

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Bergen, 3. april 2020

Naturvernforbundet Hordaland
Bryggen 23
5003 Bergen

Innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033

1. Innledning

Nasjonal Transportplan endrer Vestlandet. Asfaltalliansen presser på for veiprojekt som kan ødelegge uerstattelige naturverdier, bidra til stor trafikkøkning med betydelige klimautslipp og gi lokal luftforurensing. Statens vegvesen (SVV) har valgt en dramatisk prioritering av Hordfast som eneste store prosjekt i vår region. Hordfast er gigantprosjektet som vil gi den største menneskeskapte naturødeleggelsen i Vestland noensinne. Grunnlaget for nytteberegningene som SVV bygger på, er *høy fart* og planer for *stor økning i biltrafikken*.

Samme etat - SVV - prioriterer ikke Bybanen eller ny jernbane mellom Arna og Voss. Vi er enige med SVV på ett punkt: Vestlandet må prioritere.

Bompengeandelen som SVV foreslår for Hordfast er langt over Regjeringens norm på 30%. Andelen som skal finansieres med bompenger er beregnet til 17,4 milliarder kroner. Det utgjør 47,4% av Hordfast regningen.

SVV følger ikke egne retningslinjer for utredning av ikke-prissatte konsekvenser. Etter vårt syn legger Departementet og SVV så stor vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet med snevert beregningsgrunnlag, at viktige natur- og samfunnsverdier kan gå tapt. SVV legger også for liten vekt på økt bruk av digital kommunikasjon – gode kommunikasjonsalternativer som i fremtiden kan erstatte mange fysiske reiser.

Norges forpliktelser for FNs bærekraftsmål for klima- og naturmangfold ikke er ivaretatt av SVV. Visjon, strategi og transportmål fra SVV er mangelfullt eller for snevert definert.

Vi har disponert vårt innspill slik:

2. Oppsummering
3. Beslutningspremisser
4. Prosjekter og begrunnelser
5. Naturvernforbundet Hordalands forslag til prioriterte tiltak i NTP første periode
6. Vedlegg

2. Oppsummering

- a. FNs bærekraftsmål om klima og naturmangfold er ikke ivaretatt i SVV sin innstilling for oppdrag 9 (SVV 2020). Det justerte hovedmålet for NTP: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050», herunder «bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål» (SVV 2020:15) er ikke ivaretatt. Nullvekstmål er omtalt i innspillsdokumentet – men i liten grad operasjonalisert (SVV 2020:97).
- b. Vi leser vakre mål i en rekke utredninger fra SVV, men i praksis viser SVV sitt prioriteringsdokument en kraftig målforskyvning vekk fra miljøhensyn. Vurderinger av klima og naturmangfold er omtalt i flere tidligere rapporter (SVV 2019:7-8), men vesentlige utfordringer som er omtalt bl.a. for Hordfast forsvinner helt i konklusjonen i sluttdokumentet (SVV 2020).
- c. Ikke-prissatte konsekvenser er ikke tatt med i sluttvurderingen. I oppsummerende vedlegg (SVV 2020A) (vedlegg 2) har «Reisehverdag» og «Trafikksikkerhet» fått to stjerner hver. Kategorien «Klima og miljø» står tom, til tross for svært negativ omtale i andre dokumenter. I planomtalen for godkjent alternativ F heter det: «Alle traséalternativa gir negative konsekvenser for ikkje-prissette tema.» (SVV 2019:31, 32, 33) (vedlegg 3).
- d. Kost-nytte-analysen tillegger høy fart og kraftig trafikkøkning urimelig stor vekt – klart i strid med Norges bærekraftsforpliktelser.
- e. Kost-nytte analysen blir brukt som magisk premiss til tross for at nytteberegningene for Hordfast varierer fra dokument til dokument.
- f. Hordfast får en bompengandel på 47%, langt over Regjeringens krav til maks 30%.
- g. SVV gir alle utbyggingsalternativ lavere klimautslipp enn fergealternativet uten å ta høyde for teknologisk innovasjonspotensiale som ligger i fergesektoren, utsiktene til elfly mellom Stavanger og Bergen, og karbonlagrende økosystemer som kystmyr som blir ødelagt for alltid.
- h. Byvekstavtalene får ingen klar støtte i innspillet fra Statens vegvesen (SVV 2020:37).

