

Hordfast E39

Statens Vegvesen la 22.november 2016 fram forslag til statlig kommunedelplan med konsekvensutgreiing for strekket mellom Stord og Os ut på høring¹. Nasjonal Transportplan som fagetatane la fram i februar 2016 hadde kostnadsoverslaget auka til svimlande 39 mrd. Same dokument beskriv finansieringsforslaget, der "annen finansiering" (s. 276) altså bompengar er anslått til 14 mrd. kr. Det betyr at staten må finne 25 mrd for å kunne fullfinansiere prosjektet. Finansieringsgrunnlaget for dette prosjektet er med andre ord høgst uavklart, og ikkje minst konsekvensen for andre veg/ samferdsleprosjekt i Bergen/Hordaland.

- Kva blir venta av fylkeskommunale garantiar for byggelån, og kva risiko/konsekvensar vil det innebere for fylkeskommunen?

- Kvifor har ikkje retningslinjene for planlegging av store vegprosjekt blitt fylgt, jfr. Rundskriv (R-109/14) om prinsipp og krav ved utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser?

«Hvis staten innfører brukerbetaling (bompenger) for å finansiere en investering i en veg uten kjøproblemer, og bompengene overstiger de bruksavhengige drifts- og vedlikeholdskostnader på vegen, vil brukerne bli stilt overfor en pris som er høyere enn den samfunnsøkonomiske kostnaden ved bruk av vegen. Dermed vil vegen bli mindre brukt enn det som er samfunnsøkonomisk ønskelig. (...)For tiltak der en vurderer brukerbetaling som er begrunnet i et finansieringsbehov, skal en sammenlikne tiltakets samfunnsøkonomiske lønnsomhet ved de ulike finansieringsalternativene. (...) **Avvisningseffekter ved brukerbetaling og kostnadene ved å kreve inn brukerbetalingen må inngå i analysen for de ulike alternativene.**» (side 6. og 7.)

- Siste gong ferjealternativet vart vurdert var i 2011. Da var Hordfast kalkulert til 19 mrd. kr, mens ferjealternativet var kalkulert til 3 mrd. kr. Kvifor er ikkje fortsatt ferjealternativ utgreidd, spesielt i lys av den store kostnadsauken som er framkomme til dømes i NTP.

- Dette landskapsområdet, som Hordfast truer, er to gongar kåra som "Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål" grunna landskapets "autensitet". Den 30 km lange strekninga som 4-feltsvegen som utgjør Hordfast, inneberer enorme landskapsinngrep. Konsekvensane av naturinngrepa i det sårbare kystlandskapet ved slik dimensjonering av eit vegprosjekt, er dårleg illustrert og bagatellisert, noko også Direktoratet for Naturforvaltning peiker på i sin høyringsuttale til Nasjonal Transportplan 2012: «Ut fra at noen aktuelle store bru-prosjekter vil berøre store natur og landskapsverdier, mener DN prioritering av fergeavløsningsprosjekter må bero på avveininger der konsekvenser for landskaps- og naturverdier tillegges stor vekt. Fergefri E39 langs vestlandskysten bør ikke være noe mål som overstyrer andre relevante og «vanlige» prosjektkriterier – herunder natur- og landskaps hensyn.»²

Kvifor er ikkje konsekvensane av naturinngrepa belyst i høyringsframlegget, og er fylkesordføreren einig i at dette er relevant å omtale i høyringa?

Marthe Hammer (SV)

¹ <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos/nyhetsarkiv/h%C3%B8yring-av-framlegg-til-statleg-kommunedelplan-kdp-m-konsekvensutgreiing-ku-for-e39-stord-os>

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/271b1e4b50ac45c8ba9b68d5e1cbd901/direktoratetfornaturforvaltning.pdf>