

Brev (epost) til :

Samferdselsminister Dale



Bergen, 9. mai 2019

E39 HORDFAST. STATENS VEGVESENS NYE INNSTILLING SENDT TIL DEPARTEMENTET. YTTERLIGERE ALVORLIG MANGEL DA DRAMATISK BILLIGERE SØMLØST BUSSTILBUD VIL FÅ PENDLERE OG ANDRE TIL Å VELGE BORT BILEN TIL FORDEL FOR BOMPENGEFRI BUSS MELLOM STORD, TYSNES, FITJAR TIL /FRA OS OG BERGENSOMRÅDET. BEHOV FOR OMGÅENDE RETTING GJENNOM PÅKREVET KOLLEKTIVTRANSPORT-ANALYSE OG TALLFESTING AV SVINNET I ANTALL BILER, TAP AV BOMPENGER OG ENDRET D.V. S SVEKKET NYTTE/KOST-FAKTOR I PROSJEKTET "HORDFAST".

22. mars d.å. mottok departementet fra Vegdirektoratet nytt revidert forslag til statlig kommunedelplan for landets mest omstridte veiprojekt - 38 mrd. kr. fergeavløsningsprosjektet - "E39 Hordfast" mellom Os og Stord. Det reviderte forslaget ligger nå til vurdering i departementet. Vi viser til vårt omfattende varslingsbrev i denne saken datert 10. april d.å. Vi viser til telf. samtale med avd. dir Nerhus i departementet mandag d.u. der vi varsler ytterligere alvorlig avsløringer i Hordfastsaken. Begge underskrivere av dette brev har grundig gransket prosjektet siden 90-tallet som del av det meget omdiskuterte gigantprosjektet "Fergefri E39".

Vi reagerer sterkt på at det ei heller i det reviderte planforslaget er gjort en konsekvensvurdering av følgene , et planlagt meget godt, sømløst BOMPENGEFRITT kollektivtransporttilbud vil få for prosjektet "Hordfast" trafikalt og inntektsmessig (bompenger) dersom fergeavløsningsprosjektet, mot all formodning, blir vedtatt bygget.

Statsråden må omgående sette i bestilling en slik analyse da den også må rekke det pågående revisjonsarbeidet med NTP.

Når den er klar må den sendes på høring bl.a. til fylkestinget i Hordaland. Evt. videre behandling/godkjenning av tilsendte reviderte plan med vedlegg fra Vegdirektoratet 22. mars må stilles i bero inntil analysen foreligger og fylkestinget, fylkesmannen, og vi samt andre høringsparter har fått den til uttalelse. Fra før har du fått vårt store granskningsbrev datert 10. april d.å. med andre avsløringer som gjør det påkrevet med en full kritisk gjennomgang av den tilsendte reviderte planen.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593

5806 BERGEN

Skuteviksboder 24

Bank: 9521.05.71982

Internett: www.nmf.no

Tlf: 55 30 67 00

Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA

Epost: nmf@nmf.no

Region Sør / Øst

Postboks 9261

Grønland

0134 OSLO

Tlf: 55 30 67 00

Epost: oslo@nmf.no

Region Nord-Norge

Postboks 446

9255 TROMSØ

Tlf: 913 57 125

Epost: nord@nmf.no



Vårt krav understøttes av vedtaket fylkesutvalget i Hordaland gjorde f.u. der de nå uttrykker sin sterke misnøye med saksutredningen i Hordfastprosjektet til Statens Vegvesen og følgelig krever et møte med kommunalministeren for å ta misnøyen opp med henne (Mæland er mangeårig svoren forkjemper, først som byrådsleder, nå som kommunalminister for Hordfast og har aldri ønsket en påkrevet kontroll av saksutredningen i prosjektet)

Mangelen er særlig graverende da Statens Vegvesen er vel kjent med at Hordaland fylkesting i juni fjor innførte et helt nytt takstsonesystem i Hordaland fylke med følge at det blir markant billigere å reise herunder pendle med buss i stedet for bil til /fra Bergen (Os) -Stord (samt Tysnes og Fitjar) enn Statens Vegvesen og departementets saksutredning for Hordfast har lagt til grunn. Især pendlerne med deres daglige reiser til/fra arbeide vil årlig oppnå en meget stor besparelse ved å la et opprettet sømløst busstilbud i regi av Hordaland fylkeskommune ved dets bussruteselskap Skyss, med hyppige avganger, og med et rutenett til samtlige sentrale arbeidsplasser både i nevnte Midthordland/Sunnhordland og i til/fra arbeidsplasser i Bergen samt til storbyens sentralfunksjoner d.v.s. Flesland, Bergen Jernbanestasjon, Lagunen, Bergen Bystasjon, til fylkeskommunens bygg, til fylkesmannen og til Haukeland sykehus, erstatte bilen som fremkomstmiddel.