3. Premisser: Gode og mindre gode beslutningspremissar for å gi Vestland bedre samferdsel

Samfunnsnytte, prissatte og ikke-prissatte hensyn

Beregning av samfunnsnytte har fått en eksklusiv plass som beslutningspremiss. I innspillsdokumentet fra SVV (2020:7) heter det:

«Store veiprosjekter er i første seksårsperiode rangert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNK). I siste periode er det også tatt hensyn til viktige veier for næringslivet og bolig- og arbeidsmarkedsregioner.»

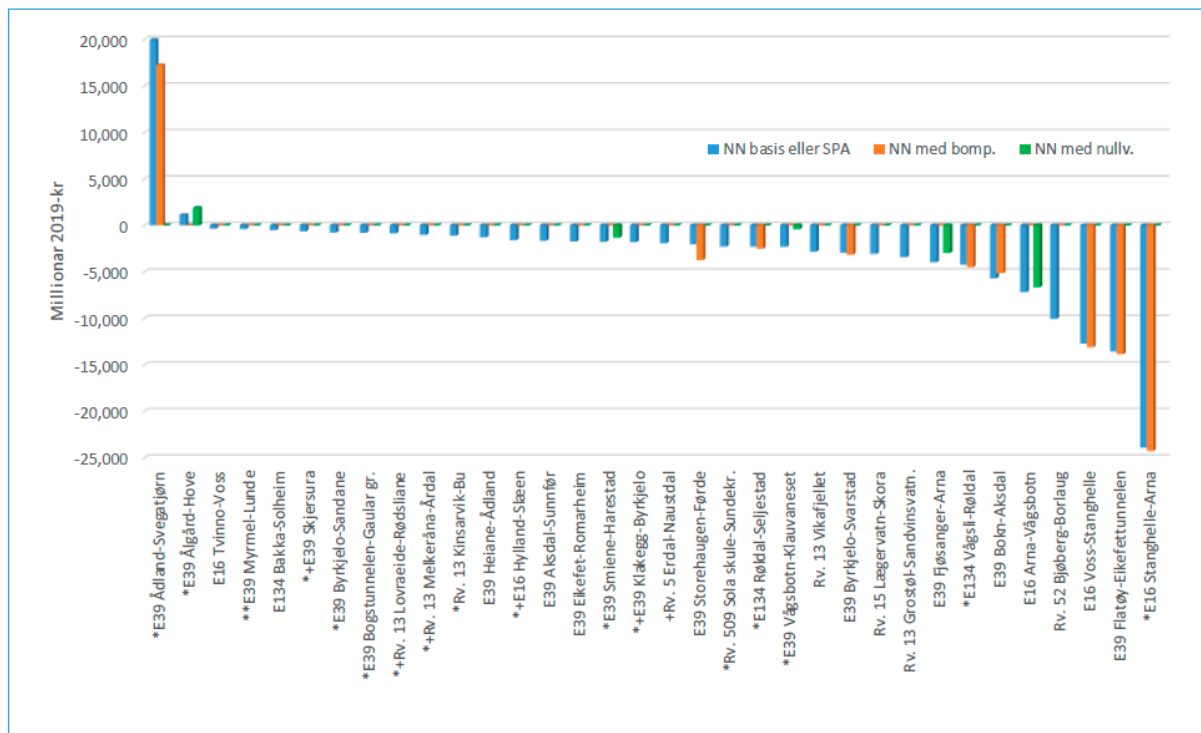
Nytteberegningene har fått forrang fremfor alle andre premisser. Statens vegvesen kunne på innspillskonferansen for NTP i Bergen 19. februar vise at Hordfast har en astronomisk nytte som skiller seg fra alle andre aktuelle prosjekt. Gitt at nytte avgjør, er tilsynelatende valget enkelt (SVV 2020B:16).



