

E39 Stord-Os. Innspill til arbeid med reguleringsplan

Av Bevar Bårdsundet ved Jan C. Rivenæs, Rolf Waage, Erik Rasmussen, Thore Lunde



Utgangspunkt

Bevar Bårdsundet (BB) har gitt en rekke høringer og innspill tidligere. Vi har tidligere påpekt at kryssing av Bårdsundet med bru og veg i dagen er svært negativt på mange områder:

- Fritidsområdet Bårdsund, klassifisert som “svært viktig regionalt”. Rasering og fragmentering av urørt natur, og støy fra vegen (både i form av lyd og lys) vil være svært negativt for opplevelsen av fritidsområdet.
- Naturen rundt Bårdsundet er særlig rikt på den internasjonalt sjeldne og sårbare naturtypen boreonemoral regnskog, med en rekke rødlistede arter. Minst 3 arter lav klassifisert som *sterkt truet* og minst to fredete (Gulflekktorvlibelle, Legeigle) blir direkte rammet. I tillegg blir et større antall forekomster av VU og NT rødlistede arter direkte rammet i den foreslåtte traseen.
- Det rike og viktige kulturminnemiljøet fra bronse- og steinalder i Bårdsundet blir ødelagt iht SVV sine egne rapporter

Et avbøtende tiltak ville være senketunnel under Bårdsundet, og vi mente vi hadde svært gode argumenter for dette under høringen med kommunedelplan. Vi har imidlertid også påpekt at en senketunnel langt fra er en optimal løsning for Bårdsundet, men likevel med langt færre negative konsekvenser for fritidssområdet, kulturminnemiljøet og til dels naturmangfoldet. Senketunnel ble støttet av Fylkesmannen og Hordaland Fylkeskommune. SVV valgte imidlertid å jobbe hardt for å argumentere mot dette alternativet både i sitt planforslag og også etter høringene var innlevert, og avfeiet det som “for dyrt” og “at nytten ikke stod i forhold til kostnaden” (vår tolkning: fordi ikke-prissatte verdier ikke har en reell verdi?) noe som vant dessverre gjenklang hos Departementet.

Samtidig er det ingen tvil at den store kostnadsbomben (og med svært stor usikkerhet) er de store broene, ikke minst det “grensesprengende” prosjektet over Bjørnafjorden (se på kostnadene på tilsvarende “grensesprengende” Rogfast, som har sprukket markant før oppstart og må ha en ny runde i Stortinget). Samtidig blir det hevdet at Hordfast prosjektet har svært stor “prissatt samfunnsnytte” (hovedsakelig trafikantnytte) og tall som 13 og 15 milliarder i “nytte” ble presentert på informasjonsmøtet oktober 2020 (dersom antatt trafikkøkning virkelig er ønskelig og folk faktisk er villig til å betale svært høye bompenger).

Så, hvis stor “samfunnsnytte”, har man ikke da råd til miljøtiltak *som monner* som redder truet og sårbar natur og andre ikke-prissatte verdier på Tysnesøy/Reksteren fra irreversible ødeleggelser; miljøtiltak som relativ sett utgjør en liten brøkdel av den forventede trafikantnyttens?

Hvis svaret på det er NEI, så er konklusjonen vår at prosjektet ikke er bærekraftig. Det anbefales da å ikke bruke midler på reguleringsplan. Det er bedre at disse midlene går til kollektivtrafikk, rassikring, utbedring og vedlikehold av eksisterende vegnett på Vestlandet.

Elementer som må inngå i evt. reguleringsplan

Hvis prosjektet likevel velger å fortsette, så har vi følgende innspill:

- Hvordan SVV har tenkt “å drive” byggingen av vegen må belyses *grundig og ærlig*. Langs E39 under bygging i Rådal-Svegatjørn er det mange større områder (ser ut som krigssoner, også utenom selve veibanen) med brakker og anleggsmaskiner som fjerner betydelig med natur (trolig irreversibelt mhp boreonemoral regnskog). Vi tviler på at dagens svært smale og dårlige fylkesvei vil tåle trafikk fra anleggsmaskiner. Skal fylkesveien oppgraderes? Skal det bygges midlertidige veier og kaianlegg? Hvor?
- Detaljkartlegging av biologisk mangfold i forskjellige årstider (bla. for arter som begrenset til få uker i året; insekter, sopp, for eksempel). Vi vet at slikt arbeid allerede er igangsatt og det er positivt, men vi er redd at dette ikke får noen

konsekvenser som utover det rent kosmetiske. Gasser, støv, mikroplast, veisalter, lyd og lys påvirker natur og arter, *ofte langt utenfor traseen*. Habitatfragmentering er svært negativt for mange arter. Alt dette må kvantifiseres og visualiseres.

