

Statens Vegvesen Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Bergen, 15.11.2011

KONSEPTVALGUTREDNING E-39 AKSDAL-BERGEN. HØRINGSUTTALELSE.

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) har som høringsinstans fått tilsendt fra Statens Vegvesen Region Vest dokumentet "KVU E-39 Aksdal-Bergen" til uttalelse.

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet gav i brev av 30.6.2010 Statens Vegvesen Region vest i mandat å utrede samfunnsøkonomiske og miljømessige konsekvenser av fergefri kyststamvei E39 mellom Aksdal og Bergen, i forhold til fortsatt ferjedrift. Brevet er forankret i Soria Moria II erklæringen der det står: *"--- Vi ber om at tilbudet i riksvegferjedriften (knyttet til åpningstid, frekvens og oversitting) vurderes i sammenheng med målene om fremkommelighet, miljø, sikkerhet og universell utforming."*

Videre står det i brevet:

"Korleis skal den framtidige E39 mellom Aksdal i Rogaland og Bergen sjå ut? Bør strekninga bli ferjefri, eller skal ein halde fram med ferjer? KVU E39 Aksdal-Bergen har mål som å kartleggje kva behov som er knytt til transportsystemet mellom Aksdal og Bergen og dei områda rundt som er påverka av kva løysing ein vel for denne strekninga. "

I Vegvesenets høringsdokument "KVU-E39 Aksdal-Bergen er derimot fergealternativet utelatt, bare de fergefrie løsningene er utredet, noe vi mener er et brudd på mandatet som Statens Vegvesen Region Vest har fått fra Regjeringen. Dette er svært kritikkverdigg. I tillegg mener vi at tanken om økt mobilitet og lengre arbeidsreiser, som er lagt til grunn i dokumentet, står i sterk motsetning til målsettingen i KVU-en om transport i Bergensregionen. Dette er nedfelt i brev fra Samferdselsdepartementet 14.1.2011 der det står: *"I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål og effektiv transport for brukerne. På kort sikt: Bergen skal ha en bilandel og et reisemønster som sikrer lovpålagt krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen"*.

De fergefrie vei- og broløsningene vil i motsetning til fergealternativet medføre ubotelig og svært stor skade på fjordlandskapet i Bjørne- og Hardangerfjorden. Det vil være i strid med Den Europeiske Landskapskonvensjonen og vil true **hovedårsaken** for at National Geographic i 2009 kåret fjordene som "Verdens Fremste Naturbaserte reisemål".

Argumentet om større pendlingsomland og raskere fremkomst er uforenlig med begrunnelsen for den enestående attest Verden har gitt fjordlandskapet i Hardanger og Bjørnefjorden.

2. NATURVERNFORBUNDET FRARÅR PROSJEKTER SOM SKAPER MER BILTRAFIKK

NVH vil understreke at vi ikke er enige i en viktig premiss for utredningen: å få ned reisetiden mellom byer og tettsteder langs aksene Bergen - Aksdal. Tanken om integrering av flere arbeidsmarkeder til ett stort arbeidsmarked vil føre til økt trafikk og dermed høyere utslipp. Tanken om økt mobilitet og lengre arbeidsreiser i regionen står i sterk strid med målet om kraftig reduksjon i våre klimautslipp og farlig lokal forurensing. Det står også i sterk motsetning til målsettingene i KVU om transport i Bergensområdet, hvor begrensning av bilbruk og fortetting i arealpolitikken står sentralt.

NVH mener premissene for utbyggingen av kyststamveien er uforenlig med Vegetatens nyorientering for Bergensområdet, da ideen forutsetter øket pendling med den mertrafikk dette skaper. Visjonen om ett arbeidsmarked - med omfattende pendlertrafikk mellom ulike byer og strøk - må erstattes av visjonen om at

pendlingen reduseres. Korte arbeidsreiser er et viktig mål om en vil få ned forurensingen, CO2-utslippene og trafikkulykkene.

Det vil neppe være midler til både høyfartsbane og fergefri vei mellom Bergen og Stavanger. NVH mener at fergefri stamvei mellom Bergen og Stavanger må skrinlegges, men anbefaler en vurdering av om det er mulig å bygge en høyfartsbane mellom Bergen, Haugesund og Stavanger. En forutsetning for bygging av en slik bane må være at en forhåndsvurdering viser akseptable natur- og miljøkonsekvenser - både for utbygging og drift. NVH har merket seg departementets svar fra Stortinget på jernbanespørsmålet Bergen-Stavanger og avventer i likhet med departementet fremleggelsen i febr. 2012 av utredningen departementet har bestilt om høyfartsbaner i Norge.

Norges Naturvernforbund fremla september 2009 rapporten "Motorveier på villspor – miljøkonsekvenser av kortere reisetid". Rapporten ble overlevert Samferdselsdepartementet. I brev 19.05.2011 til departementet har Naturvernforbundet fulgt opp rapporten med anmodning om at kravene til nye veier revideres i natur- og miljøvennlig retning under Vegetatens og departementets arbeid med rulleringen av Nasjonal Transportplan 2014-2023. **Vi ber om at rapporten og brevet legges til grunn for det videre arbeidet med KVVU-Aksdal-Bergen.**

NVH vil peke på at fylkesplan for Hordaland har tre hovedmål for transportpolitikken - den skal medvirke til regional utvikling, til at miljøpolitiske målsettinger blir oppnådd og at risiko for ulykker i transportsystemet blir reduserte. Fergefri kystvei Bergen-Stord er ikke forenlig med disse hovedmålene.

3. ØKT TRAFIKK INN MOT BERGEN VIL FORVERRE "GIFTSKYEN" OVER BYEN.

