

Statens Vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Fana, 29.6.2015

Planprogram for E39 Stord-Os Kommentarar og innspel frå Naturvernforbundet Hordaland

Statens Vegvesen har på oppdrag frå Regjeringa lagt fram eit planforslag til bygging av ny ferjefri E39 Stord-Os (Hordfast) med høyringsfrist 30.6.2015. I forordet til planprogrammet ber Statens Vegvesen om å få innspel på følgjande problemstillingar:

- Er alternativa som er føreslått, utgreidde etter KU-forskrifta, dei riktige alternativa?
- Er nokre av alternativa i konflikt med viktige nasjonale eller regionale omsyn?
- Vert utgreiingsplikta innfridd med dei tema som er skildra?
- Er det andre tilhøve som er særleg relevante for avgjerdsla, og som dermed bør omtalast i konsekvensutgreiinga?

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) meiner at svaret er nei på alle dei tre første spørsmåla, og på det siste vil vi svara ja, av følgjande grunnar:

Fare for kostnadssprekk.

Prisen på Hordfast-flytebrua over Bjørnefjorden og dei andre bruene som inngår i prosjektet, er stadig blitt justert oppover, og ligg no på 27 mrd. kroner. Til samanlikning kosta Hardangerbrua 2 mrd. kroner. For å unngå alt for store innhogg i statskassa som kan gå ut over andre prosjekt, er det blitt foreslått bompengesatsar på 300-350 kroner. Ein så høg sats vil kunna verka avskrekkande, noko erfaringa med Hardangerbrua har vist, slik at bilistar vel å bruka alternative framkomstvegar, der dei finst. Dette vil i sin tur verka inn på inntektsgrunnlaget for flytebrua, noko som burde vore nemnt i planforslaget.

Manglande klimarekneskap.

I våre tidlegare høyringsuttaler av 15.11.2011 og 13.10.2012 til KVU og KSI for E39 Bergen-Aksdal påpeika vi kravet som også er nedfelt i Klimaforliket i Stortinget av 2009, om at det før vedtak blir gjort, må gjennomførast eit klimarekneskap av begge alternativa (ferjefri E39 og ferjealternativet) som omfattar både bygging, drift og vedlikehald av fjordkryssinga(ne). Dette kravet er ikkje innfridd. NVH vil påpeika at då saka om høgfartsbane Bergen-Oslo var oppe, blei det blankt avvist i Stortinget etter at klimarekneskapen hadde vist at prosjektet ikkje var bærekraftig. Det er difor grunn til å undra seg over kvifor store vegprosjekt skal fritakast frå krav om klimarekneskap når store jernbaneprojekt blir det. Sett i lys av dette, blir heile Hordfast-prosjektet klart i strid med nasjonale (og regionale) omsyn

Misvisande nytte/kosteffekt.

Etter at KVU om E39 Bergen-Aksdal blei lagt fram i 2011, har det blitt laga ein tilleggsrapport ved Statens Vegvesen og to såkalla kvalitetssikringsrapportar, med delvis motstridande konklusjonar. Den første, utarbeidd av Dovre-gruppen v/Torgeir Reve og

Transportøkonomisk Institutt (TØI) sitt Rogalands-kontor hausten 2012, konkluderte med at Hordfast ville ha ein samfunnsøkonomisk gevinst på 56 mrd kroner. I dette beløpet rekna dei med ei 4-5 dobling av trafikken over Bjørnefjorden på grunn av brua, og store «effektiviseringsgevinstar» ved at folk kan bu på Stord eller i Haugesund og arbeida i Bergen (eller omvendt). Erfaringar frå andre store vegprosjekt, publisert av Statens Vegvesen 4.4.2014 i ein rapport til Samferdselsdepartementet (ref. 2014/041301-001) viser at denne føresetnaden er heilt urealistisk, i gjennomsnitt fører fjordkryssingar til ein auke på 20% i trafikken, ikkje 3-400% slik Reve-rapporten påstår. I den andre kvalitetssikringsrapporten, som TØI sentralt stod bak, er då og den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet tona kraftig ned. I tillegg har vi no fått ein situasjon med nedgang i olje- og gassaktiviteten, som vil verka inn på dei overoptimistiske prognosane over nytte/kost-verdien av flytebrua.