- Støy i form av lyd: Det ble gjort en datasimulert støy-analyse (rapport fra Sinus AS) før kommunedelplan som viser betydelig støy i Bårdsundet. Likevel tror vi den er underestimert. Vi som kjenner Bårdsundet vet at lyden bærer svært godt. Hver bil som krysser dagens lille broer (heldigvis er de få og farten er lav) høres i hele Bårdsundet. Så vi krever lydeksperimenter blir gjort *in situ* ved at det blir satt opp en lydgenerator ved planlagt kryssing, og at støyen måles kvantitativt i en rekke målepunkter i sundet, ved forskjellig vær og vindforhold.
- Støy i form av lys: Lys fra motorveiens belysing og trafikk må synliggjøres, og påvirkning av naturmangfold må kvantifiseres og visualiseres.
- Optimalisering av traseen i Bårdsundet (bla vil en 40 meter høy bro være svært visuelt skjemmende; kan den legges lavere?) (men se også vårt forslag nedenfor)

Hva med å virkelig ta hensyn til ikke-prissatte verdier?

I figuren under har vi et mye bedre forslag: [Legg lang tunnel fra Gjøvåg til Beltestad](#). Tenk hvilke forskjell det vil gjøre! Vi har tidligere sjekket med S. Eikenes at det er teknisk mulig, og det er det.

Fordeler:

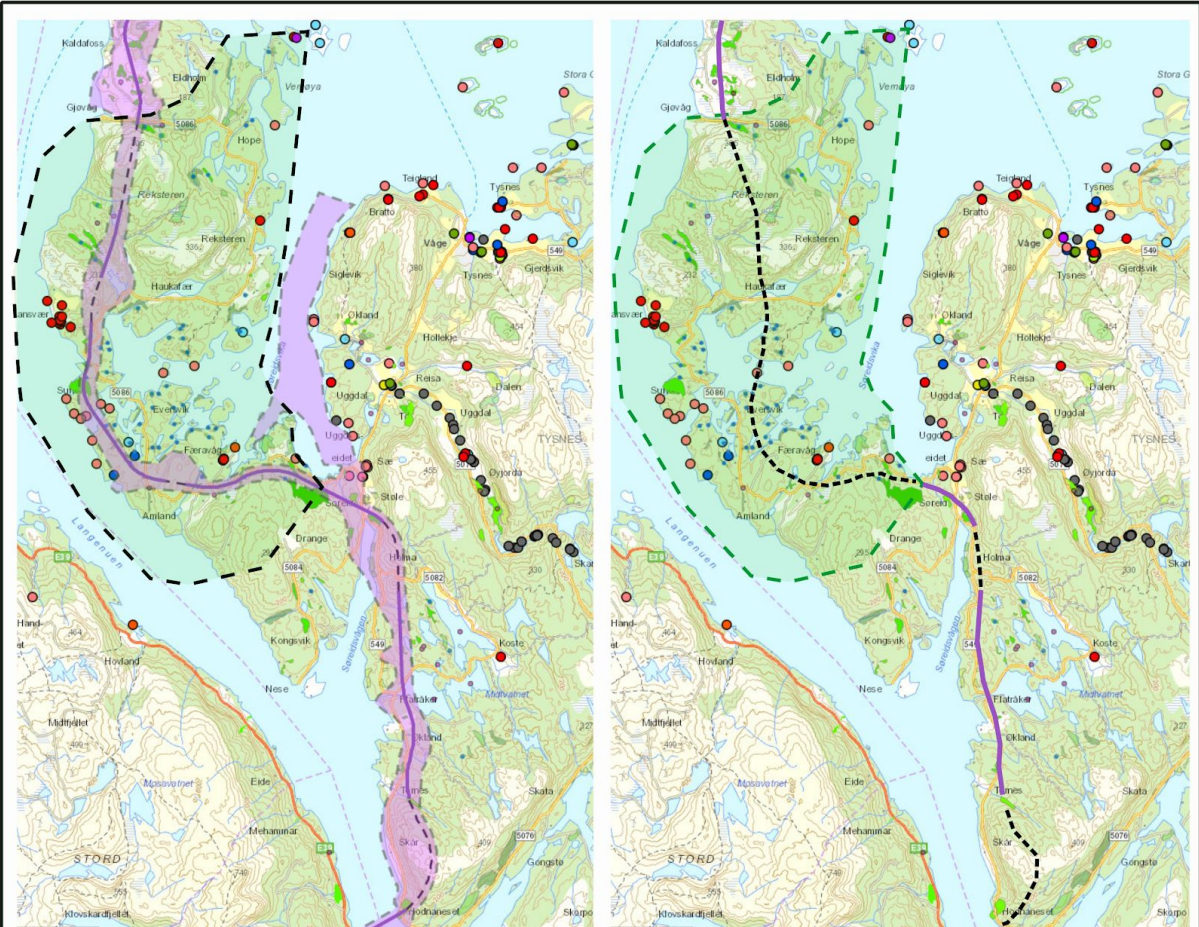
- *Følger prinsippet om UNNGÅ før AVBØTE før KOMPENSERE*
- Kravet fra miljømyndighetene om økologisk kompensasjon kan falle bort, helt eller delvis.
- Motorveien blir anslagsvis 1-2 km kortere. Enda fortere til Stord/Stavanger
- Går fra 6 tunnelmunninger til 2
- Mye enklere å drive i anleggsfasen
- Ikke nødvendig med dyr, skjemmende og støyende bro over Bårdsundet.
- Fritidsområdet og naturperlen Frøkedal blir 100% spart
- Fritidsområdet og naturperlen Bårdsund blir 100% spart
- Fritidsområdet og naturperlen Færavåg blir 100% spart
- Det rike kulturminnemiljøet i Bårdsundet blir 100% spart
- Anslagsvis 10 regnskogslokaliteter blir spart, og like viktig er at det at regnskogsområdene ikke blir fragmentert slik det blir med dagens plan
- En rekke myrer (bl.a. med mye lagret karbon) blir spart, samt andre viktige naturtyper som blant annet:
 - Gammelskogsområdet på Sunde i Bårdsundet blir 100% spart
 - Den verdifulle naturen rundt Frøkedal blir 100% spart