I brev fra Samferdselsdepartementet 14.02.11 gis instruks til Vegdirektoratet om å legge til grunn følgende samfunns mål for KVVU-Bergensregionen: *" I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål og effektiv transport for brukerne. På kort sikt: Bergen skal ha en bilandel og et reise-mønster som sikrer lovpålagt krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen. "*

Lovpålagt luftkvalitet tåler ikke mertrafikken som ideen om fergefri Kyststamvei baserer seg på. NVH viser til brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet senere i vår, 27.04.11, som instruerer etaten om å se de to tiltakene d.v.s. KVVU for E39 Aksdal-Bergen i sammenheng med KVVU for Regionpakke Bergensområdet. Departementet skjerper kravet til omlegging fra bilbasert til kollektivtransportbasert planlegging og gjennomføring i det interessante brevet som innspill til den pågående eksterne kvalitetssikringen. Kvalitetssikringen (KS1) gjelder de to fremlagte KVVUene for disse prosjektene. Særlig interessant er departementets instruks til veieaten om at følgende forhold skal underlegges kvalitetssikringen: *" - Kollektivtrafikkproblematikk, og da spesielt hvordan de to KVVUene følger opp retningslinjer for kommende Nasjonale transportplan som bl.a. fastlegger at veksten i byområder skal løses gjennom kollektivtiltak. Gitt dette, ber SD om at Statens Vegvesen vurderer behovet for justeringer i KVVUene "*, understreker departementet.

Departementet har en annen interessant og viktig tilføyelse: *" - Etter det SD forstår, er det i KVVU-Bergensregionen ikke gitt en klar tilråding mht. konkret valg av konsept. Bakgrunnen er at Statens Vegvesen ønsker at KVVU/KS1 skal bidra til å legge overordnede føringer for videre planlegging i Bergen. SD slutter seg i utgangspunktet til etatens tilnærming... Det må på vanlig måte vurderes om mottatte høringsuttalelser tilsier at KVVUene bør endres på enkelte områder. SD legger til grunn at anbefalingsnotatet også skal kvalitetssikres. "*

NVH vil avvente resultatet av den eksterne kvalitetssikringen. Straks kvalitetssikringsrapportene er frigitt av Samferdselsdepartementet og gjennomgått av oss, vurdere vi å komme med en supplerende høringsuttalelse.

4. KRITIKK AV ARGUMENTER I KVVU OM E 39 AKSDAL - BERGEN

NVH er kritisk til en rekke forhold i konsekvensutredningen, og mener at den ikke er god nok i forhold til de krav som ble stilt fra oppdragsgiver. Dette grunngrir vi med følgende:

KVU-OPPDRAGET FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET : FORTSATT OPPGRADERT FERGETILBUD SKAL VURDERES PÅ LIKE FOT MED FERGEFRIE LØSNINGER.

"Korleis skal den framtidige E39 mellom Aksdal i Rogaland og Bergen sjå ut? Bør strekninga bli ferjefri, eller skal ein halde fram med ferjer? KVU E39 Aksdal-Bergen har mål som å kartleggje kva behov som er knytt til transportsystemet mellom Aksdal og Bergen og dei områda rundt som er påverka av kva løysing ein vel for denne strekninga. "

Slik formulerer Statens Vegvesen Region Vest i en pressemelding mandatet de i 2010 har fått fra Samferdselsdepartementet og som 30. juni d.å. munnet ut i offentliggjøringen av etatens "KVU-E39 Aksdal-Bergen".

KVUer ("Konseptvalgutredninger") skal kvalitetssikres i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet av eksterne konsulenter.

Konsekvensutredningen er bygget opp i samsvar med krav fra Finansdepartementet (Rammeavtalen) i fire hoveddeler:

- Behovsanalyse
- Mål og strategidokument
- Overordna kravdokument
- Alternativanalyse

Samferdselsdepartementet har tidligere i brev - 22.10.2010 - gitt Vegetaten et tilleggsmandat for det videre arbeidet med KVUen, der en ber om at følgende tema blir vurdert/implementert:

- Omsynet til arealbruk og jordvern
- Nødvendig kontakt med høgfartsbaneprosjektet i jernbaneverket
- Samanheng mellom behov, mål, krav og alternativsanalyse
- Lokal medverknad i utgøingsarbeidet
- Samfunns mål må leggast fram for departementet så tidleg som mogeleg. "

I departementets "Retningslinje" til Nasjonal Transportplan 2014-2023 til Vegdirektoratet april 2011 er det skissert et oppdrag om gjennomføre: *"eit prosjekt om ferjefri E39 der teknologiske fjordkryssingar skal vurderast, og i tillegg skal ein utgreie kva potensiale ein ferjefri E39 har for næringsliv med tilhøyrande bu-og arbeidsregionar. "*

Vegdirektoratet skal i februar 2012 legge fram sin foreløpige innstilling i spørsmålet om ferjefri Kyststamvei herunder drøfte spørsmålet om fremtidig veiløsning på E-39 Aksdal-Bergen i sitt forslag til Nasjonal Transportplan for neste periode 2013-2024. Regjeringen legger fram sin St. meld om samme plan våren 2013.

Ekstern kvalitetssikring er under forberedelse. Det er avgjort av instansene Transportøkonomisk Institutt (TØI) i samarbeid med Dovre International skal stå for den eksterne kvalitetssikringen av Vegetatens fremlagte KVU. Resultatet av kvalitetssikringen foreligger ikke innen høringsfristen utløp 1. nov. d.å.

NVH merker seg at departementet har instruert Statens Vegvesen om å se KVU-Aksdal-Bergen i sammenheng med KVU for Bergensregionen under den eksterne kvalitetssikringen som gjennomføres av ovennevnte firma for begge KVUene. Heller ikke ferdig, offentlig ekstern kvalitetssikringsrapport for KVU-Bergensregionen foreligger innen høringsfristens utløp 1. nov. Vi er dermed avskåret fra å kunne legge til grunn disse viktige rapportene for våre høringsuttaler i begge KVU-sakene hvilket er beklagelig. **Vi vil følgelig måtte komme tilbake med våre supplerende uttalelser til KVU-ene straks kvalitetssikringsrapportene er offentliggjort av Samferdselsdepartementet.** Det er maktpåliggende at det skjer i god tid før Vegdirektoratet i febr. 2012 legger fram sitt forslag til rulleringen av NTP.