Statens vegvesen

NTP 2022–2033

Netto nytte



Dersom nytteberegningen er en entydig og objektiv størrelse, er det selvsagt uproblematisk å feste alle avgjørelser på slike tallstørrelser. Nyttberegningene har imidlertid to problem:

1. De klarer ikke å fange opp ikke-prissatte konsekvenser.
2. Beregningene for Hordfast har variert så mye at de nærmer seg «tenk på et tall» heller enn en objektiv størrelse der alle relevante hensyn er tatt.

Naturvernforbundet gav følgende kommentar til beregningsgrunnlaget for Hordfast i innspillsmøte fredag 27.3.2020:

a. Samfunnsøkonomisk nytte er definert som summen av to ting: De prissatte, og de ikke-prissatte. De uten pris er f.eks. utrydningstruede arter og naturmiljøer midt i motorveiløpet på Reksteren. Uten pris betyr ikke uten verdi eller nytte.

Men livsgrunnlaget vårt, naturen, er altså priset til null, og inngår ikke i nytte-kostnadsanalysen. Når SVV snakker om samfunnsnytte for Hordfast, pakker de konsekvent de ikke-prissatte faktorene under dynen. Det nærmer seg misbruk av begrepet.

Et *villet* mål med Hordfast er en mangedobling av veitrafikken, og det gir *samfunnsnytte* på flere måter:

- Det strider mot nullvekstmålet i storbyene.
- Det strider mot overordnet målsetting i NTP om å flytte trafikk/gods fra vei til sjø og bane.
- Det strider mot ett av fem prioriterte delmål i NTP: "*Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål (herunder naturmangfold)*».

b. Selve måten man beregner nytteverdi er full av absurditeter:

All reisetid er prissatt. Det betyr at mer trafikk og høyere fart gir høyere samfunnsnytte!

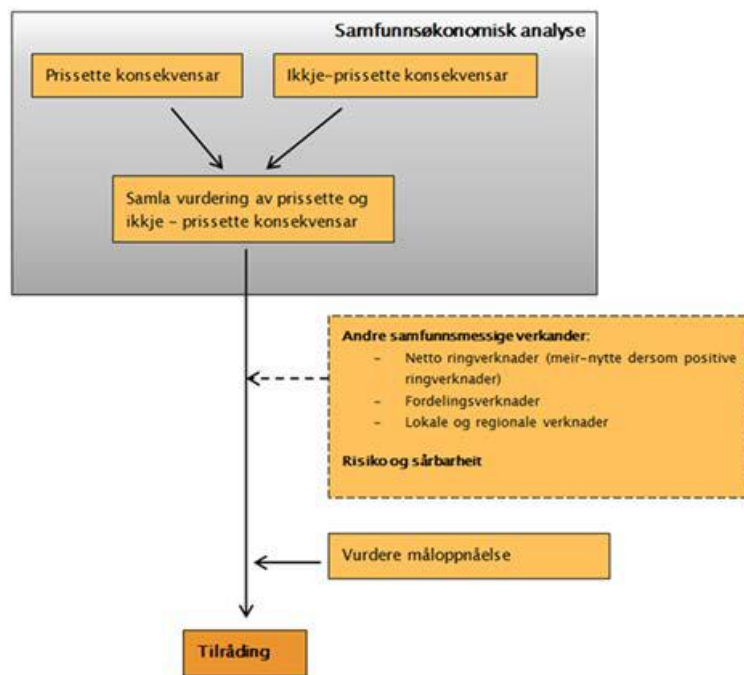
Om du f.eks. får bergensere på vei til Stord på bridgeturning til å øke farten fra 80 til 110 km/t dobler du samfunnsnyttan!