I tillegg kommer den betydelige besparelse som brukerne av buss i stedet for bil vil oppnå da de slipper å betale den høye foreslåtte bompengeavgiften d.v.s. fergetakst + 40 % påslag slik praksis er i fergeavløsningsprosjekt på E39 fra Hordfast og til/fra Bergen på E39 Rådal-Svegatjørn. Sistnevnte vei - tilførselsvei til "Hordfast" - åpnes for trafikk i 2022. Beregnet bompengeperiode er 20 år. D.v.s. først bompengefri Rådal-Svegatjørn i 2042. Tilsvarende bompengeperiode kan påregnes for Hordfastprosjektet d.v.s. en meget høy bompengeavgift slik Staten så langt har lagt til grunn helt fram til ca. 2040 (forutsatt åpnet Hordfast i 2030)

En ytterligere betydelig besparelse ved å velge buss vil være at bussbrukerne slipper å betale den etterhvert meget høye bomavgiften som påløper ved kjøring til BERGEN BY, også dette en høy avgift med varighet i mange år. Den klart største pendlingen vil skje til/fra industri- og næringsvirksomheten på Leirvik på Stord. Distansen sentral Bergen til Leirvik er hele 70 km.

Dermed påløper det i tillegg til svært høy samlet bompengebelastning for bilbrukerne herunder pendlerne også en betydelig utgift årlig til drift og vedlikeholdet av bilen, en utgift som pendlerne (og andre bilisters) slipper ved overgang til buss på strekningen.

I tillegg kommer at Hordfast, dersom det var blitt bygget, først ville bli åpnet for trafikk nærmere år 2030 og med formodentlig 20 års bompengeperiode først bompengefritt i Hordfast i 2050. Da har ifølge Regjeringens "Perspektivmelding" støttet av andre seriøse analyseinstitutt, for lengst stagnasjonen og nedgangen i oljerelatert aktivitet innen Hordfasts såkalte "influensområde" ha inntruffet med

konsekvens nedgang i antall arbeidsplasser og flytting til Bergensområdet for de som fremdeles finner seg ny arbeidsplass der i nedgangstidene som ubønnhørlig kommer i denne nå sterkt oljeavhengige delen av Norge sysselsettingsmessig. Prognosen er stagnasjon og påbegynnende reduksjon innen oljerelatert næring på Vestland/Hordaland fra 2022. En annen neglisjert utvikling er allerede erkjent av Hordaland fylkeskommune : allerede mindre tilflytting og mindre vekst i antall innbyggere i Hordaland fylke enn Hordfastplanen legger til grunn. Med stagnasjonen vil befolkningsveksten ytterligere svinne hen. Dertil kommer at den nye prognosen utarbeidet av fylkeskommunen viser at det er Bergen med de nærmeste kommuner d.v.s. Fjell, Askøy, Meland/Lindås, Os som vil få befolkningsveksten. Influensområdet for Hordfast er ikke slike nære kommuner ifølge den nye prognosen - hvilket er neglisjert nevnt og konsekvensutredet vis a vis premissgrunnlaget for det byFJERNE fergeavløsningsprosjektet Hordfast. Hordfast er i motsetning til Sotrabroen, Askøybroen, Salhusbroen (Nordhordlandsbroen), IKKE et bynært fergeavløsningsprosjekt. DENNE NEGLISJERINGEN MÅ OGSÅ RETTES OPP OG BELYSES I DEN STATLIGE PLANEN DEPARTEMENTET HAR LIGGENDE TIL BEHANDLING FOR HORDFASTPROSJEKTET. Også denne neglisjeringen er gjort for å pynte på trafikkprognosen og følgelig bompengepotensialet, underslå det REELL behovet for statlige midler, dernest nytte/kost-faktor i Hordfastprosjektet.