Misvisande datagrunnlag.

Av andre eksempel på grov manipulasjon med data, må nemnast at resultatet av ei spørjeundersøking blant passasjerane på ferja Halhjem-Sandvikvåg, som viste at heile 74% av trafikken var fritidskjøring, ikkje nyttetraffikk, blei underslått av saksbehandlarane, og at ferjealternativet blei totalt utelate som alternativ, slik at valet stod mellom to store skjemmande vegprosjekt, begge med store landskaps- og klimamessige skadeverknader. Dessutan er det manipulert med reisetida ved at 0-alternativet (ferjealternativet) tek utgangspunkt i Bergen sentrum og den noverande E39 frå Rådal til Os, medan ferjefri-alternativet tek utgangspunkt i Rådal og følgjer den nye traseen Svegatjønn-Rådal. Denne feilen utgjer 15-30 minutts lenger reisetid i forhold til Hordfast.

Øydelegging av natur- og kulturlandskap.

Naturvernforbundet har tidlegare i brev av 15.11.2011 og 13.10.2012 kravd at dei natur- og landskapsmessige inngrepa ved bygging av Hordfast blir synleggjort ved skisser og manipulerte foto (evt. flyfoto). Det er oppsiktsvekkande at Stortinget skal måtta gjera vedtak om så store inngrep utan å vita korleis dei landskapsmessige konsekvensane blir. I svaret frå Statens Vegvesen på vårt brev i 2012 heiter det berre: *«På dette plannivået blir det ikkje utarbeidd konkrete linjer, berre grove korridorar. Alternative plasseringar vil bli handsama i ein kommunedelplan, dersom regjeringa går inn for å gå vidare i eit neste plansteg.»* NVH forventar ut frå dette at det no, når planforslaget er lagt fram, blir synleggjort kva konsekvensar dette gigantprosjektet får for dei store landskaps- og naturverdiane som fins i området kring Bjørnefjorden og Langenuen. Dette er klart i strid med viktige nasjonale omsyn om å ta vare på fjordlandskapet på Vestlandet.

Feil prioritering

I dagens debatt om prioriteringane i Nasjonal Transportplan 2014-23 blir stadig oftare Hordfast sett opp mot andre veg- og jernbaneprosjekt, som til dømes ny rassikker veg Bergen-Voss, eit prosjekt med klart større samfunnsnytte enn Hordfast. Det ville vore synd dersom trafikksikring av rasutsette vegar, Ringeriksbanen og andre nødvendige prosjekt blir utsett og fortrent på ubestemt tid grunn av eit stort prestisjeprosjekt med liten samfunnsnytte og store kostnader.

Konklusjon

I innstillinga frå transportkomiteen i Stortinget til saka om ferjefri E39 (450 S 2012-13) står det at «Komiteen vil i tillegg til Rogfast, som har anleggsstart i 2015, peke på ambisjonen om ferjefri E39 innen 20 år, innebærer at en i første fireårsperiode må starte planlegging og utbygging av flere fjordkryssinger.» Også Statens Vegvesen omtalar Hordfast som eit planlagt, men ikkje vedteke prosjekt i planforslaget som no er til høyring, der det heiter: «-- I Nasjonal Transportplan 2014-23 ligg det inne ein intensjon om å bygge ut E39 med faste samband i løpet av tjue år.» Det er altså ikkje gjort noko vedtak om bygging av Hordfast, og ikkje løyvt pengar til prosjektet, berre sett opp ein ambisjon eller intensjon om det. Difor er det heller ikkje for seint å snu, det går enno an å skrinleggja Hordfast-prosjektet og i staden greia ut alternativet med miljøvennlege (batteridrivne) ferjer med kontinuerleg døgndrift som alternativ til lite miljø- og klimavennlege fjordkryssingar, som i tillegg ikkje er samfunnsøkonomiske, men tvert imot kan visa seg å bli store tapsprosjekt.

Elles viser vi til Naturvernforbundet sin tidlegare uttale (vedlagt) av 13.10.2012

Venleg helsing
for Naturvernforbundet Hordaland

Siri Haugum
leiar

Oddvar Skre
saksbehandlar

Kopi til

- Fylkesmannen i Hordaland
- Naturvernforbundet v/Lars Haltbrekken