Samtidig er tid på en ferge gitt null verdi, selv om folk gjør nyttige ting som å spise seg mett, jobbe på nett og gå på toalett.

c. Forutsetningen for den påståtte store nytteeffekten av Hordfast er at hele prosjektet Bergen-Stavanger gjennomføres.

Da bør også utgiftene til veien sørover fra Stord til Aksdal tas med. Strekningen Bergen-Aksdal ble beregnet til 19 mrd. i 2011 - nå er utgiftene kanskje 70 mrd. Å krysse Bømlafjorden gir store utgifter og liten tidsgevinst, og vil slå nyttegevinsten kraftig ned.

Selv om ikke-prissatte konsekvenser er vakkert til stede i flere utredninger, forsvinner de når SVV trekker sine konklusjoner. Illustrasjonen under er fra Statlig reguleringsplan med konsekvensutgreiing Hordfast (SVV 2016: 8). Den viser den viktige funksjonen ikke-prissatte konsekvenser skal ha, ifølge intensjonen.



Nytteberegningene har variert mye for Hordfast. *Variasjonene er så dramatisk store at det ikke er saklige argumenter for å legge slike beregninger til grunn.* Følgende oversikt viser hvordan nytteberegninger har vært er bevegelig mål gjennom prosessen:

1.11.2016: I høringsutkastet til kommunedelplanen var NNK netto pr. budsjettkrone satt til **0,08** og samfunnsnytte satt til **2,8 milliarder**¹.

1.2.2019: I kommunedelplanen var NNK netto pr. budsjettkrone satt til **0,44** og samfunnsnytte satt til **12,9 milliarder**. Da er broen flyttet fra Kobbavågen til Gullholmane².

22.3.2019: I oversendelsesbrevet fra SVV til samferdselsdepartementet er netto nytte satt til **17 milliarder** og her er **NNK ikke omtalt**. Men det er lagt inn en viktig setning, sitat: «*På grunn av kompleksiteten i prosjektet påpekes at det er større usikkerhet ved kostnadsanslagene i dette prosjektet enn det som normalt er for vegprosjekter i denne fasen.*»

24.06.2019: I presentasjonen som Monica Mæland holdt på et møte hvor Miljøvernforbundet

¹ Side 105 i [Høringsutkast til statlig kommunedelplan 2016, Statens vegvesen](#)

² Side 34 i [Statlig kommunedelplan, alternativ F, 2019, Statens vegvesen](#)

var invitert, ble netto nytte oppgitt til **12 milliarder** og NNK til **1,14**.

17.03.2020: I SVV sitt forslag til prioriteringer er NNK **0,5** og netto samfunnsnytte **20,2 milliarder**³.

Iblant blir vi presentert for tilbud som er litt for gode. I Vegvesenets dokument som viser beregnet netto nytte av 33 veiprosjekter på Vestlandet, er Hordfast på suveren førsteplass og E16 på like suveren jumboplass. Fylkestinget må forlange en grundig forklaring av disse tallene, hvordan de er fremkommet og spørre hvorfor Vegvesenet spiller ned sin egen vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.

Bompenger

Statens vegvesen uttalte til BT at bompengandelen på Hordfast ligger under Regjeringens krav til 30% (BT 16. mars 2020). Oversikten i vedlegg 2 viser imidlertid at Hordfast nå har prislappen 36,7 mrd., en kraftig nedskjæring fra tidligere anslag på mellom 40 og 45 mrd. Av kostnaden på 36,7 mrd. skal 19,3 mrd. bli dekket av «Stat» og 17,4 mrd. skal bli finansiert fra «Annen». I e-post 31.3 til Norges Miljøvernforbund skriver Signe Eikenes i Statens vegvesen:

«Du har heilt rett i det med ferjeavløysingsmidlar! Det er bompengepotensialet som er berekna i «anna» finansiering!»