- Oresumpskogen på Beltestad kan bli 80% (?) spart
- Grønehaugen med en rekke regnskogs-punkter (flere nye siden 2016), og mange rødlistearter blir spart
- Buavågtjørna med 2 fredete arter blir 100% spart
- Store mengder amfibier blir spart (amfibier er fredet på generelt grunnlag)
- **Ikke minst: Goodwill: SVV og myndighetene kan ha et “showcase” der man kan reelt vise våre etterkommere at det ble tatt hensyn til verneverdig natur.**

Mulige ulemper:

- “Dårligere opplevelse for bilister å kjøre tunnel”. Dette er imidlertid et ikke-argument fra vårt ståsted, da bilistene får gleden av å krysse flere spektakulær broer, og har de tunnel-klaustrofobi så er Bømlafjordtunnelen og ikke minst Rogfast-tunnelen lengre sør mye verre.
- Mer vedlikehold. Men det er både og. Om vinteren trenger tunneler ingen salting/brøyting.
- Mer overskuddsmasse. Dette er et reelt problem, men vi regner med at den svært dype Langenuen (500-600m) rett utenfor Gjøvåg må være mulig å benytte som deponi.
- Høyere pris med tunnel? Ja blir det høyere pris? Man slipper:
 - Komplisert anleggsfase
 - Bro over Bårdsundet
 - Alle mulige tiltak som viadukter, vilt-tunneler etc i området
 - Prisen for økologisk kompensasjon
 - Innløsning av en lang rekke eiendommer (noe som også kan være krevende juridisk)
- Hvis høyere pris, er ikke natur, kulturminner og fritidsområder *noe* verdt?

Vedtaket i kommunedelplanen sa nei til senketunnel under Bårdsundet. Vi har imidlertid inne en formell klage på dette (bl.a. sivilombudsmannen), og uansett er forslaget her ikke “senketunnel”, men tunnel, teknisk sett.



Fra SVV sine interaktive kart. Der markerte område inneholder mye verdifull natur (spesielt kystregnskog), rike kulturminner og viktige fritidsområder. Det er planlagt 6 tunnelåpninger, 1 bro, og trolig blir det en lang rekke med viadukter o.l. for å ta vare på natur. I tillegg er det svært utilgjengelig for anleggsmaskiner, og stor irreversibel skade må forventes i anleggsperioden. Høy kostnad ifm økologisk kompensasjon!

Forslag: Spare hele det markerte området med 12,5km tunnel. Vegen blir da totalt 1 til 2 km kortere, kun to tunnelåpninger, ingen broer, og sparer en hel rekke andre "flikke" tiltak (og er *mye bedre* enn noen av de andre tiltakene). Sparer en rekke regnskogspunkter (anslagsvis 10), gammelskog og en rekke myrer, det verdifulle kulturminnemiljøet, og fritidsområdene Frøkedal, Bårdsundet og Færevåg. Trolig medfører dette at kravet om økologisk kompensasjon faller bort eller blir mye mindre! Signifikant mye enklere å drive i anleggsfasen! Overskuddsmasse kan dumpes i Langenuen utenfor Gjøvåg.