Den meget høye samlede bompengebelastning Stord/Fitjar/Tysnes til/fra Bergensområdet vil få mange til å flytte nærmere evt. ny arbeidsplass i Bergensområdet (og ditto flytte til Tysnes/Fitjar/Stord dersom den nye arbeidsplassen finnes der. Svikten dette gir i antall biler gjennom Hordfast er heller ikke analysert/tallfestet. Dette scenariet er heller ikke drøftet/analyser i den statlige Hordfastplanen. DENNE UNNLATELSEN MÅ OG RETTES OPP.

For de gjenstående pendlerne innen nevnte influensområdet for Hordfast vil alternativet med det markant billigere sømløse busstilbudet med 15-20 min. avganger ved arbeidsdags start d.v.s. fra kl. 06.00 til kl. 09.00 bli valgt. Likeså retur fra arbeid med buss hvert 15. min ved arbeidsdags slutt d.v.s. mellom kl. 15.00 og 17.00.

Bussen som alternativ til bil dersom Hordfast var blitt bygget understøttes av at det ligger vel til rette for "park and ride" -opplegg ved alle sentrale påkjøringspunkt til fergeavløsningsprosjektet på Tysnes, i Fitjar og på Stord, påkjøringspunkt der bilen brukes til/fra påkjøringspunktet og dermed punktet for registrering av bompenger.

Buss har sammenlignet med bilen i likhet med tog et stort fortrinn for de reisende herunder pendlere da bussen kan brukes som "kontor" og avslapping på den lange reisen til/fra Bergen fra Stord, Tysnes og Fitjar.

Et ytterligere fortrinn i favør av buss er at bilbruker slipper å tenke på

evt. manglende parkering herunder evt. parkerings avgift ved arbeidsplassen i Bergen.

Statens Vegvesens unnlattelse ved ikke å utrede og tallfeste overgangen fra bil til buss mellom Stord, Tysnes, Fitjar og Bergen, er og alvorlig da Regjeringen og Stortinget gjennom Nasjonal Transportplan har understreket at mest mulig bilisme skal flyttes fra bil til buss til/fra Norges nest største by, ikke minst overordnet forankret i den såkalte "Byvekstavtalen" herunder gjennom nettopp ovennevnte såkalte tilrettelagte "park and ride" punkt. En beslutning som fremgår klart også av Regjeringens vilkår for å godkjenne statlige midler til denne avtalen mellom Bergen og Regjeringen.

Og i skrivende stund har vi lest departementets brev 8. mai d.å. til Statens Vegvesen "Nasjonal Transportplan 2022-2033 : Oppdrag 5" der det ytterligere bekrefter at ovennevnte politikk ligger fast i Regjeringen d.v.s. at bilismen skal begrenses mest mulig som fundamental forutsetning i "Byvekstavtalen".

Dertil kommer at Hordaland fylkeskommune har vedtatt, støttet av Statens Vegvesen - at den, sit.

"overordnet visjonen for kollektivtrafikken i korridoren er å sikre en høy markedsandel. Bussen skal være det foretrukne valg for de lange reisene mellom hovedbyene i korridoren." (fylkeskommunens understrekning)

heter det i rapporten fra 2016 "Strategi for kollektivtilbudet Bergen-Stavanger." utarbeidet av Hordaland fylkeskommune og adoptert deretter av Statens Vegvesen og departementet som del av den statlige utredningen av Hordfastprosjektet.

Og en viktig tilføyelse i samme rapport er, sit, ;

"Visjonen (for kollektivtrafikken, vår komm.) handler derfor like mye om å tilby mobilitet for alle mellom de store byene. Samtidig bidrar denne mobiliteten til å understøtte et mer integrert og sammenhengende bo-og arbeidsmarked, hvor kunnskap og kompetanse bedre kan utnytttes på tvers av regionene."

Veietatens unnlattelse er og alvorlig da Statens Vegvesen i det nye Hordfastfremlegget sendt til departementet 22. mars har tallfestet - se s. 27 - hva fiernbussen ("E39 Kystbussen") Stavanger-Bergen antas å ville stjele fra bruk av bil på strekningen og sogar hyller Hordfast for å skape mer kollektivtrafikk (slik Stortinget, Regjeringen og fylket ønsker) på bekostning av bilismen, men unnlater å få utredet og analysert/tallfestet hvor mye bilisme et godt sømløst høyfrekvent busstilbud inter i fylket først og fremst mellom Stord, Fitjar og Tysnes til/fra Bergensområdet, vil stjele fra deres manipulerede høye anslag for antall biler ved prosjektets åpning og senere.

