

Bergen, 19.04.2018

«E39 HORDFAST» : DET STØRSTE NATUR OG LANDSKAPSIKINGREPET INNEN VEIPLANLEGGINGEN I NORGE NOENSINNE UTEN 3-D FILM VISUALISERING ? MILJØVERNMINISTEREN MÅ GRIPE INN.

Vi har siden 1992 gransket saksbehandlingen i veiprojektet E39 Hordfast , et planlagt fergeavløsningsprosjekt til 36 mrd. kr. mellom Os og Stord. Det 40 km lange prosjektet betegnes med rette som det største planlagte landskap og naturinngrep innen veiplanleggingen i Norge noensinne, understøttet av dets enorme og uopprettelige ødeleggelse av Bjørnefjordområdet og nydelige Tysnesøyen bl.a. over Reksteren og med nedslående uopprettelige inngrep også i det meget viktige natur og friluftsområdene for befolkningen i landets nest største by, i Søre Os , i Bjørnefjorden , i perlen Bårdsundet (Tysnes) ytterligere understøttet siste året gjennom miljømyndighetenes oppdagelse av hittil uoppgagete meget store truede biomangfoldforekomster i traseområdet over Tysnes. Dette er forekomster Norge har internasjonal forpliktelse til å beskytte mot bl.a. veibygging. I sin høringsuttalelse jan. 2016 – se vedl. - konkluderer fylkesmannen i Hordaland med å betegne veiplanen som sit. : «truleg det største planlagte naturinngrepet i Hordaland i moderne tid» , m.a.o verre enn f.eks Sima-Samnangerlinjen. Og prisverdig har Miljøverndepartementet deretter kommet på banen gjennom sitt brev til Kommunal og Samferdselsdepartementet 29.06.17. (se vedl.) Prosjektet går gjennom «The Fjords» som 2 ganger er blitt kåret til , sit. «Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål « -ref. «National Geographic Traveller»s 2 kåringer , avgjort av en nedsatt jury bestående av 430 utvalgte eksperter på landskap og reiseliv i verden. Hovedbegrunnelsen var, sit. «fjord landskapets autensitet».

En vesentlig mangel ved planfremlegget er mangelen på en visualisering FILMATISK d.v.s.3D-film av gigantinngrepet på den 40 km lange 4-felts planstrekningen Os-Leirvik på Stord. Inngrepene blir forstemmende store da det legges til grunn fartsgrense 110 km/t med tilhørende krav i den såkalte «vegnormalen» til stiv linjeføring gjennom natur og landskapsperlene på strekningen.

Da Statens Vegvesen har nektet å etterkomme våre gjentatte etterlysning av en slik 3D-film av prosjektets eksepsjonelt store inngrep på strekningen ber vi deg sikre at det fra departementets

side avsettes midler i å engasjere et firma til å lage en 3D-film og da gjennom bruk av dagens best utviklete 3D-teknologi og fremfor alt : gjennom en USMINKET fremstilling, mest mulig naturtro og realistisk. Et gjennomgående trekk ved 3D-filmer bestilt av Statens Vegvesen er at de i for stor grad tilslører store veianleggs konflikt med landskapet og naturen.

Åpenbart for å tilsløre de uvanlig store inngrep dette gigantprosjektet vil medføre har veieaten trosset vanlig praksis som er å lage 3D-film som belyser store veiprosjektets sammenhengende inngrep. De fremlagte bildene som følger planverket d.v.s. den statlige planen er dermed klart utilstrekkelig i natur og landskapsvernsammenheng. Statens Vegvesen har hatt 7 år på å lage en slik 3D-film – ref. den såkalte KVU-utredningen som innledet det statlige planarbeidet i denne saken i 2011. Det er svært viktig at 3D-filmen settes i bestilling omgående for å rekke den pågående høringen og den videre behandlingen av det største natur og landskapsinngrepet i landets historie knyttet til veisektoren.

Også i dette omstridte veiprosjektet har vi gjort en omfattende granskning og vært varslere. Våre advarsler mot prosjektet herunder saksbehandlingen/premisser ble tatt til etterretning av fylkesmannen samt bl.a. «Bergens Tidende» da den såkalte «fylkesdelplanen» for fergefri E39 Os-Stord var på høring i 1999/2000. Fylkesmannen (ex. Stortingsmann Svein Alsaker) vendte tommelen ned for prosjektet (dengang kostnadsregnet til 4,5 (!) mrd. kr mot idag kostnad 35 mrd. kr). Likeså gjorde Bergens Tidende under ledertittelen «Gravøl over ein visjon». Sentralt i fylkesmannens avvisning var de svært store og uoprettelige landskapsinngrepene prosjektet ville medføre. I likhet med BT, pekte fylkesmannen på et godt fergetilbud som et bedre alternativ. Og siden 2000 har Staten brukt 2 mrd. kr. på å utvikle landets beste fergetilbud på E39 mellom Stord og Os. Fra 2019 blir tilbudet ytterligere forbedret.