Når 17,4 mrd. er bompenger utgjør de 47,4 % av hele finansieringen. I tillegg kommer påslag på vel 40% som er vanlig å regne som finansieringskostnader. Da blir kostnaden vel 24 mrd. Det er en historisk høy bompengesum for samferdselsprosjekt i Norge, og setter prosjektet til en finansiell hengemyr: Skyhøye bompenger vil føre til liten trafikk og få inntekter. Lavere bompenger vil gi mer trafikk, men for lave inntekter.

FNs bærekraftsmål

I flere delrapporter er miljømål, klima og nullutslipp nevnt og utredet. Det er imidlertid vanskelig å se at Norges forpliktelser i:

- Mål 7: Ren energi for alle;
- Mål 11: Bærekraftige byer og samfunn;
- Mål 12: Ansvarlig forbruk og produksjon og
- Mål 13: Stoppe klimaendringene

Disse målene er i liten grad tematisert, respektert og iverksatt i NTP-arbeidet⁴.

³ Side 105 i [Statens vegvesens prioriteringer i NTP, brev til Samferdselsdepartementet 2020](#)

⁴ [Om FNs bærekraftsmål](#)

Vi stiller spørsmålstegn ved at alle utbyggingsalternativer ifølge SVV gir lavere klimagassutslipp enn fergealternativet. Påstanden blir lagt til grunn uten å ta høyde for teknologisk innovasjonspotensiale som ligger i fergesektoren, utsiktene til elfly mellom Stavanger og Bergen, og ødeleggelsen av karbonlagrende økosystemer som kystmyr.

Vi oppfordrer Vestland fylkeskommune til å kreve at følgende informasjon fremlegges:

- **Hvordan påvirkes CO₂-beregningen av**
 - innfasing av utslippsfrie ferjer?
 - idriftsettelse av elfly mellom Bergen og Stavanger fra 2023?
- **Hvordan er klimagassutslipp fra bygge- og driftsfasen beregnet?**
- **Er alle klimagassutslipp beregnet i en livsløpsanalyse, inkludert bruk av betong?**
- **Hva er utslippsberegningene for vedlikehold?**
- **Hva blir klimagassutslippene som følge av ødeleggelse av økosystemer som skog, myr og våtmark i anleggsfasen?**
- **Hvordan påvirkes klimagassberegningen av bortfall av karbonlagrende økosystemer i et langtidsperspektiv (minst 100 år)?**

Uten at svar på disse spørsmålene foreligger er det ikke mulig å diskutere klimagevinsten ved ulike alternativ på en seriøs og troverdig måte.

Vi etterlyser også svar på hvordan nye motorveiprosjekter som ødelegger intakte økosystemer og habitater for en rekke utrydningstruede arter harmonerer med Norges forpliktelse til Konvensjonen om biologisk mangfold⁵ og Norsk handlingsplan for naturmangfold (Meld. St. 14)⁶ som slår fast følgende hovedmål for 2020: «*Effektiv og umiddelbar handling for å stanse tapet av biologisk mangfold (...)»*, herunder delmålet «*Ingen arter og naturtyper skal utryddes, og utviklingen til truede og nær truede arter og naturtyper skal bedres*». Spesielt i lys av FNs naturpanels rapport fra 2019⁷ som slo fast at tap av natur og biologisk mangfold er en like alvorlig og akutt trussel som global oppvarming, forventer vi å se at myndighetene tillegger disse naturmangfoldsmålene avgjørende vekt, også i arbeidet med NTP.

4. Prosjekter og begrunnelser

Hordfast – Naturvernforbundet anbefaler å takke nei

Vi har i avsnitt 3 vist at beslutningsgrunnlaget for stor samfunnsnytte av Hordfast som objektive størrelser ikke gir et dekkende bilde. De alvorlige negative konsekvensene for naturmangfold på Stord, Reksteren og Søre Øyane er helt vekke i SVVs konklusjoner.