Vi minner om at regimet for ekstern kvalitetssikring av statlige utbyggingsprosjekt (KS1/KS2) og innføringen av KVU-utredningsplikt fremfor alt har sitt utspring i de store granskninger Riksrevisjonen sammen med Stortingets Kontrollkomite gjennomførte i Hordaland på 90-tallet (Salhusbroen, Vestre Innfartsåre, Trekantsambandet) og Bondevik-1 Regjeringens særskilte granskning i 1998 av fergeavløsningsprosjektet Kvisti-bru (Osterøybroen). Skiftende regjeringer og Stortinget har pekt på at alternativet til fergeavløsning, altså et oppgradert fergetilbud (også kalt "0+alternativ") skal utredes på like fot med broer og tunneler.

NVH vil derfor understreke at det i KVV-utredningen og den påfølgende KS-1 (ekstern kvalitetssikring) samt i tilleggsoppdraget tilknyttet "fergefri Kyststamvei" må inngå en full utredning av hvilke effekter et oppgradert fergetilbud vil ha for de samme temaene som inngår i utredningen av fergefri vei, d.v.s:

- Arbeidsmarked
- Næringsutvikling
- Produktivitet
- Integrasjon
- Reisemønstre og transport

ANLEGGSKOSTNADER – FERGEALTERNATIVET ER VESENTLIG BILLIGERE ENN FERGEFRITT.

Investeringskostnadene varierer stort. Oppgradering av eksisterende vei med et forbedret fergetilbud (d.v.s. avganger hvert 20 min.) er kostnadsregnet til 3 mrd. kr., innkortet ferjesamband (d.v.s. ferge Halhjem til Reksteren og fergefritt fra Reksteren/Tysnes til Stord) til 8 mrd. kr., og de fergefrie løsningene varierer fra 12-20 mrd. kr. Statens Vegvesen skriver i KVV-en at det er stor usikkerhet knyttet til kostnadssiden til de fergefrie alternativene. NVH vil peke på at faren for kostnadsøkninger også klart favoriserer det langt mindre kompliserte og forutsigbare alternativet til fergefritt d.v.s. et oppgradert fergetilbud.

Vil vil her og peke på at samtlige store fergeavsløsningsprosjekt i Hordaland de siste 20 årene har hatt store kostnadsoverskridelser i forhold til de forutsetninger skriftende regjeringer og Stortinget la til grunn for sine byggevedtak. Disse prosjektene ble derfor og underkastet granskning i regi av Riksrevisjonen og Stortinget.

FERGER SOM ALTERNATIV TIL FERGEFRITT.

NVH vil fremheve føringen som departementet har i retningslinjene for Vegdirektoratets arbeide med NTP 2014-2023 (se. SDs brev til VD 06.04.2011), sit:

"Når det gjelder ferjer, framgår det av Soria-Moria II at regjeringen ønsker å øke frekvens og kapasitet på riksvegnettet, og legge til rette for at det samme kan skje på fylkesvegnettet. Videre ønsker regjeringen å øke antall gassferjer. Videre vil energi-og miljøeffektive ferje våre et bidrag for å nå målene i klimapolitikken. Ferjene er både en del av vegen, og en del av offentlig tjenestekjøp. Statens Vegvesen står som kjøper av ferjetjenester på riksvegnettet, og beløpet til slike kjøp inngår i rammen for Nasjonal Transportplan. Vi ber om at tilbudet i riksvegferjedriften (knyttet til åpningstid, frekvens og oversitting) vurderes i sammenheng med målene om fremkommelighet, miljø, sikkerhet og universell utforming. "

Denne viktige føringen er ikke er en del av bestillingsgrunnlaget for utredningen som Statens Vegvesen bestilte fra SNF: *Tørrskodd på jobb*. En av forfatterne er Victor Normann, politiker og erklært tilhenger av fergefrie løsninger. Konklusjoner og drøftinger i *Tørrskodd på jobb* er brukt i KVV-en. I dette grunnlagsdokumentet er altså ikke et oppgradert fergetilbud vurdert på lik linje med fergefrie løsninger. Dette mener vi er kritikkverdige. Det kan også stilles spørsmål om det var korrekt ihht. gjeldende lover og forskrifter å gi dette oppdraget til SNF, der en av pådriverne for Hordfast er styreleder og medforfatter.

SKJULTE LAVE TRAFIKKTALL OG SKJULT TRAFIKKSAMMENSETNING.

Den beskjedne trafikkmengden er i KVV-en er holdt skjult for 3 av 4 fergesamband som KVV drøfter. Kun 2.361 kjøretøy kjørte daglig på kystveien mellom Halhjem og Sandvikvåg i 2010. KVV-en oppgir kun trafikkmengden for sambandet Halhjem-Sandvikvåg. Hver gassferge - landets største - laster 220 kjøretøy (biler). Hver ferge har m.a.o. mulighet til å frakte døgntrafikken på kun 11 avganger i løpet av døgnet. Tre ferger betjener sambandet. Trafikken er vesentlig mindre på de andre fergesambandene KVV-en omtaler.