Det pågår nå en ny høring i statlig regi av dette største enkeltveiprosjekt i landets historie – E39 Ådland-Svegatjørn også kalt «Hordfast», d.v.s. plan for fergefri vei mellom Os og Stord.

I nevnte høringsuttalelse til den statlige planen for prosjektet jan. 2017 karakteriserer tidl. Venstreleder og statsråd, nåværende fylkesmann Lars Sponheim prosjektet som , sit. «truleg det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid». M.a.o. et større inngrep enn f.eks Sima-Samnangerinngrepet. Vi stiller oss bak denne vurderingen.

I nevnte brev fra ditt departement til Kommunaldepartementet , med gjenpart til Samferdselsdepartementet, Fylkesmannen i Hordaland og Miljødirektoratet, datert 29. juni i fjor fremmes kravet om at det må lages en KU (Konsekvensutgreeing) for prosjektet «Fergefri E39». I samme brev pekes det på de meget store naturverdier som alene trues på E39 over Stord og fremfor alt grunnet prosjektet «E39 Hordfast» - det planlagte fergeavsløsningsprosjektet mellom Stord og Os.

En gjennomgang av store riksveiprosjekt i landet – og i Hordaland – viser at veivesenet - prisverdig- tilstreber å lage/legge ut 3-film av prosjektene, fremfor alt for å gi samfunnet

herunder høringsinstanser et best mulig faglig grunnlag for å vurdere natur og landskapsinngrepene.

For nærmere dokumentasjon på at etaten erkjenner denne plikten viser vi til etatens nettside «www.vegvesen.no» og søk : «Vegprosjekter» der alle større veiprojekt innklusiv 3D-filmer ligger nedlastbare på prosjektenes enkeltvise søkemulighet.

En rask kartlegging vi har gjort viser at det er laget 3D-filmer siste årene bl.a. i følgende aktuelle større veiprojekt i Norge :

Hordaland : «Askøypakken»
E39 Rådal- Svegatjørn
Ny Sotraforbindelse
Ny E 134 gjennom Etne

Felles for disse er og at ikke tilnærmselsevis i samme grad som Hordfast vil skamfere natur og landskap.

Likeså er det laget 3D-film for bl.a. :

Rogaland : E39 Rogfast
Ryfast

Akershus : E18 Retvet – Vinterbro
E6 Gardermoen – Biri
E6 Minnesund – Labbadalen
Oslofjordforbindelsen

Hedmark : E16 Kløfta – Kongsvinger
Ny E6 Eidsvoll-Hamar

Møre : E39 Betna – Kleetteelva
E39 Sulafjorden /Halsafjorden

Agder : E18/E39 Vige Søgne

Sogn Fjordane : E39 Bjørset-Skei

Det er følgelig så sterkt kritikkverdig at ikke etaten har etterlevd etatens praksis i så måte og sørget for at Hordfastprosjektet kan vurderes på grunnlagt av nevnte 3-film og i stedet for avspist høringinstansene og samfunnet kun med bilder, disse klart ufullstending og fåtallig, og ikke film (med unntak av prangende film av broen) av gigantinngrepet på de ca. 40 km mellom Os og Stord over Tysnes. Etaten og deres medspillere har vektlagt kun å lage lage bilder som skryter av den

deres flaggskip d.v.s. den pionerlange flytebroen på 5 km.

Det foreligger flere traseealternativ også i denne veiplanen og især sett av at Hordfast er det største og mest natur og landskapsødeleggende veitiltak noensinne i Norge er det avgjørende viktig at 3D-filmen viser de ulike veialternativ, herunder det såkalte «**Indre alt. (over Fusa)**» som i mange år har vært utredet og som var Statens Vegvesen og bl.a. Erna Solberg/Halleraker sitt valgte alternativ fra 90-tallet og fram til 2013. Ditt parti har anført av din parlamentariske leder Terje Breivik, fra Hordaland, pekt på behovet for å belyse/utrede dette alternativet, senest under valgkampen sist høst – se vedl. interjvu med Breivik i Os og Fusaposten og «www.midtsiden.no»

Da NRK-«Vestlandsrevyen» ved årsskiftet 2016/17 tok opp den manglende 3D-filmen og ba prosjektleder for prosjektet i Statens Vegvesen forklare mangelen var svaret at de ikke hadde laget en slik film fordi det ikke var ønskelig med en slik film fordi seerne av den hadde en tendens til å henge seg opp i uvsentlige detaljer slike filmer viser (!). Det ble videre bortforklart med at det var flere traseealternativ, ikke kun ett og at det tilsa at det ikke ble laget 3D-film. Her møter prosjektleder seg i selv i døren gitt det faktum at etaten siste årene har tilstrebet i tidligere nevnte store Hordalandsprosjekt å visualisere traseealternativene. Og som dokumentert i dette brev er etaten også i andre fylker bevisst på å lage 3D-filmer av store veiinngrep.