Hordaland fylkesting har fulgt opp Regjeringen og Stortingets beslutning om at trafikk skal flyttes fra bil til buss, påpekt i dets høringsuttalelse vedtatt 22.02.2017, til den statlige Hordfastplanen i følgende, sit. :

"Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplasser og overgang til lokal- og regionaltilbud ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasiliteter. Det bør vurderes en terminal for omstigning ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa."

Det heter vidare i vedtaket, sit. :

Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet."

Vi presiserer at vedtaket ble gjort FØR det markant billige takstsonesystemet ble vedtatt av fylkestinget i fjor.

Den manglende konsekvensvurdering av følgene for Hordfast et vesentlig rimeligere topp frekventert busstilbud etter broåpning ubønhørlig vil medføre, er sterkt kritikkverdig også fordi Statens Vegvesen i det nye forslaget til statlig kommunedelplan som departementet nå har til gjennomgang før evt. godkjenning og endelig godkjenning i Kommunaldepartementet skriver på s: 27 i den såkalte "Planomtalen", sit. :

"Kollektivtrafikken sin viktigaste konkurrent etter utbygginga vil difor vere bilen. I dette biletet har kollektivtrafikken høve til å spele ei sentral rolle for auka mobilitet og verdiskaping i regionen. Bussen kan bidra til at ikkje berre bilistar, men alle grupper, kan ta del i den auka mobiliteten : - både når det gjeld reiser til arbeid, forretningsreiser og fritidsreiser."

Det heter vidare (s. 28), sit. :

"I planen er det lagt opp til busstopp på rampane i alle kryssa (i tilknytning til Hordfastprosjektet, vår komm.) . Det blir lagt til rette for overgangar til lokale -/regional bussar og parkering for både bilar og sykklar i tilknytning til kryssa."

Den meget høye økonomiske besparelse pendlere og andre trafikanter vil ha ved å gå fra bil til bompengefri buss og dermed svært billettbillig buss til/fra Stord, Fitjar, Tysnes, Os og Bergen tilsier at Regjeringen og fylkestingets målsetting om å flytte bo- og pendlingsomlandstrafikken fra bil til buss til/fra

storbyen Bergen vil bli innfridd. Det er derfor også så sterkt kritikkverdig at Statens Vegvesen etter fylkestingsvedtaket juni i fjor om drastisk billigere bussbillettpriser har unnlatt å utrede og TALLFESTE i sin reviderte statlige plan/kommunedelplan hvor stor svikten vil være i trafikkmengden og følgelig

svikten i inntekspotensialet (bompenger) , dernest svikten nytte/kostmessig for landets mest kontroversielle veiprojekt.

I nevnte reviderte nye statlige plan (kommunedelplan) kan vi videre avdekke at Statens Vegvesen, har unnlatt å gjøre den påkrevete konsekvensvurdering/beregning av effekten av høyere bompengebelastning på strekningen Stavanger-Bergen enn forutsatt da utredningen "Overordna Kollektivstruktur langs ny E39 mellom Stavanger og Bergen " ble laget for 3 år siden. Statens Vegvesen viser til den utredningen i den statlige Hordfastplanen.

I den reviderte nye planen som departementet har liggende til evt. godkjenning vises det til den foreldete og utdaterte utredningen over uten at den samlede høyere bompengebelastningen på strekningen d.v.s. høy bomavgift først i Rogfast, dernest på E39 Bokn-Aksdal, dernest i Hordfast, dernest på E39 Svegatjørn - Rådal og dernest Bompengeringen i Bergen er vurdert som ytterligere en stimulans for at bussen (og flyet) vil ta trafikk fra bilen mellom de to byene, med følge at også dette medfører en svikt i trafikk og inntektsmengden på Hordfast som er underslått opplyst i den nylig tilsendte til departementet reviderte Hordfastplanen.

VI gjør for ordens skyld oppmerksom på hva trafikktallene er relatert til Hordfastutredningen når det gjelder kategorien "Inn og utpendling i kommunane" (se. s. 17 i "Planomtale" Hordfast 01.11.16.)