Vi har måttet be om at trafikktallene for alle de fire fergestrekningene opplyses fra Statens Vegvesens side (se vedlegg) da de som sagt ikke fremgår av KVV-en. Tallene er mottatt i e-post fra Statens Vegvesen og viser (2010-ÅDTtall d.v.s. gj.snitt. døgntrafikk i løpet av året):

Halhjem-Våge	430
Hodnanes-Jektevik	420

Hatvik-Venjaneset 980

Også for disse sambandene er fordelingen på reisehensikt utelatt. På alle fire fergestrekningene er trafikken markant større fredag og søndag, samt på helligdager og ferier sammenlignet med hverdager. Vi har sett oss nødt til å be Vegdirektoratet gi oss tallene for trafikksammensetningen. I deres svar bekreftes følgende sammensetning:

"Til/fra arbeid"	20 %
"Tjenestereiser"	6 %
"Fritid"	74 %

Det er kritikkverdig at KVVU-Aksdal-Bergen mangler informasjon om en så viktig premisse som *trafikksammensetningen* på fergesambandene en drøfter å legge ned og erstatte med fergefri vei. Mangelen står i kontrast til andre veitredninger /KVVU-er der denne viktige opplysningen/premissen oppgis. **Denne mangelen må rettes opp i det videre arbeidet med KVVUen.**

STOR SKJULT ANDEL TURIST/FRITIDSREISENDE. NYTTE/KOST –BEREGNING FAVORISERER FERGEALTERNATIVET.

Den kamuflerte andelen turist/fritidsreisende på disse sambandene svekker i betydelig grad den påståtte betydning av de fergefrie løsningene og samfunnsøkonomien i disse løsningene, som er beregnet til 12-18 mrd. kr i KVVUen.

Det er og kritikkverdig at det i KVVUen mangler opplysning om hvordan etaten i nytte/kost-beregningen har priset de ulike kategorier reisende på strekningene KVVU-en omfatter.

Vi har følgelig måttet be Vegdirektoratet om å få disse viktige premissene. I e-post fra Vegdirektoratet (se vedlegg) fremlegges en tabell med oversikt over prisingen av de ulike reisendekategoriene med ulike transportformer. Vi gjengir tabellen her:

"Tabell 3.1 : Ombordtidsverdier (2009 kr/t) for korte reiser (under 100 km) etter transportmiddel og reiseformål.

	Bilfører	Kollektivt	Ferge	Hurtigbåt
Reiser til/fra arbeid	90	60	Mangler	Mangler
Andre private reiser	77	46	"	"
Alle private reiser	80	51	126	82
Tjenestereiser	380	380	380	380
Alle reiser	88	60	Mangler	Mangler

Tabellen som er brukt favoriserer de fergefrie alternativene på bekostning av de fergebaserte alternativene på en faglig uakseptabel måte for det store innslaget av "fritidsreisende" i "Verdens fremste naturbaserte reisemål".

Turister er en del av kategorien fritidsreisende, uten at det er oppgitt tall for størrelsen. Blant disse er det en særlig stor betalingsvillighet for å kunne nyte fergeturen i dette landskapet som er deres hovedmål for reisen til og i Norge. **Den manglende opplysningen om - og drøftingen av - dette faktum er en mangel som må rettes opp i det videre KVVU-arbeidet.** Fergestrekningene KVVU-en omfatter har høy opplevelsesverdi for turist og fritidsreisende. Fra dekket eller salongen kan de nyte turen i hovedreisemålet for mange d.v.s. Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål - Fjordene (Bjørnefjorden og Hardangerfjorden).Fergefritt fratar turister og fritidsreiser denne enestående opplevelsen.

Nytte/kost-beregningen som er gjort i fremlagte KVVU, er følgelig sterkt misvisende da det i tallene for de fergefrie løsningene ligger inne en stor gevinst for denne trafikantgruppen i favør av å legge ned fergene og erstatte de med fergefri vei i det verdensberømte fjordlandskapet. Den samme beregningsmodellen ville

tilsvarende gitt en stor gevinst for nedleggelsen av fergene d.v.s. bro og vei gjennom Geirangerfjorden. Det er en total kortslutning i N/K- favoriseringen av fergefritt at fergefritt gis en stor gevinst fordi det sparer turistene/fritidsreisende for tiden som går med til å oppleve attraksjonen de er kommet for å nyte i ro og mak og uten tanke på tiden som går.

Dette innebærer at nytte/kost-beregningsverktøyet Statens Vegvesen bruker i fergeavløsningssaken E-39 Aksdal-Bergen, der innspart transporttid er viktigste faktor for å svekke fergealternativene, er sterkt misvisende. Følgelig må de rettes opp under den nødvendige omarbeidelsen/korrigeringen av den fremlagte KVVU-en.

De fergefrie alternativene vil i tillegg medføre enorme landskapsinngrep i form av skjæringer, fyllinger og teknologiske inngrep/fremmedelementer. Vi minner om at landskapets "autensitet" (=egenart) er hovedbegrunnelsen for den enestående atesten fjordlandskapet på Vestlandet har fått første gang i 2004 og deretter under evaluering i 2009 av de over 300 personer verden over som sitter i panelet til National Geographic Traveller. Et fergetilbud hegner om de store landskapsverdiene kåringer baserer seg på . Det er slike landskapsverdier (og kåringer) Norge og Vestlandet i enda større grad skal leve av i årtiene som kommer - også når olje og gassvirksomheten trappes ned og reiseliv og turisme får enda større betydning for bosetting og økonomi.

Statens vegvesen erkjenner følgende i KVVUen (s. 22):

"Prosjektområdet er ein sentral innfallsport til Norges største turistattraksjon: dei norske fjordar og fjell. Turisme og reiseliv er derfor ein viktig næringsveg i området.

"New York Times" besøkte Bjørnefjorden i 2003. Under tittelen "*Så vakkert at det gjør vondt i øynene*" overøste de fjordlandskapet og hotellet (Solstrand Hotell) med komplimenter. Avisen, med 6 deltakere, var 9 dager i Norge. Avisens artikkel og attest fikk stor oppmerksomhet i norske medier.

Det er en vesentlig mangel at Statens Vegvesen unnlater å nevne de internasjonale kåringerne og unnlater å drøfte at Fjordlandskapet KVVU-Aksdal går gjennom - herunder Bjørnefjorden - har en enestående stilling i verden og ikke bare er en "innfallsport" slik Statens Vegvesen skriver. Dette må rettes opp.

