med i SVV sin rapport i 2016. Disse vil bli hardt rammet dersom dagløsningsalternativet består (vegen blir en betydelig barriere).

<sup>a</sup>SVV har det egentlige ansvaret her, men de synes å prioritere broen over Bjørnafjorden.

### 4.3 Kulturminner

Det er som kjent mange gamle arkeologiske kulturminner i Bårdsundet, og det er ikke usannsynlig at det i det ulendte og uberørte terrenget kan finnes flere, spesielt gamle bosetninger.

### 4.4 Bårdsundet bør vernes!

En ny rapport (2018) fra Miljødirektoratet bekrefter at Bårdsundet er svært sentral for norsk regnskog, se [figur 3](#).

Miljødirektoratet oppfordrer skogeiere til vern av unik regnskog<sup>7</sup>. *Hvordan kan man da legge motorvei gjennom sentralaksen for regnskog i Norge?* BB mener at en statlig verneplan bør innføres for hele Bårdsundet og deler av Reksteren (inkludert Frøkedalsvannet). En lang tunnel under området er da eneste løsning dersom nye E39 skal være bærekraftig og grønn mht unikt naturmangfold og kulturminner.

NTP og andre har gjerne overdreven stor fokus på klimagasser som miljøfaktor. I en nylig publisert rapport fra IPBES (The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) presentert av SABIMA<sup>8</sup> viser at «land use», dvs veier, bebyggelse, anlegg, etc, er vel så stor trussel for artsmangfoldet som klimaet. I denne saken er det opplagt. Om en avvikling av fergene gir et lite pluss eller minus i klimaregnskapet<sup>b</sup> er en bagatell sammenlignet med hvordan et storskala naturinngrep som motorveg gjennom kystfuruskog med boreonemoral innslag vil true svært sårbar og internasjonal unik natur.

## 5 Støykart over Bjørnafjorden vs Bårdsundet

I [figur 4](#) sammenlignes støykart for Bjørnafjorden (fra de nye rapporten) med støykart for Bårdsundet. Vi finner det merkelig at støyen (for samme trafikk) er mye verre over Bjørnafjorden enn over Bårdsundet. Som nevnt i vår forrige høring så bærer lyd svært i Bårdsundet (ekko fra sideveggene i sundet), og vi mener at bare støy alene er nok argument for å legge tunnel under Bårdsundet.

SVV sin omtale av støydemping av Bjørnafjordsbroen viser at vår påstand omtalt i vår hovedhøring<sup>1</sup> er trolig er korrekt: Kun marginal forskjell. Fra side 27 i den nye rapporten<sup>5</sup> sies det: «Utrekninger med ein 3m høg støyskjerm langs brukanten viser at denne gir rundt 5 dB reduksjon i støy-nivået i avstandar på rundt 500 m frå brua. Lengre vekke, til dømes rundt 4 km frå brua, gir den same skjermen rundt 2-3 dB reduksjon i støy-nivået». Det er ikke holdbart. Tunnel er eneste støyskjerming som er akseptabel for BB.

