

Til regjeringen ved:

20. mars 2013

Arbeiderpartiet, ved Karl Eirik Schjøtt-Pedersen
Senterpartiet, ved Marit Arnstad
Sosialistisk Venstreparti, ved Bård Vegar Solhjell

FERJEFRI E39 – HAR DERE GLEMT NOE?

«Partene er enige om at regjeringen setter i gang arbeid for å utvikle gode verktøy som vurderer klimaeffekter av ulike tiltak. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2010–2019 skal det så langt det er mulig foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekter som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.»
Klimaforliket 2008, pkt. 6.4

Kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete og næringsminister Trond Giske kunngjorde 7. mars at det skal bygges ferjefri kyststamvei (E 39) fra Kristiansand til Trondheim i løpet av 20 år. Dette kunngjøres, til tross for at det ikke er gjennomført noen analyse som viser virkningene på klimagassutslipp av dette store veiprojektet, som nå anslås å koste 150 mrd. kroner. Det er riktignok gjennomført en analyse for den søndre delen, Rogfast som skal krysse Boknafjorden. Statens vegvesens beregninger viser at utslippene vil øke med 23 500 tonn CO₂-ekvivalenter årlig, som tilsvarer utslipp fra 10 000 personbiler, foruten betydelige utslipp fra byggeprosessen.

Vi vet at beslutninger de nærmeste 10–20 år vil bli avgjørende for hvorvidt vi greier å begrense global oppvarming til maksimum 2 grader C, og at infrastrukturen vi legger i disse årene vil være styrende for samfunnsutviklingen i mange tiår. Organisasjonene bak dette brevet ber derfor om at det snarest gjennomføres en fullstendig klimaanalyse av hele ferjefri-prosjektet, som omfatter utslipp både fra trafikk og infrastruktur, f.eks. etter samme metodikk som er gjort for høyhastighetsbaner.

Når det gjelder trafikkutvikling etter ferjeavløsning, har Statens vegvesen, i sin hovedrapport om ferjefri E 39 fra desember 2012 (side 39), oppsummert erfaringer fra tidligere prosjekter. Prosjektene har hatt en engangsvekst i i forhold til ferjetrafikken på 35–100 prosent, der de bynære prosjektene Sotra, Askøy og Nordhordlandsbrua er størst. Å regne med en engangsvekst på 30–40 prosent på slike prosjekt er et relativt konservativt anslag. Når vi fjerner bompengene får vi ny engangsvekst, men noe mindre enn engangseffekten ved etablering av sambandet. Et relativt konservativt anslag er på i størrelsesorden 30 prosent. Dette må ses i sammenheng med Stortingets mål fra klimaforliket i 2012, om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Med vennlig hilsen

Lars Haltbrekken (sign.), Naturvernforbundet
Halfdan Wiik (sign.), Besteforeldrenes Klimaaksjon
Beate Sjøfjell (sign.), Concerned Scientists
Arild Hermstad (sign.), Framtiden i våre hender
Silje Lundberg (sign.), Natur og Ungdom
Harald Sakarias B. Hansen (sign.), Spire