MANGLENDE VISUALISERING AV FERGEFRITTS MEGET STORE LANDSKAPSINNGREP I "VERDENS FREMSTE NATURBASERTE REISEMÅL "

Det er en vesentlig svakhet ved KVVUen at den ikke omtale de enorme og uoprettelige inngrep de fergefrie løsningene medfører i: " Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål" herunder i verdensattraksjonen Hardangerfjorden.

KVVU-utredningen må ha dette som utgangspunkt om det kan forsvares å fremme store veiltak som ødelegger autensiteten i landskapet. Denne er avgjørende for statusen som "The Fjords" har fått og som panelet i National Geographic Traveller vil få vite om fram mot sin evaluering av landskapet når de om 3 år på ny skal vurdere og kåre "Verdens Fremste Naturbaserte Reisesmål". Særlig indre fergefrie løsning d.v.s "Hordfast" vil medføre store inngrep i fjordlandskapet uten at det er nærmere drøftet og fremfor alt: Illustrert gjennom bilder/montasjer i KVVUen.

Også den såkalte "Midtre løsning" d.v.s. fergefrie løsning mellom Halhjemområdet og videre over til Reksteren og Stord vil gripe sterkt inn i fjordlandskapet, uten at det foreligger nærmere vurdering av det og fremfor alt bildemontasjer av inngrepene.

Det finnes i dag meget gode verktøy for - også i KVVU sammenheng – for å illustrere veiprosjektets inngrep i landskapet. **Vi forutsetter at en i det videre KVVU-arbeidet tar med bilder/montasjer av de inngrep de fergefrie løsningene medfører i fjordlandskapet hele verden er betatt av. Turistene, og alle andre som er glade i vårt unike naturlandskap, ønsker å bli spart for slike skjemmende anlegg.**

Et oppgradert fergetilbud på de 4 fergesambandene KVVU Aksdal-Bergen ivaretar fjordlandskapet autensitet og lar det flotte landskapet gå i arv til fremtidens generasjoner og fremtidens turist- og fritidsreisende. **Fergealternativet verner om verdensattraksjonens autensitet.**

FEIL OPPLYSNINGER OM KJØRETID.

Ved kontroll av kjøretidene som KVUen oppgir for Bergen-Os (Rådal- "Endelausmarka" v./Lysekloster/Ulven) er alternativene til fergefritt (d.v.s. fergealternativene Halhjem - Sandvikvåg) belastet med 7 min lengre kjøretid, ved at Statens Vegvesen har beregnet kortere kjøretid for "Midtre alt." enn fergealternativet Halhjem-Sandvikvåg på strekningen Endelausmarka - Halhjem.

Hovedhensikten med å starte en utredning av fergefritt i.h.t. KVU var å få ned reisetiden særlig mellom Bergen og Stord (Kyststamveien). 7 minutter utgjør mye i disfavør av fergealternativet, og det slår og sterkt ut i favør av fergefrialternativet - i nytte/kost-beregningen "Innspart tid" utgjør den viktigste faktoren i favoriseringen av fergefritt fremfor fortsatt fergedrift.

MANGELFULLT BELYST KONFLIKT VIS A VIS DET VERNETE OSVASSDRAGET ("HORDFAST")

NVH mener det er en stor mangel i fremlagte KVU at konflikten i forhold til det vernet Osvassdraget ikke er drøftet nærmere. **Det må rettes opp i KVU-en.** Hordfast forutsetter kryssing av vassdraget. Hensynet til det vernet vassdraget var en viktig årsak til at Miljø og Samferdselsdepartementet i 2000, etter anmodning fra NVH, vraket alternativet om Søfteland som alternativ til den valgte løsningen for ny E-39 Rådal-Os (til Sveгатjørn).

MANGLENDE PÅKOBLINGSKOSTNAD ("HORDFAST")

Det er og en mangel at KVUen ikke opplyser hva en påkobling av Hordfast i Søfteland/Kalandseidområdet til den vedtatte nye E39 Rådal-Sveгатjørn vil koste. Dagens dimensjoneringskrav til en 5 km lange vei/tunnel fra området Søfteland/Kalandseid til broen som er planlagt over Samnangerfjorden vil gi en betydelig merkostnad, anslagsvis 2 mrd. Kr. Kfr. anslag for den 4 km lange Nyborgtunnelen på E-39 gjennom Åsane. Dette fremgår ikke av KVUens kostnadstall for Hordfastalternativet. **Denne mangelen må og rettes opp i det videre arbeidet med KVUen.**

Også "midtre løsning", d.v.s. fergefri løsning mellom Halhjemområdet og videre over Reksteren til Stord, vil gripe sterkt inn i fjordlandskapet, uten at der foreligger nærmere faglig vurdering av det og fremfor alt bildemontasjer av inngrepene. **Dette må rettes opp i det videre KVU-arbeidet.**

FERGEFRITT I KONFLIKT MED INTERNASJONALT OG NASJONALT LANDSKAPS- OG ARTSMANGFOLDSLOVVERK.

NVH vil peke på at de fergefrie veiløsningene i KVUen er underlagt Naturmangfoldsloven og Den europeiske landskapskonvensjonen. Det er kritikkverdig at dette faktum er utelatt i KVUen. **Også dette tilsier at de oppgraderte fergeløsningene i KVU Akسدal-Bergen velges i stedet for fergefritt. Løsningene som velges må etterkomme disse lovene som Norge plikter å følge ved før det vedtas om det kan bygges veier og broer.**

FERGEFRITT ØKER FAREN FOR TRAFIKKULYKKER.

Statens Vegvesen erkjenner i KVUen at: *"Best på ulykkeskostnader kjem K2"* (d.v.s. oppgradert fergetilbud, vår komm.)