Stord-Bergen	303
Bergen-Stord	136
Tysnes-Bergen	107
Bergen-Tysnes	27
Stord-Tysnes	21
Tysnes-Stord	81
Fitjar-Bergen	38
Bergen-Fitjar	12
Os-Stord	16
Stord-Os	<u>9</u>
SUM	729

Fergesambandet E39 Halhjem-Sandvikvåg hadde i 2019 ÅDT 2.746.

60 % av trafikken på sambandet er såkalt "fritidstrafikk" , også et systematisk fortiet faktum i propagandaen bl.a. til Statens Vegvesen for Hordfastprosjektet.

60 % utgjør ÅDT 1.647 trafikk til/fra begravelse, bryllup, konfirmasjon, dåp, hyttetur, idrett, besøk, turisme, i motsetning til såkalt "nyttetraffic".

De to andre fergesambandene Hordfast forutsetter nedlagt hadde følgende trafikk (ÅDT) i 2018 :

	ÅDT
Våge (Tysnes) - Halhjem (Os)	509
Jektevik (Tysnes) -Hodnanes (Stord)	548

De 3 fergesambandene Hordfast forutsetter erstattet hadde dermed samlet ÅDT 3803 (2746 +509+548)

Aldri tidligere har Norge planlagt et tilsvarende enormt dyrt veiprojekt som Hordfast er , på et tilsvarende ytterst og USIKKERT spinkelt trafikkgrunnlag, dertil et trafikkgrunnlag som systematisk er blitt fremstilt som "næringstrafikk" i propagandaen , også fra Statens Vegvesens side, men som altså i hovedsak er såkalt "fritidstrafikk", et faktum som lobbyen bak Hordfast herunder Statens Vegvesen konsekvent har tiet om. I tillegg kommer nå vår avsløring i dette brev av hvordan etaten har unnlatt å konsekvensvurdere effekten av et sømløst bompengefritt busstilbud som dramatisk billigere fremkomstmiddel enn bilen.

Følgende bussbillettpris i.h.t. det nye markant billigere "Takstsonesystemet for Hordaland" - innhentet fra Skyss (fylkeskommunens kollektivselskap) blottstiller hvorfor det er påkrevet at du omgående setter i bestilling en full utredning - på kompetent UAVHENGIG hold - av hvor mange biler og følgelig inntekter (bompenger) 38 mrd. prosjektet "Hordfast", vil tape til et sømløst høyfrekvent busstilbud mellom Bergen (Os)- og Tysnes. Fitjar og Stord.

Pris bil (under 6 meter) Stord-Bergen dersom Hordfast var blitt bygget :

Bomavgift "Hordfast" :	kr. 424,- (fergetakst + 40 %)
" E39 Rådal-Svegatjørn (Bergen-Os)	" 44,- (2015 -pris)
" Bomringen Bergen (rush) (06.30-09.00 14.30-16.30)	" 56.-
	SUM kr. 525,-

*Pris buss (voksen) i.h.t. "Takstsonesystemet"
Samme strekning en vei (3 soner) 97.-*

PENDLERE OG ANDRE BILISTER SPARER MED BUSS KR. 428.- EN VEI
PENDLERE OG ANDRE BILISTER SPARER MED BUSS kr. 856.- t/r daglig
(428 x 2 = 856.-)

En pendler på ovennevnte strekning med 230 arbeidsdager sparer følgende kr. 196.880,- årlig på å bruke bussen i stedet for bilen til/fra arbeidet dersom Hordfast var blitt bygget.

I tillegg kommer de betydelige innsparing ved at bilists daglige bildriftkostnad forbundet til lang pendleravstand på strekningen (ca. 4 mil Bergen-sentral Tysnes, ca. 4 mil Bergen-sentral Fitjar, og hele 70 km Bergen sentral Stord d.vs. nærmeste "by" sør for Bergen d.v.s. Leirvik bortfaller ved å droppe bilen og i stedet for pendle med buss.

I tillegg kommer som nevnt bussen store fortrinn sammenlignet med bilen d.v.s. mulighet for avslapping, søvn, "kontorarbeide" underveis til/fra jobben.

Unnlatelsene vi avdekker i dette brev er og så alvorlige da statsråden senest i helgen til media uttaler at Regjeringen må forbedre og utvikle et godt kollektivalternativ for å redusere bilbruken. Du hadde selvsagt Bergen i dine tanker da du uttalte dette.