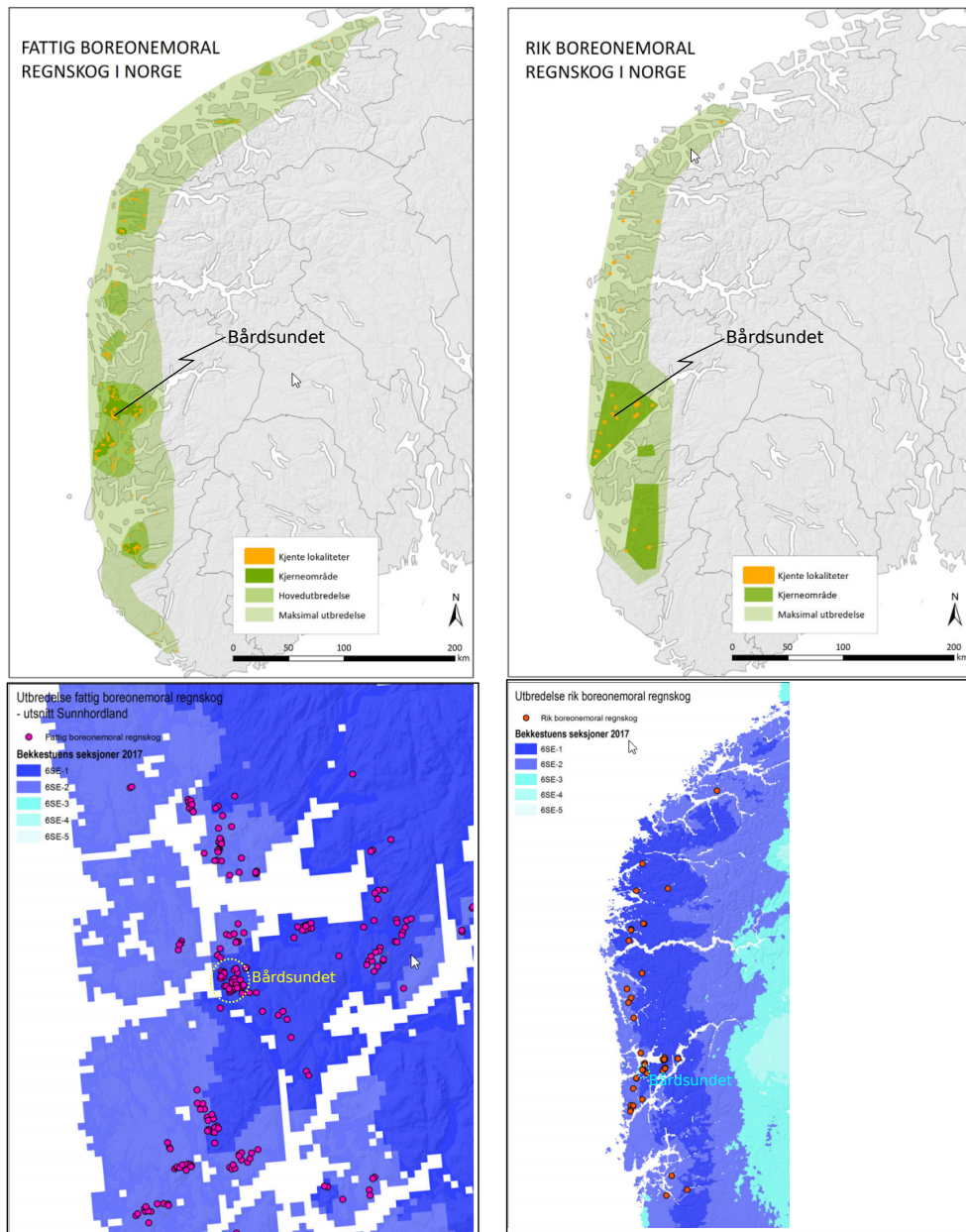
## 6 Kommentar til beslutningsprosessen

Det er betydelig lokal politisk uenighet om dette prosjektet. I denne sammenhengen synes vi SVV opptrer som en politisk part, ikke som en nøytral faglig instans. Dette finner vi svært bekymringsfullt, også med hensyn til Bårdsundets skjebne. Eksempler på dette (se [figur 5](#)):

- Etatens egne nettsider brukes til å svare dem som politisk uenige i Hordfast prioriteringene. Dette er vel politikk, ikke fag? Er det riktig at SVV skal opptre som en politisk instans?
- Vi synes at SVV sine kommentarer<sup>3</sup> til høringene vedrørende Bårdsundet til den forrige høringen bærer mer preg av kverulering enn kommentarer som «innsillet er notert...». Når sentrale instanser som Fylkesmannen og Hordaland Fylkeskommune ønsker å beskytte kvalitetene i Bårdsundet ved senketunnel, så møtes de av en heftig motargumentasjon(!) av SVV (se sidene 11-14). En ting er at man kan beskylde oss i BB for «NIMBY<sup>c</sup>», men Fylkesmannen og Fylkeskommunen har ingen slik agenda. Vi finner måten SVV opptrer på