De fergefrie løsningene går i variert terreng og i varierende høyder. Dette gjør de til farlige og uberegnelige veier i vinterhalvåret med plutselige områder med glatte partier. Hordaland har vært hjemsøkt av mange tragiske ulykker på veinettet vinterstid de siste årene, også fordi veioperatøren ikke makter å holde veiene i forsvarlig stand vinterstid. Hordfast innebærer 5 mil omvei Bergen - Stord i forhold til dagens ferge Halhjem-Sandvikvåg. Ombord på fergene kan bilistene slappe av og unngå å bli rammet av alle ulykkene og stans i trafikken på veinettet, særlig vinterstid. **KVUen må få bedre fram denne fordelene ved fergealternativet.**

FERGELØFTET.

Regjeringen har gjennom tidligere sitert omtale pekt på hvilken rolle et godt fergetilbud kan spille i samfunnets tjeneste. Vi vil og vise til talen som samferdselsministeren holdt under Vegdirektoratets "Fergekonferanse 2010" om hvilken rolle fergene spiller som alternativ til fergefritt. Statsråden ga dette alternativet bl.a. dette skussmålet: *"Ferjedrifta er også ei viktig distriktsnæring. Ferjene er med på å oppfylle det eg ser som måla med transportsystemet vårt:*

- *Det handlar om å redusera avstandsulempene*
- *Det handlar om å gjera kvardagen enklare for folk*
- *Det handlar om å gjøre transporten tryggare, meir inkluderande og miljøvennleg. "*

I ferjeomtalen i NTP skriv vi at ingen ferjesamband skal få lågare standard enn tidlegare. Tvert imot legg vi opp til at både frekvens og opningstid kan aukast for dei fleste sambanda. Vi har også definert standardkrav til frekvens, opningstid og servicenivå. "

Fergetilbudet mellom Bergen og Stord er radikalt forbedret for næringslivet, for pendlerne og for turist/fritidsreisende etter innsettingen av de hurtiggående og store gassfergene. Gjensittingen er nær eliminert. Den 6. storfergen er under ferdigstilling og settes før nyttår inn i trafikk mellom Bergen og Stavanger. Dette vil ytterligere styrke fergekapasiteten og frekvensen på den lavtrafikkerte (2.360 ÅD) kystveien mellom Sandvikvåg(Bergen) og Halhjem (Bergen) Regjeringen har sammen med Stortinget og rederiet Fjord 1 brukt 1,7 mrd. kr. til utviklingen og byggingen av de 6 nye storfergene. Det er en riktig og fremtidsrettet satsing fremfor fergefri vei Bergen – Stord, så lenge klimagassutslippene samtidig reduseres.

SATSING PÅ FERGELØSNINGEN I STEDET FOR FERGEFRITT BERGEN-STORD.

NVH vil videre peke på at Stortinget og skiftende regjeringer har valgt å satse på fergealternativet i stedet for det fergefrie alternativ – Bergen - Stord gjennom et markant og kostbar opprusting de siste 10 år av E-39 over Stord til fergeleiet i Sandvikvåg. 545 mill. kr er investert i nye fergekaier og fasiliteter i Sandvikvåg og Halhjem samt i ny tofeltsvei fra Sandvikvåg til Leirvik. Stortinget og Regjeringen har m.a.o. brukt ca. 2,2 mrd. kr. (nye ferger, fergekaier og vei Sandvikvåg-Leirvik) i en satsing på utviklingen av et raskt, effektivt og mest mulig pålitelig stamveiforbindelse Bergen - Stord.

I favør av fergealternativet Bergen - Stord kommer og det faktum at den nye E-39 Rådal - Svevatjørn til 4,5-5 mrd. kr. som skal påbegynnes i 2013 (ferdig 2017) leder mot/ ender få km fra Halhjemkaien. Fra Svevatjørn går det i dag en høystandard stamveistrekning til fergeleiet på Halhjem.

Vi vil og peke på den markante forbedring som har skjedd i fergemateriell (herunder pålitelighet) og kapasitet på de øvrige 3 fergesamband KVUen omfatter d.v.s. Jektevik-Hodnanes, Halhjem-Våge og Hatvik - Venjanaset som resultat av anbud og deretter nye kontrakter som de siste 2 årene er inngått for disse sambandene. En kan også her ytterligere forbedre tilbudet gjennom relativt beskjedne tilleggsbevilgninger

BATTERI/LAVUTSLIPPSFERGER –snur opp ned på viktige konklusjoner.

KVU-en drøfter utslippsproblematikken knyttet til ovennevnte 4 fergesamband, men omtaler ikke at Samferdselsdepartementet/Næringsdepartementet i samarbeid med Vegdirektoratet, forskningsmiljø og næringslivet i 2010 igangsatte et større prosjekt med sikte på å utvikle batteriferger/lavutslippsferger som skal gjøre Norge verdensledende innen dette feltet. NVH er optimistisk med tanke på at prosjektet vil la seg gjennomføre og bli vellykket. Det vil på litt sikt åpne for innsetting av denne fergetypen på disse sambandene.

Støttet av NOX -fondet er Tide Sjø i full gang med å bygge om storfergen MF Finnøy fra diesel til batteridrift. Fergen trafikkerer 10 minutters sambandet Oanes - Lauvvik i Rogaland. I utredning fra Energi Norge, som har engasjert seg sterkt i utviklingsarbeidet av batteriferger, skriver de at det er få teknologiske og praktiske utfordringer med det å drive norske ferger på batteri, der diesel kun er med som reserve. Dette gjelder både nye ferger og gamle ferger som kan bygges om. Tide Sjø er først ute. Sør-Trøndelag fylke har også et prosjekt for elektrifisere fergen mellom Trondheim og Vanvikan. Regjeringen har pekt ut strekningen Oppedal-Lavik på E 39 (Kystveien) i Sogn og Fjordane fra 2015 som en prøvestein for utvikling av nye og mer miljøvennlige ferger. Batteriferge kan være aktuelt her. Tide Sjø har planen klar for en rekke andre ferger som kan bygges om etter samme lest.