Unnlatelsen er og alvorlig sett i lys av at Vegdirektoratet uttaler til "Stavanger Aftenblad" 9. mai 2018 under overskriften "Slik kolliderer nullvekstmål med Rogfast og Ryfast.", at store fergeavløsninger som dette er, og som Hordfast er, er uforenlig med Regjeringen og Stortingets "Byvekstavtalers" krav om biltrafikken skal flytte over på kollektivmidler herunder buss.

I vårt 14-siders brev datert 10. april d.å. til statsråden med gjenpart til Riksrevisjonen, fylkesordføreren og fylkesmannen i Hordaland, retter vi sterk kritikk mot en rekke andre alvorlige mangler og uetterretteligheter som vår gjennomgang av Statens Vegvesens nye innstilling med vedlegg datert 22. mars. då. d.v.s. såkalt kommunedelplan avdekker Vi ser meget alvorlig på de avdekkete forhold som fremstår som særlig alvorlig da det i dette prosjektet handler om en såkalt statlig planprosess der kravene til objektivitet og korrekthet er ufravikelig klare.

Som statsråden er kjent med stilles det særlige krav til korrekthet, objektivitet og troverdighet i utarbeidelsen av statlige planer for veisektoren. Det faktum at ovennevnte veiprojekt - E39 "Hordfast" - er landet mest omstridte og lavt prioriterte - ref. 4 store opinionsundersøkelser utført av "BA", "BT" og NRK siste 6 årene, viser betydningen av samfunnet kan ha tillit til veiteknokratenes

saksutredning herunder premisser , i dette meget prestisjetunge gigantprosjektet, det største noensinne planlagt i Norge derav den formidable anleggskostnaden på 38 mrd. kr. og med et reelt statstilskuddsbehov på 25- 35 mrd. kr.

Det er et klart krav at alternativ til veibyggingen i såkalte fergeavløsningsprosjekt d.v.s. et fortsatt men oppgradert fergetilbud SKAL utredes og oppdateres etter hvert som planprosessen skrider fram. I dette prosjektet krever også landets fremste veibrukerorganisasjoner d.v.s. NAF, Trygg Trafikk og Norges Lastebileierforbund at en utreder velger et godt oppgradert fergetilbud i stedet for fergeavløsningen.

I vårt brev minner vi om at Stortinget anført av Stortingets Kontroll og konstitusjonskomite deretter gjennom tilslutninger fra enstemmige vedtak i Stortinget, i landet største gransknings sak innen veisektoren noensinne , også dette, i likhet med "Hordfastprosjektet" et flytebroprosjekt i Hordaland fylke , E39 "Salhusbromiseringen" ("Nordhordlandsbroen") feller en hard dom over den avdekkete manipuleringen og fortielsene som veiteknokratiet sto bak. Vi peker på innpasset vår meget omfattende granskning med etterfølgende granskningsrapport fikk i komiteen og i Riksrevisjonen , dertil de lukkede møter komiteen inviterte oss til i Stortinget. Vi viser til den store medieoppmerksomhet bl.a. i riksmidia knyttet til granskningen og generaloppgjøret som fant sted fra et samlet Storting herunder samtlige representanter fra fylket prosjektet er lokalisert i, Hordaland.

Vi minner og om at Riksrevisjonen og samme komite etter Salhusbroslutningen, igjen også basert på granskningsinnspill fra vår side, rettet betydelig kritikk mot embetsførselen i den påfølgende granskningen av Hordalandprosjektene E39 "Trekantsambandet" i Sunnhordland og Vestre Innfartsåre til Bergen.

Vi viser til at Bondevik-1 Regjeringen i 1998 i egenregi ledet av Finansdepartementet underkastet saksbehandlingen i det igjen meget omstridte fergeavløsningsprosjektet i Hordaland "Kvisti bru med tilførselseveier" ("Osterøybroen") full granskning. I granskningsrapporten ble det igjen rettet flengende kritikk mot veiteknokratens manipulering og fortielser under saksutredningen. Både "Dagens Næringsliv" og "Aftenposten" kommenterte rapportens meget alvorlige innhold i lederartikler. Vi minner om innpasset vi fikk som granskere og varslere i ditt parti herunder i partiets samferdselsfraksjon i dette prosjektet. Og partiets komitemedlem gikk i media sterkt ut mot veieatens manipulering saksutredningsmessig og veieatens alvorlige feilopplysning gitt komiteen under dens befarung i planområdet. Vi minner om at vår avsløring av veieatens manipulerede trafikk tall fikk en samlet Komite til å refusere Sttingsproposisjonen den hadde fått fra departementet til Behandling og innstilling. 2 år senere la departementet fram ny St. Proposisjon med langt lavere trafikk tall – i tråd med vår advarsel om manipulerede trafikk tall.