Så lenge vi her snakker om det største natur og landskapsinngrepet ikke bare i Hordaland (ref. nevnte Fylkesmannens høringsuttalelse) men og nasjonalt er det særlig grunn til å belyse gjennom 3D-film de ulike traseealternativene på den 40 km lange strekningen Os-Stord for at samfunnet herunder høringsinstansene på en langt bedre grunnlag kan finne det/de veialternativ som sparer natur og landskap i størst mulig grad.

Kort tid etter nevnte NRK-innslag om manglende 3D-film fulgte NRK-Hordaland opp med å vise til fylkesmannens nye høringsuttalelse til den statlige Hordfastplanen (som vi viser til i dette brev) I nyhetssaken (som også ble lagt ut på NRK-Riksnett og fremdeles kan lastes ned i NRK-nettarkivet) fremhever NRK at fylkesmann Sponheim i sin, sit. «slakt» av prosjektet, at prosjektet, sit. :

«ikke er visualisert godt nok». Vi er mindre nøgd med korleis Vegvesenet har prøvd å visualisera dei omfattande landskapsinngrepa ein firefelts motorveg til føra til i dei sårbare kystområda «, skriv fylkesmann Lars Sponheim», ifølge NRK.

Og mangelen ble og tatt opp i skriftlig spørsmål fra fylkestingsrepresentant til fylkesordføreren under fylkestinget 13.-14. desember 2016, sit. :

«...Når det gjeld naturinngrep/konsekvensar i det sårbare kystlandskapet ved slik dimensjonering av vegprosjekt, er konsekvensane dårleg illustrert/bagatellisert. «

Vi ber om at denne bevisste unnlåtelsessynden d.v.s. manglende 3D-film blir rettet opp av deg, og viser til den pågående ny høringen av prosjektplanen samt til departementets brev til

Kommunaldepartementet 29.06.2017 og viser til at veivesenets avvisning av vårt krav om 3D-film i Hordfastprosjektet ei heller tar innover seg deres helt neglisjerte påpekning i saksutredningen av at Hordfast er lokalisert til «The Fjords» som i 2004 og 2009 av et internasjonalt panel nedsatt av National Geographic Traveller bestående av 437 utvalgte kompetente personer ble kåret til , sit. «Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål», og da, hvilket er viktig å understreke, begrunnet med landskapets , sit, «autensitet». Denne autensiteten vil Hordfast med sin 5 km lange flytebro og sin 35 km 4 -felts svært ødeleggende stive veiføringen med groteske skjæringer og fyllinger over nydelige Tysnes og gjennom øyperlen i Søre Os punktere.

Det er forstemmende å konstatere at denne enestående kåringen som hele verden misunner Norge og som den nydelige Bjørnefjorden /Tysnes er en del av , ikke er nevnt noe sted i den statlige Hordfastplanen. Ei heller nevnt av sentrale pådrivere politisk for Hordfastprosjektet.

Den umistelige perlen , fra dagens veldrevne fergecruise mellom Os og Tysnes og Os og Stord byr på uvanlig panoramarike Bjørnefjorden . bl.a. med enestående utsikt til Folgefonna, der broen er tenkt bygget ble i 2002 besøkt av «New York Times» som deretter skrev i sin store reisereportasje fra denne fjorden , sit «så vakkert at det gjør vondt i øynene.»

Vi har siden 1992 overvåket og kontrollert saksutredningen i det omstridte «Fergefri E39» herunder det særlig kontroversielle enkeltprosjektet «Hordfast. Prosjektet er nå kostnadsregnet til uvirkelige 36 mrd. kr.

Grunnet svært lav trafikk erkjenner utbygger at bompenger kun klarer å dekke 8 mrd. kr. Det trenges m.a.o hele 28 mrd. kr i statlige midler. Det reelle behovet for statlig tilskudd er imidlertid betydelig større da vår granskning viser at trafikk-og inntektsprognosen er betydelig pyntet på fra veivesenets side. Gjennom å pynte på trafikk tallene er strategien til utbygger også å pynte på den svake «nytte/kost»-faktoren. I «nytte-kost»-beregninger er trafikkmengden svært viktig faktor for å beregne nytte/kost-faktoren. Historien gjentar seg dermed fra E39 fergeavløsningsprosjektene E39 Salhusbroen (Nordhordlandsbroen) samt «Hardangerbroen. I begge prosjekt, også disse lokalisert i Hordaland, er trafikksvikten betydelig sammenholdt med beregningen Regjeringen og Stortinget la til grunn. Og våre omfattende analyse og varsel FØR prosjektene ble vedtatt/igangsatt om at utbygger la fram altfor optimistiske trafikk og inntektstall (bompenger), viser seg å være godt underbygget. For nærmere dokumentasjon : se våre store granskningsrapporter overlevert Stortingets Kontroll og konstitusjonskomitee h.h.s. i 1995 («E39 Salhusbroen») og i 2007 (Hardangerbroen).