I KVUen kommer K2, konseptet med fortsatt ferge Sandvikvåg – Halhjem og lett oppgradering av eksisterende vei dårlig ut mht CO₂-utslipp, selv om det får vesentlig mindre trafikk enn de andre konseptene. Forklaringen er økt fergefrekvens her samt ingen nedlegging av andre fergesamband.

En vurdering av det samme konseptet med batteridrevne ferger ville gitt stikk motsatt resultat. Da ville fortsatt stamvei over Halhjem – Sandvikvåg komme ut som den suverent mest klimavennlige løsningen.

Vi ber om at KVUen blir rettet opp da den mangler essensiell informasjon om de initiativ staten sammen med energibransjen, forskningsmiljøene og fergereferiene har iverksatt med henblikk på omfattende "rensing" av dagens og fremtidens fergeflåte. KVU-en må drøfte dette inngående som del av omtalen av fortsatt ferge drift som alternativ til fergefritt Bergen - Aksdal.

SVAK VURDERING AV KLIMAUTSLIPP

KVUen behandler problematikken kring utslipp av CO₂ svært overflatisk. Det gjøres ikke greie for hvordan CO₂-utslipp for de ulike konsepter er beregnet. Som nevnt over, ville en vurdering av batteriferger gitt første- og ikke siste plass for K1/K2 (ferge Halhjem – Sandvikvåg) mht klimautslipp.

Det er svært kritikkverdig at det ikke er beregnet utslipp av CO₂ for bygging av de omtalte nye veier, broer og tunneler. Utrederne burde ha laget en "livsløpanalyse" som tar med utslippene fra f.eks. sementproduksjon, anleggskjøretøy m.m. – kort sagt de store tilleggsutslippene som selve den svært omfattende veibyggingen gir. **Når dette er unnlatt, gir KVUen et misvisende bilde av de reelle klimautslippene, og gir veialternativene en ufortjent gunstig CO₂-vurdering i forhold til fergealternativet Halhjem – Sandvikvåg, som ikke krever nybygging av vei.**

Om veiene planlegges for 90 km/t, gir dette betraktelig høyere utslipp enn veier hvor farten er 70 km/t. Dette forholdet burde også vært problematisert.

FERGEFRITT SOM TAPER VÆRMESSIG, VEDLIKEHOLDSMESSIG OG KOSTNADMESSIG.

Prognosene for "Risiko/sårbarhet ("ROS") og virkning på landets infrastruktur grunnet klimaendringene, utarbeidet for Regjeringen om ferger som alternativ til fergeavløsning gir ytterligere argument for å velge fergeløsningen mellom Bergen og Stord. Fergeveien fungerer i motsetning til landeveien når regn, vind og ras stenger veinettet stadig hyppigere.

Fergeveien sparer staten og brukerne for markant økte vedlikeholdskostnader som de fergefrie løsningene, fremfor alt store broer og tunneler, mellom Bergen og Aksdal ville medført i fremtiden. Vedlikeholdskostnadene til broer, tunneler og veier blir formidable i fremtiden, ytterligere påskyndet av de klimatiske forverrede forhold på Vestlandet i årene som kommer. **Vi etterlyser en beregning i fremlagt KVU av vedlikeholdskostningene for de fergefrie løsningene Bergen-Stord, også i lys av etatens erkjennelse om økte omkostninger grunnet det forverrede klimaet, og ber om at mangelen rettes opp. Vi forutsetter videre at KVUen drøfter de fergefrie løsningene som utredes i lys av de problem og omkostninger klimaendringene vil medføre for disse alternativene i motsetning til fergealternativene.**

GIGANTETTERSLEPET PÅ VEIVEDLIKEHOLDET MINSKES MED FERGEALTERNATIVET.

I beregningen må det fremgå hva etterslepet innen veivedlikeholdet (broer, tunneler, vei) beløper seg til i Hordaland fylke i dag. NVH vil her vise til instruks fra departementet til Vegetaten om å legge fram en full og detaljert oversikt over dette etterslepet høsten 2011 som innspill til Vegdirektoratets forslag (fremlagges februar 2012) til NTP for 2014-2024. Etterslepet innen vedlikeholdet på veinettet i Hordaland er allerede, basert på etatens foreløpige tall, alarmerende stort.

Regjeringen, Stortinget og fylkestinget erkjenner nå at hensynet til vedlikeholdet må prioriteres i en helt annen grad enn tidligere. Alvoret understrekes og av landets fremste lobbyorganisasjon for veibygging - "Opplysningsrådet for Veitrafikken" - som i år har gått ut i media og bedt om et nasjonalt løft for å begynne å ta etterslepet innen veivedlikeholdet fremfor bygging av store fergeavløsningsprosjekt.

Også KS har i 2011 i media, herunder i NRK – Dagsrevyen, krevd en helt annen prioritering innen veisektoren og at førsteprioritet må være det enorme og akselererende etterslepet når det gjelder vedlikehold. KS fremla i

sommer rapport utarbeidet på oppdrag av KS av Vestlandsforskning. Rapportens klare anbefaling var tilbakeholdenhet med bygging av nye store kostbare veiprosjekter til fortrensel for det presserende behovet for økonomiske midler til det kritisk store etterslepet inne vedlikeholdet for broer, tunneler og veier. I rapporten drøftes også inngående de kritisk høye og økte utgiftene som klimaforverring i seg selv medfører for det eksisterende veinettet.

"*Stopp nybygging før nedbør øydelegg det vi alt har*" var NRKs treffende overskrift 9. juni 2011. Samferdselsministeren uttaler: "*Det har vore for stor fokus på å klippe snorer over mange år.....*"

Mange veibrukere stiller seg bak denne kursendringen. **Gjennom media og samfunnsdebatten der har det de siste årene reist seg protester, også støttet av for eksempel folk innen transportnæringen, om at gigantprosjekt som fergefri E-39 Aksdal-Bergen til kostnad (foreløpig) mellom 12-20 mrd.kr må vike for for en omfattende rehabilitering av det bygde veinettet. Midlene må gå til å skape gul stripe og godt vedlikeholdt vei mellom fergeleiene .**

Mange peker også på fordelene med fergene, bl.a. med avbrekk i kjøring og opplevelse av natur og landskap underveis på reisen.