Også i denne gransknings saken i Hordaland fylke ble vår omfattende granskning siden 80-tallet herunder vår granskningsrapport en viktig faktor for den alvorlige dommen Finansdepartementet som granskningsleder, felte. Vi ber statsråden merke seg at den alvorlige rapporten ble utarbeidet i samarbeide med både ditt departement og Vegdirektoratet.

Landets mest omstridte fergeavløsningsprosjekt "Hardangebroen" var og en stor veisak som vi gransket svært grundig. Vår første granskningsrapport i prosjektet var klar i 1990 og ble overlevert av Kurt Oddekalv i møte i departementet med daværende samferdselsminister Lars Gunnar Lie. Og ifølge Bergens Tidende avviste Stortinget i 1996 prosjektet først og fremst basert på vår granskning avsløringer og argument, dette ifølge sentrale Stortingsrepresentanter. Igjen ble Stortinget prøvd ført bak lyset, og fremfor alt truselen mot den meget prestisjetunge broen, et oppgradert fergetilbud, ble tendensiøst fremstilt av veiteknokratiet.

10 år senere, i 2006, trosset et Stortingsflertall våre utvidete advarsler mot saksutredningen og besluttet likevel å bygge broen.

Året etter leverte vi vår meget omfattende nye granskningrapport som dokumenterte hvordan veiteknokratiet lyktes med å dupere Stortinget til å vedta prosjektet realisert. Rapporten ble overrakt leder for Stortingets Kontroll og konstitusjonskomite i møte i Stortinget våren 2007. Leder for komiteen, din tidligere partifelle Lodve Solholm. Solholm (senere fylkesmann i ditt hjemfylke) var som tidligere medlem i Stortingets samferdselskomite vel kjent med behovet for å stille spørsmål ved saksutredningen til Statens Vegvesen i Hordaland samt i Vegdirektoratet. Og vårt innpass i ditt parti fortsatte under komiteens behandling av dette fergeavløsningsprosjektet, fram mot Stortingvedtaket 2006 da Stortingets nei til broen i 1996 ble til et ja til bygging. Vår rolle som granskere og varslere fikk også i dette omstridte fergeavløsningsprosjektet i Hordaland innpass – konf. daværende komiteleder fra ditt parti, Per Sandberg, samt hans dyktige og granskende partifeller i samme komite, Bård Hoksrud og Arne Sortevik. Under komiteens høringsmøte i Hardanger i 2006 om broprosjektet, fremla la vi for dine partifeller (og komiteen) dokument og opplysninger som sammen med andre avslørende opplysninger (ref. varselbrev fra fergerederiet HSD samt fra "Aksjonen for Bedre veier og rassikring i Hardanger"), medførte at din partifraksjon mente det var nødvendig med et tilleggshøringsmøte i Stortinget etter endt befarings i Hardanger der bl.a. vi ble invitert til å fremlegge vår dokumentasjon på manipuleringen fra Statens Vegvesens side. Vi forutsetter at du leser rapporten vår som har tittelen "Slik ble Hardangerbroen manipulert gjennom". Vi ber deg og lese din fraksjons meget omfattende Innstilling da den manifesterer skepsisen ditt parti hadde mot saksutredningen til Statens Vegvesen og departementet du leder. Innstillingen ble skrevet 8 år etter at dine partifeller Carl I.Hagen og Vidar Kleppe, som partiets granskere i Stortingets Kontroll og konstitusjonskomite, reagerte meget skarpt på den avdekkete manipulasjonen og tilbakeholdelsen av viktig informasjon for Stortinget i pionerflytebroprosjektet (pionerflytebroprosjektet tilsvarende Hordfast men 4 km kortere flytebro) og i Innstillingen krevde veisjefens avgang, et krav som ble fulgt opp under Stortingets Innstillingsdebatt.

Vi vil berømme ditt parti for dets rolle som pågående, grundig kontrollør av saksutredningen i tidligere nevnte konfliktyfulle fergeavløsningsprosjekt i Hordaland, ofte basert på vår informasjon skriftlig og i personlige møter med dine partifeller fremfor alt i Stortingets transportkomite i årenes løp.