⁵ [Miljødirektoratet: Konvensjonen om biologisk mangfold \(CBD\)](#)

⁶ [Meld. St. 15 \(2015-2016\): Natur for livet: Norsk handlingsplan for naturmangfold](#)

⁷ [IPBES: The global assessment on biodiversity and ecosystem services](#)

I Regjeringens overordnede mål for NTP står det både «reduere klimagassutslipp og redusere andre negative miljøkonsekvenser»⁸. Å bygge ned urørt natur og med overlegg mangedoble trafikken, er *motsatt politikk*.

Naturvernforbundet har i brev til samferdselsminister Hareide (Naturvernforbundet 2019) bedt om at Samferdselsdepartementet utreder et nytt moderat alternativ for E39, i hovedsak med bruk av dagens akse, opprustet for trafikksikkerhet, gang- og sykkel.

Naturvernforbundet har også anbefalt å starte en prosess for å etablere Søre Bjørnafjorden nasjonalpark på Reksteren for å bevare den unike kalde regnskogen, kystskogen og kystmyrene i området (Naturvernforbundet 2019A).

Bybanen til Åsane – Naturvernforbundet anbefaler JA

Naturvernforbundet Hordaland har i sin kollektivstrategi (Naturvernforbundet 2015) anbefalt å bygge ferdig bybanen til Åsane med vedtatt trase. For å sikre fremdrift i arbeidet anbefaler vi å dele utbyggingen i to med første byggetrinn fra Byparken til Amalie Skramsvei. Byggetrinn fra Amalie Skram til Vågsbotnen kan eventuelt bli delt i to med Vågsbotnen-Eidsvåg og Eidsvåg-Amalie Skram i påvente av forlenget Fløyfjellstunnell.

K5 Arna-Stanghelle – Naturvernforbundet anbefaler JA til justert prosjekt

Det kombinerte jernbane- og vegprosjektet mellom Arna og Stanghelle er en viktig kandidat til NTP. Jernbanedelen kan bidra til redusert reisetid for kollektivreisende på lokalstrakningen mellom Bergen og Voss og på regionstrekningen mellom Bergen og Oslo.

Imidlertid mener Naturvernforbundet av motorvegen mellom Arna og Trengereid bør skrinlegges. Den er unødvendig når jernbanekapasiteten blir bedre. Strekningen er lite rasutsatt og på strekningen går ikke jernbane og veg parallelt som for resten av prosjektet.

Mellom Trengereid og Stanghelle er det imidlertid klokt å prioritere rassikker veg og effektiv bane i NTP.

Miljøvennlige ferger

Satsingen som startet i Hordaland fylke, har nå fått ringvirkninger langs hele kysten. Vel 70 av 200 norske ferger blir bygget nye eller ombygget til elektrisk eller hybrid elektrisk drift. Ingen sektorer kan vise til tilsvarende grønt skifte. De økte investerings- og driftskostnadene må få plass i kommende NTP.

⁸ [Meld. St. 33 \(2016–2017\): Nasjonal transportplan 2018–2029](#)

Fylkesveg-vedlikehold

Vedlikehold og forbedring av fylkesvegnettet er dramatisk underfinansiert i Vestland. Naturvernforbundet anbefaler at kostnader til gode bruksveier med gul midtstripe langs hele kysten, økt vedlikehold for trafiksikring og forbedring av gang- og sykkel, får større plass i endelig NTP-vedtak.

5. Naturvernforbundet Hordaland – forslag til prioriterte tiltak i NTP første periode

Invitasjonsbrevet til fra SD (Samferdselsdepartementet 2019) ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.
- Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.

Prosjekt	Begrunnelse	Forslag til prioritet fra Vestland
Bybanen til Åsane	Vil ferdigstille Bybanen til den største bydelen i Bergen. Prosjektet bidrar til å ferdigstille det viktigste tiltaket for mindre klimautslipp og mindre lokal luftforurensning i Bergen.	1
K5 Arna-Stanghelle uten motorveg Arna-Trengereid	Prosjektet gir et historisk løft for kollektivtilbudet mot Voss og mellom Bergen og Oslo. Vegdelen Trengereid-Stanghelle rassikrer en svært utsatt strekning.	2
Miljøvennlig fergesatsing	Elektrifisering av fergeflåten bidrar til en historisk grønn satsing og modernisering av viktige transportbærere langs kysten.	3
Fylkesvegnettet	Vedlikehold og utbedring som ligger svært langt etter en rimelig standardheving.	4
E 39	NTP bør prioritere utviklingsmidler til et moderat fergealternativ som i hovedsak følger dagens trasé.	5