Under overskriften "Gravøl over ein visjon" felte Bergens Tidende den 23.05.2000 på lederplass en hard dom over fergefrilobbyen. Avisen pekte på behovet for å bruke milliardene på nyttigere tiltak innen veisektoren i Hordaland.

NÆRINGSLIVET ER FORNØYD MED FERGEALTERNATIVET.

Det er et underkjent faktum at det er det gode fergetilbudet som har vært et avgjørende virkemiddel for etablering og verdiskaping av nøkkelbedrifter i influensområdet for KVVU - Aksdal-Bergen (og i Hordaland) og følgelig en sterk bidragsyter til at "Gullkysten" er blitt en realitet. Også denne kjensgjerningen mangler i KVVU-en og må tas inn i den. I lys av dette er det forståelig og gledelig at departementet i sitt oppdrag i fjor om utarbeidelse av KVVU for E-39 Aksdal - Bergen skriver, sitat: "*Korleis skal den framtidige E39 mellom Aksdal i Rogaland og Bergen sjå ut ? Bør strekninga bli ferjefri, eller skal ein halde fram med ferjer?*"

NVH noterer med tilfredshet at samferdselsministeren ett år senere i Stortingets spørretime nylig (12. okt.) gjentok: "*Departementet har gjeve mandat for konseptvalutgreiinga for E39 Aksdal-Bergen. Det følgjer klart av mandatet at ferjefritt alternativ skal inngå, men det er ikkje ei føring at berre ferjefritt alternativ skal vurderast.*"

5. KONKLUSJON

Naturvernforbundet Hordaland mener at målsettingen om å skape større arbeidsmarkeder en prinsipiell skivebom. Utredningen burde ikke hatt dette prinsipielle utgangspunkt fordi det strider mot helt sentrale klima- og miljømål.

Naturvernforbundet Hordaland mener at utkastet til KVVU Aksdal-Bergen ikke oppfyller kravene i mandatet fra Samferdselsdepartementet. Det mangler en vurdering av hvilke effekter et oppgradert ferjetilbud vil ha for de temaene som inngår i utredningen av fergefri vei (arbeidsmarked og næringsutvikling, produktivitet, integrasjon, reisemønster og transport). Vi vil videre påpeke følgende feil og mangler i utredningen:

- Trafikkmengde og – sammensetning på - de fire eksisterende ferjestrekningene mangler eller er forsøkt holdt skjult. Dette må rettes opp. Det mangler dessuten korrekt prising av de ulike transportkategorier, der det blir tatt hensyn til at 74 % av eksisterende ferjetrafikk er fritidsreiser.
- Statens Vegvesen skriver at det er knyttet stor usikkerhet til anleggskostnadene ved de to fergefrie alternativene. Tallene viser likevel en vesentlig høyere kostnad (12-20 mrd kr.) for de to fergefrie alternativene sammenliknet med det oppgraderte fergealternativet (3 mrd kr.). Erfaringer med tidligere store veiprosjekter i Hordaland viser at disse ofte blir mye dyrere enn antatt.

- I denne sammenhengen mangler det en vurdering av de samfunnsmessige kostnader ved ferjealternativet (126 kr/t) sammenholdt med kostnadene forbundet med 50 km lenger kjøring (Hordfast - alternativet) og det midtre alternativet over Reksteren og Tysnes, til en pris av 80 kr/t.
- Det mangler en visualisering av de gigantiske naturinngrepene som er forbundet med de ferjefrie alternativene, særlig Hordfast – alternativet. Disse vil synliggjøre at ferjealternativet verner om autensiteten av fjordlandskapet.
- Det mangler opplysninger om påkoplingskostnader til E39 Rådal – Svegatjønn
- Det mangler informasjon om konflikten med kryssing av Osvassdraget ved Hordfast-alternativet.
- Det er regnet med 7 minutter for kort kjøretid ved ferjefrialternativet i forhold til ferjealternativet.
- Det mangler en vurdering av konflikten med internasjonalt og nasjonalt naturmangfoldslovverk ved ferjefri - alternativene.
- Det mangler også vurderinger av trafiksikkerheten ved de ulike alternativene til ulike årstider, og en risikoanalyse (ROS) av disse.
- Ferjefri -alternativene er uforenlige med målsettingene i dokumentet ”Miljøbyen Bergen” og Nasjonal Transportplan 2014-2023 om mer klima- og naturvennlig transport. NVH vil komme tilbake til dette når KVVU-Bergensregionen er slutført, kvalitetssikringsrapportene er frigitt og den varslede utredningen om høyfartsbaner er offentliggjort.
- Alternativet med batteridrevne ferjer er ikke behandlet i KVVU-en. Overgang til batteridrevne ferger ville snudd opp ned på rangeringen av hvilket konsept som gir lavest klimautslipp. Batteridrevne ferger Halhjem - Sandvikvåg ville klart gjøre K1/K2 til suverent mest klimavennlige løsning.
- KVVUen har ikke tatt hensyn til de enorme CO2-utslippene som en eventuell utbygging av veier, tunneler og bruer vil medføre. Det mangler ”livsløpanalyse” som beregner klimagassutslippene ved bygging av de ulike, nye veiene. Dette gir de fergefrie konseptene en feilaktig positiv vurdering i forhold til fergeløsninger.
- Det foreligger ikke en helhetsvurdering av kostnadene ved stadig økende etterslep på veivedlikeholdet når en prioriterer bygging av nye gigantiske ferjefrie veiprosjekter – med enorme vedlikeholdsbehov.

Vennlig hilsen
Naturvernforbundet Hordaland

Oddvar Skre (sign.)
leder

Per Nordø
saksbehandler