Vi konstaterer at våre påpekninger og advarsler på sentrale punkt mot veieatens saksutredning i Hardangerbroprosjektet får tilslutning i rapport utarbeidet for Finansdepartementet, ledet av din partifelle Siv Jensen, som del av deres såkalte "Concept-utredninger" – m.a.o. en rapport som del av det såkalte regimet for "Ekstern kvalitetssikring av store statlige utbyggingsprosjekt". ("KS") Rapporten ble offentliggjort i vinter - 5 år etter at det meget omstridte fergeavløsningsprosjektet ble åpnet for trafikk.

Vi ber deg lese Riksrevisjonen og Stortingets granskningsdokument i ovennevnte prosjekt i Hordaland fylke, samme fylke som Hordfastprosjektet er tenkt bygget. Vi ber deg videre lese riksmedias meget omfattende dekning av ukulturen innen veiplanleggingen i Hordaland fylke. Vi ber om at du leser fylkeskommunens generaloppgjør med ukulturen – ref. dens parallelle granskning sammen med Riksrevisjonen/Stortinget av flytebroprosjektet på E39 i Salhusfjorden i Hordaland.

Vi ber deg lese møteboken fra fylkesutvalgsmøtet f.u. der det reagerer skarpt på at veietaten har unnlatt å svare ut deres mange spørsmål og spørrende/kritiske synspunkt på saksutredningen i Hordfastprosjektet. Fylkeskommunen har på prisverdig måte fulgt opp sitt vedtak i flytebroprosjektet i Salhusfjorden i 1995 om i en helt annen grad å kontrollere teknokratene som igjen ikke evner å opptre rederlig og objektivt i sin saksutredning – igjen i et meget prestisjetungt flytebroprosjekt i verden i Hordaland, i Norge og i Verden.

Fylkesutvalgets krasse reaksjon (se utlagt "Møtebok") vil bli fulgt opp gjennom brev fra fylkesordføreren til kommunalministeren (fra Hordaland) om et møte med henne i departementet.

For Stortinget – og Riksrevisjonen – har det vært et krav at Samferdselsdepartementet skriftlig kommenterer granskningsresultatene i ovennevnte gransknings saker i regi av Stortinget innen veisektoren i Hordaland.

Samferdselsdepartementet har i samtlige tilsvarende forsikret Stortinget om at det tas nødvendige skritt for å forhindre fremtidig manipulasjon og fortielser under saksutredningen av veiprojekt, fremfor alt i landets mest granskete veifylke, Hordaland. Vegdirektoratet har og forsikret at de vil etterleve Stortingets klare instruks om fremtidig veiplanlegging skal være etterrettelig og objektiv bl.a. i sin fremstilling av f.eks ferger som alternativ til gigantiske og omstridte fergeavløsningsprosjekt.

Og vi avdekker i dette brev hvordan Statens Vegvesen, igjen for for å skjerme sitt manipulerede meget prestisjetunge 38 mrd. kr. Hordfastprosjekt grovt har forsømt seg ved ikke å analysere og tallfeste det betydelige trafikktap et sømløst høyfrekvent busstilbud vil påføre prosjektet med betydelig redusert inntektsgrunnlag d.v.s. bompenger – og ditto krav om ytterligere øket statlig bidrag utover siste stipulerte anslag for statlig tilskudd d.v.s. ca. 25 -30 mrd. kr, og med følge en betydelig svekket såkalt "Nytte-kost"-faktor.

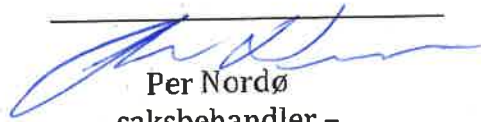
I likhet med vårt 1. granskningsbrev til deg datert 10. april d.å. sendes dette brev grunnet dets alvorlige (nye) avsløringer med gjenpart til Riksrevisjonen, fylkesmannen i Hordaland og Fylkesordføreren i Hordaland.

Hilsen
NORGES MILJØVERNFORBUND

Kurt Oddekalv
- leder -



Kopi : Riksrevisjonen
Fylkesmannen i Hordaland
Fylkesordføreren i Hordaland



Per Nordø
-saksbehandler -