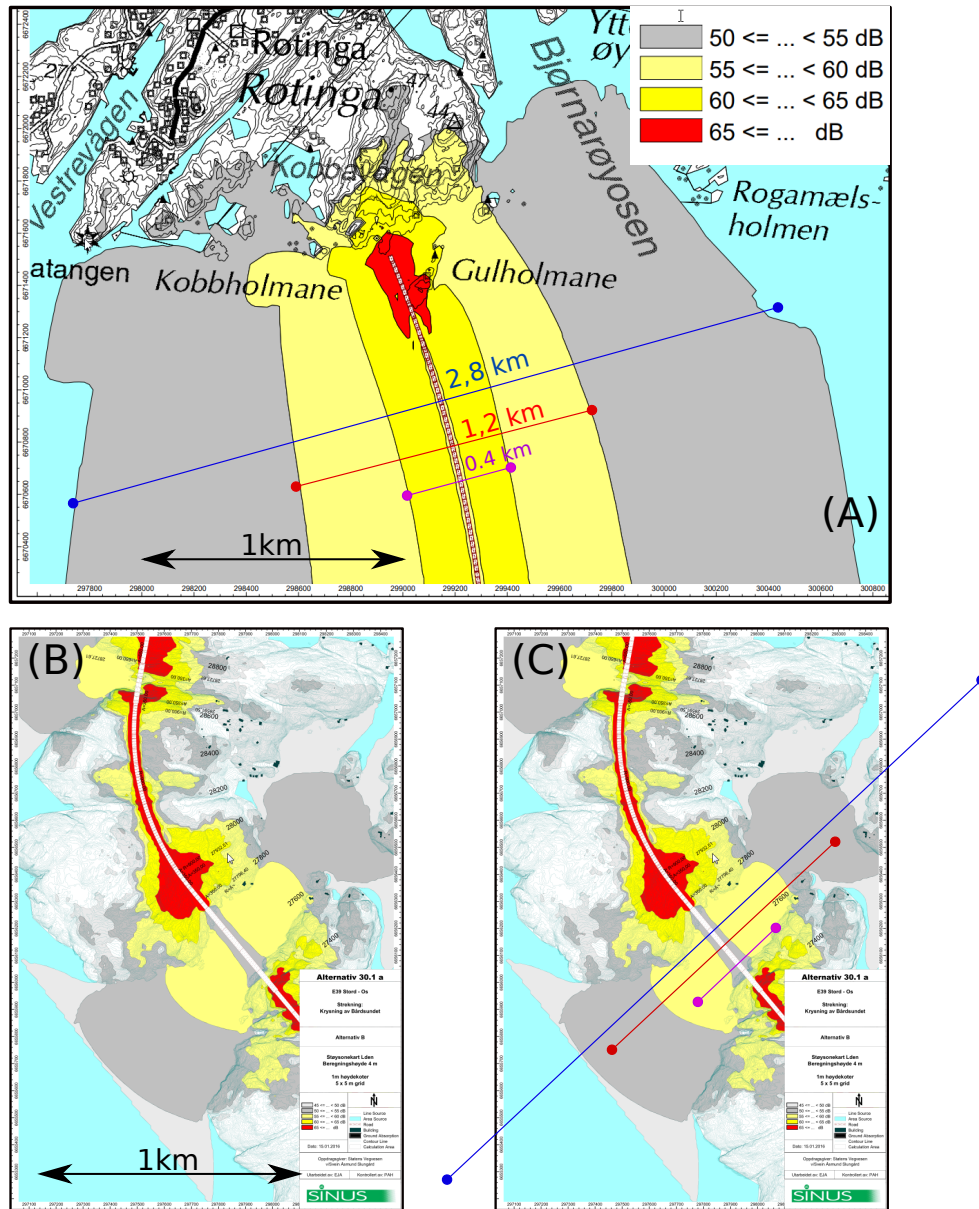
<sup>b</sup> Apropos: Interessant faktafeil i NTP: <https://www.nrk.no/hordaland/full-forvirring-om-klimaeffekten-pa-fergefri-e39-1.12890927>

<sup>c</sup> NIMBY = Not In My BackYard; brukes for å nøytralisere/bagatellisere at folk som rammes skal kunne ha en mening.



**Figur 3**

Bårdsundet er senter for unik og sjelden regnskog. Er det da bærekraftig å legge en motorveg igjennom, uten at man «har råd» til tiltak som lange tunneler? Er det god politikk å sende store summer ut av landet for å hindre at tropiske regnskoger blir ødelagt, mens våre egne ikke blir vernet? Fra ny rapport fra Miljødirektoratet, presentert av NRK<sup>7</sup>



Figur 4

Sammenligning av støykart for Bjørnafjorden (2018 rapport) og Bårdsundet (2016). (A), (B) og (C) har samme skala. Vi synes det virker pussig at den modellerte støyen over Bjørnafjorden er betydelig høyere enn over Bårdsundbroen med samme trafikkgrunnlag. Kan Sinus (som laget disse kartene) ha gjort en teknisk feil? Generelt mener vi at begge kartene har svakheter da dominerende vindretning er fra vest og sørvest, noe som tilsier *asymmetriske* støykart med mer vindbåren støy mot øst og nord.