Med vennlig hilsen



Ved
Gabriel Fliflet, leder
Tom Skauge, nestleder og saksbehandler



Innspillet støttes av
Norsk Ornitologisk Forening
Hordaland

Ved leder Lars Ågren

6. Vedlegg

Vedlegg 1: Brev fra Samferdselsdepartementet 21.nov. 2019:

NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet

«Samferdselsdepartementet vil utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på **samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse**. Det vil være viktig å sørge for **fleksibilitet** slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og **teknologisk utvikling**. I en overordnet og langsiktig planlegging legges det til grunn at de viktigste utfordringene håndteres først. Departementet vil innrette meldingen om Nasjonal transportplan slik at det gis større handlingsrom i gjennomføringen, og utfordringene kan løses mest mulig effektivt. Dette innebærer også at plangrunnlaget må innrettes slik at det i **større grad vektlegger de utfordringene som skal løses, og ikke konkrete virkemidler og tiltak.**»

«Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt **i prioritert rekkefølge**.
- Løsningene må være egnede til å **håndtere de identifiserte utfordringene**. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.
- Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de **selv har et ansvar**.

I vurderingen av innspillene vil Samferdselsdepartementet vektlegge følgende:

- **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet** vil tillegges betydelig vekt både i utvalget av aktuelle løsninger og utforming av løsningene som presenteres i Nasjonal transportplan.
- **Målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022 – 2033**, jf oppdrag til transportvirksomhetene om prioriteringer.
- Nasjonal transportplan gjelder hele landet og det må legges til grunn realistiske forventninger om fordelingen av ressursbruken på transportområdet i de ulike landsdelene.
- Det pågår en betydelig **og rask teknologisk utvikling** som vil ha sterke implikasjoner på sentrale forhold i transportsektoren; **fra trafikal adferd og etterspørsel** til nye og mer effektive transportløsninger og forretningsmodeller. På denne bakgrunn er det viktig å unngå å gjøre **store investeringsbeslutninger i løsninger som er spesielt teknologiske sårbare.**»

(Vår markering.)

Vedlegg 2: SVV 2020 A: Vedlegg til SVV 2020 NTP 2022-2033 oppdrag 9

Prosjekt	NYTTE				ENDRING I MÅLOPPNÅELSE			KOSTNAD			
	Plan-status	Potensial for økt nytte	Trafikant-nytte (mill. kr)	Samfunns-nytte (NNK)	Reise-hverdag	Trafikk-sikkerhet	Klima og miljø	Total kost (mill. kr)	Stat (mill. kr)	Annen (mill. kr)	Potensial for innsparing
STORE PROSJEKT											
Ramme A											
Rv 282 Holmenbrua			2.740	2,95	***	**	*	880	440	440	
E6 Oslo øst (Manglerudprosjekt)3D			26.270	1,00	***	**	*	16.500	6.300	10.200	
Rv. 22 Glommakrysning			4.330	0,92	**	*	**	3.000	1.400	1.600	
E39 Ådland-Svegatjørn			15.130	0,49	**	**		36.700	19.300	17.400	
I tillegg i ramme B											

Vedlegg 3: SVV 2019: E39 Stord-Os Planomtale Alternativ F januar 2019: 32

Planomtale viser en rekke negative virkninger for miljø og natur av Hordfast.