**Figur 5**  
 Vi mener SVV opptrer på en uheldig måte. De bruker etatens nettsider for politiske innlegg (uten at folk kan kommentere). Disse blir liggende ute i årevis. I intervjuer (fra januar 2018) sier SVV sine sentrale medarbeidere, her H. Belsvik, at «Vegen over Bårdsundet vil kome i dagen, senketunnel her vert for dyrt...». Dette til tross for både Fylkesmannen og Fylkesutvalget i sin høring støttet BB om senketunnel, og avgjørelsen skal være en politisk vurdering. Vi mener dette er sterkt kritikkverdig!

her som svært oppsiktsvekkende og ytterst bekymringsfull! Er de redd for at en relativt liten økning av kostnaden (900 millioner) skal spenne bein under «drømmen om Bjørnafjorden»?

- SVV sier også i sitt notat<sup>3</sup> til høringene (s. 11) at: «*Ideelt sett, med tanke på naturverdiane, burde det meste av veggen på Reksteren gå i tunnel, medrekna tunnel under Bårdsundet. Lange tunnelar vil ikkje berre auka kostandane monaleg, men vil òg generere meir overskotsmassar og gi for dårleg tilkomst frå lokalområda til nytt veganlegg. Overskotsmassar er ofte eit problem å få plassert i nærleiken av veganlegget.*» Våre kommentarer:
  - I parsellen E39 Rådal - Svegatjørn som bygges nå er omlag 15 av 18 km i tunnel, så det å legge lengre tunneler på Reksteren som verner om en rekke svært viktige verdier burde være fullt mulig. Kanskje overskuddmassene kan brukes til å sikre forankringene til broen over Bjørnafjorden?
  - «...og gi for dårleg tilkomst frå lokalområda til nytt veganlegg». Hvorfor skal det være «nyttig» for lokalområdene å ha tilgang til en firefelts motorveg utenom kryssene?
- I et intervju med Tysnesbladet (figur 5, nederst) sier H. Belsvik (prosjektleder for Bjørnafjordsbroen) mer eller mindre ufiltrert at SVV arbeider *aktivt i mot* en god løsning i Bårdsundet (senketunnel blir for dyrt...). Som nevnt, dette til tross for at sentrale aktører som Fylkesmannen og Fylkeskommunen ikke vil ha veg i dagen i Bårdsundet. Er det SVV som skal avgjøre dette? Hva er *egentlig* for dyrt, når Bjørnafjorden er 10% av lengden til prosjektet, men 50% av kostnaden?

Vi har lest litt i håndbok V712<sup>9</sup> som SVV skal benytte i KVU, og finner blant annet der, kap 7: «*Et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt når summen av prissatte og ikke prissatte fordeler er større enn summen av prissatte og ikke-prissatte kostnader (ulempen),...*» (side 200). Regnestykket til SVV i Hordfast er utelukkende fokusert på trafikantnytte (prissatte verdier). Og ikke minst, side 206: «*Selve vurderingen av fordelingsvirkninger, mulige interessekonflikter, og hvilken vekt disse har i den endelige beslutningen, er et politisk spørsmål.*»

Vi mener også at vurdering av usikkerhet ikke er gjort i henhold til egne regler (ref tabell 7.2 i V712). (Ihvertfall ikke presentert for høringene).

## 7 Overordnede spørsmål

Dette er liste med spørsmål til politiske instanser (regjering, stortinget) i forbindelse med denne beslutningen. Vi stiller disse spørsmålene for bevisstgjøring under saksgangen, ikke for å få direkte svar. Bemerk at vi i BB ikke regner SVV som en politisk instans (beslutningstaker).