PLANOMTALE ALTERNATIV F, KDP m/KU 01.02 2019

Tabell 7 Oppsummeringstabell for ikke-prissette konsekvensar på strekninga Ådland-Gjøvåg

Fag	Alt B	Alt D	Alt E	Alt F	Merknader
Landskaps- bilete	--	-/--	-/--	-/--	Neset – Drangeområdet med kryss i alt. B vert endra i stor grad. Frå småskala kultur-landskap til dominerande veganlegg.
Nærmiljø og friluftsliv	--	---	--/---	--/---	I alt. D vert nærmiljøverdiar mest råka i Uggdalsområdet, og friluftsverdiar sterkast råka i Flatråkervassdraget.
Natur- mangfald	---	--	--/---	--/---	Bårdsundområdet og Reksteren størst negativ konsekvens i alt. B og F. Alt. B kjem i konflikt med hole eiker (utvalt naturtype) på Stordsida
Kulturmiljø	--/---	---/--- ---	---	--/---	Uggdalsdalen størst negativ konsekvens i alt. D
Natur- ressursar	--/---	---	--/---	--/---	Uggdalsområdet størst negativ konsekvens i alt. D
Samla rangering	1	4	3*	2	

* Skilnaden mellom alt. E og F er hovudsakleg at alt. E får størst negative konsekvensar i samband med kryssing av Søreidområdet.

Tabell 9 Oppsummeringstabell for ikke-prissette konsekvensar, strekninga Gjøvåg-Svegatjørn

Brukonsept								
Fag	K7 endeforankra mot Kobbavågen		K8 sideforankra mot Kobbavågen		K7-1 endeforankra mot Gulholmane		K8-1 sideforankra mot Gulholmane	
	K-grad*	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering
Landskapsbilete	---	3	---	4	---	2	---	1
Nærmiljø og friluftsliv	---	3	---	3	--/---	2	--/---	1
Naturmangfald	-/--	2	-/--	4	-/--	1	-/--	2
Kulturmiljø	--/---	2	--/---	2	--/---	4	--	1
Naturressursar	--	1	--/---	4	--	2	--	3
Samla rangering	3		4		2		1	

*K-grad står for konsekvensgrad og minusteikna står for: (-) liten negativ konsekvensgrad, (--) middels negativ konsekvensgrad, (---) stor negativ konsekvensgrad

Vedlegg 4: SVVs registrering av kald regnskog i Bårdsundet (SVV 2019:49)

SVV sin registrering av kald regnskog er ikke dekkende med dagens kunnskap.



Figur 16 Boreonemoral regnskog er vist med små blå prikker i kartet, automatisk verna kulturminne er vist med raude symbol

Nyere registreringer viser langt flere observasjoner av kald regnskog (markert med svart):



Illustrasjon fra Jan Christian Rivenæs.

Referanser:

- Naturvernforbundet 2015: Visjon for Bergen i 2030: Gode, grønne Bergen
<https://naturvernforbundet.no/publikasjoner/visjoner-article39505-4071.html>
- Naturvernforbundet 2019: Brev til Samferdselsminister Hareide med forslag til moderat alternativ for E39 og støtte til elfergesatsingen
- Naturvernforbundet 2019A: Brev til fylkesmannen i Hordaland med anmodning om prosess for Nasjonalpark Søre Bjørnafjorden nasjonalpark
- SVV 2019: E39 Stord-Os Planomtale Alternativ F januar 2019
- Slinde; Nils Magnus 2020: Nasjonal transportplan 2022 2033 Status 19. februar 2020. Presentasjon på Vestland sin Innspilskonferanse for NTP.
- SVV 2020: Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Oppdrag 9: Prioriteringer. 24. mars
- SVV 2020A: Vedlegg til SVV 2020
- Samferdselsdepartementet 2019: NTP 2022-2033: Invitasjon til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet
- SVV 2016: E39 Stord-Os, Ådland-Svegatjørn PLANOMTALE PlanID NO201602
Kommunar: Stord, Fitjar, Tysnes og Os Statens vegvesen Region vest, Høringsframlegg 01.11.2016

Linker:

Fylkesside:

<https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/nasjonal-transportplan-ntp/>

Regjeringen:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>