1. Det er et overordnet nasjonal og internasjonal trend om det «grønne skiftet». Hvordan er dette prosjektet, som krever en kraftig økning av trafikken i aksene Bergen-Stord-Stavanger forenlig med dette målet?
2. Siden politikk er å *prioritere*, er det ikke langt viktige å sikre rasutsatte og trafikkfarlige E16 Bergen-Voss før dette prosjektet, samt å fullføre en rekke ambisjoner om kollektiv og gang/sykkelstier i storbyene? Og, ikke minst *vedlikehold* av eksisterende veier?
3. Befolkningsveksten i Bergen har flatet dramatisk ut den siste tiden. Er det da bærekraftig å legge motorveg til Stord som er avhengig av en kraftig trafikkøkning for å være økonomisk forsvarlig? Hvem skal reise mer? Hvorfor skal folk reise mye mer?
4. Det er nasjonale mål å flytte tungtransport fra veg over til sjø hvis mulig (NTP<sup>4</sup>, side 182). Aksene Bergen - Stanger er svært egnet for sjøtransport. Trengs da motorveg for tungtransport Bergen-Stavanger?
5. Det er vedtatt at Os er slått sammen med Fusa til Bjørnafjorden kommune. Kommunetopper har sagt de vil ha bro(er) mellom Os og Fusa så snart som mulig. En slik bro vil ha stor konsekvens for lokal trafikk, men også for *felles nytte* for både E39 og E134 (Hordalandsdiagonalen) *dersom* indre trase for E39 blir realisert i stedet. Hvordan er det mulig å *ikke* tenke på en samordnet plan for dette, som kan spare titalls av milliarder kroner?

6. Staten (via Miljødirektoratet) oppfordrer skogeiere til frivillig skogvern av boreonemoral regnskog på Vestlandet. Hvordan kan da den samme Staten legge 4-felts motorveg tvers igjennom senteret for slik natur i Norge?
7. Kan det være at den nye tall som presenteres for broen over Bjørnafjorden er for optimistiske (lave), i den hensikt å få satt igang reguleringsplaner, slik at prosjektet blir «irreversibelt»? Fordi det er svært stor faglig (og politisk) prestisje knyttet å gjennomføre verdens lengste flytebro?

**Bevar Bårdsundet** (post@bevar-baardsundet.org)

Jan C. Rivenæs, Rolf Th. Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde og Rune Forland.

## Referanser

- [1] Bevar Bårdsundet (2017). Høringuttalelse vedrørende framlegg til statleg kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Stord-Os. URL [http://bevar-baardsundet.org/onewebmedia/bevar\\_baardsund\\_E39\\_KDP\\_KU\\_hoeringsuttalelse\\_19jan2017.pdf](http://bevar-baardsundet.org/onewebmedia/bevar_baardsund_E39_KDP_KU_hoeringsuttalelse_19jan2017.pdf).
- [2] Statens Vegvesen (2016). Planomtale E39 Stord-Os. Høyringsframlegg 01.11.2016. (Hovedrapport). PlanID NO 201602, Statens Vegvesen Region vest. URL [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/1622659/binary/1147977?fast\\_title=Planomtale+-+h%C3%B8yringsframlegg+01112016.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/1622659/binary/1147977?fast_title=Planomtale+-+h%C3%B8yringsframlegg+01112016.pdf).
- [3] Statens Vegvesen (2017). Høyringsuttalar til kommunedelplan med konsekvensutgreiing E39 Stord - Os. URL [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2195199/binary/1241173?fast\\_title=Notat+h%C3%B8yringsuttalar+0ktober+2017.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/2195199/binary/1241173?fast_title=Notat+h%C3%B8yringsuttalar+0ktober+2017.pdf).
- [4] Samferdselsdepartemenetet (2017). Nasjonal transportplan 2018-2029 (Melding St. 33). URL <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>.
- [5] Statens Vegvesen (2018). Planomtale med tilleggsutgreiing for to nye brualternativ over Bjørnafjorden E39 Stord-Os. SVV.
- [6] Observasjon Stjernerurlav. URL <http://www.artsobservasjoner.no/Sighting/19180717>.
- [7] NRK (2018). Vil verne regnskog på Vestlandet. URL <https://www.nrk.no/hordaland/ber-skogeigarane-verna-vestnorsk-regnskog-1.13958094>.
- [8] SABIMA (2018). RAPPORT: NATURØDELEGGELSER LIKE FARLIGE SOM KLIMAENDRINGER. Sabima. URL <https://www.sabima.no/rapport-naturodeleggelse-farlig-klimaendringer/>.
- [9] Statens Vegvesen (2018). Håndbok V712 - konsekvensanalyser. URL [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/704540/binary/1236560](https://www.vegvesen.no/_attachment/704540/binary/1236560).