Det er her viktig å peke på at Statens Vegvesen i Hordfastsaken ikke er en nøytral saksutreder men en part som har vist stor interesse for å påta seg rollen som gjennomfører at dette som oppfattes som det største og mest veiteknologisk prestisjetunge broprosjekt i landets historie, sett fra veiingeniørene i Statens Vegvesen side.

Under 90-tallet avdekket Riksrevisjonen og Stortingets kontrollkomitees granskninger av store veiprojekt i Hordaland (E39 Salhusbroen, E39 Trekantsambandet,) at veieaten styres av en iver for å realisere veiteknologisk spennende prosjekt som går på bekostning av kravet til objektiv og kontrollerende saksutredning fra etatens side. Vi viser her især til Stortingets slutning i 1998, der de stilte seg bak Riksrevisjonen, Kontrollkomiteen og våre store granskninger (som Riksrevisjonen og komiteen støttet seg til) og , etter landets første åpne Stortingshøring (1998) innen veisektoren, felte en uvanlig alvorlig dom over nettopp den manglende objektivitet parret med den omfattende tilbakeholdelsen av informasjon og regelrett manipulering av bl.a. Stortinget. Manipuleringen rammet og denne store natur og miljøkonfliktsaken, og Miljøverndepartementet var følgelig sterkt involvert anført av dets politiske ledelse.

Riksmedia hadde en betydelig dekning av vårt omfattende gransknings -og varslerarbeide i disse prosjektene (ref. f.eks «Retriever for dokumentasjon)

Da de to åpne høringsdagene var over i Stortinget (Salhusbromiseringen ble landets første åpne høringssak innen veisektoren) skrev «VG» helsiden «Aldri mer Salhus» (bro). Avisen kontaktet oss og bygget sin artikkel på våre varsler og avsløringer. Kort tid etter fikk vi «Månedens Laurbær» av bladet «Dine Penger» på lederplass, etterfulgt av en pen plakett, som prov på det bladet mente var viktig samfunnsnyttig gransknings og varslerarbeide i samme sak.

Og foranledningen var veietatens iver etter å bygge verdens første flytebro (og følgelig motarbeide en konvensjonell for veiteknokratene «kjedelig» 1.350 meter lang hengebro) – en 1300 meter lang flytebro - uten sideforankring på samme E39 som Hordfast, d.v.s. i Salhusfjorden nord for Bergen. Granskningen avdekket at den utredete (private gjennom det anerkjente Bergensbaserte broingeniørfirmaet Bjarne Instanes AS) konvensjonelle hengebroen regelrett ble manipulert bort fra beslutningstakerne og samfunnet fordi den truet veivesenets pionerflytebro. Og 20 år etter høringen får vi rett i at den største skandalen i Salhusbrosaken er det faktum at flytebroen, i motsetning til Instaneshengebroen, sistnevnte plantegnet 2 km lenger sør i Salhusfjorden , fra sydspissen av Holsnøy, med landfeste 500 meter sør for Salhus i Bergen , krever en kompensierende ny E39 fra Åsane Nord til flytebroen, idag beregnet til 6 mrd. kr. Og prioritert i NTP. Denne tunnelen hadde Instanesbroen overflødiggjort !. «Skulle vore bygd hengebro» var komiteens uttalte holdning da de la fram sin innstilling etter den åpne Stortingshøringen.

Det fatale og manipulerede valget av pionerflytebroen utløste landets største sivile ulydighetsaksjon mot dette feilvalget av broløsning og dermed tilførselsveisystemet gjennom Nordre Åsane. Den såkalte «Nordre Åsane Aksjonen» samlet støtte bl.a. fra de to kjente naturvernerne/økofilosofene prof. Arne Næss og prof. Sigmund Kvaløy. Aksjon hadde tung støtte fra en samlet miljøbevegelse fylkesmannen og Direktoratet for Naturforvaltning.

25 år senere er det «Aksjon Redd Bjørnafjorden» som på samme grunnlag har skapt landets største sivile aksjon mot et veianlegg i Norge , nå for å stanse «det truleg største naturinngrepet i moderne tid i Hordaland.»

Nå planlegger sammet etat , i samme fylke, å bygge en 4 km lengre grensesprengende flytebro , Hordfast, Et forslag som basert på Stortingets alvorlige slutning tilsier særlige krav til

7

saksutredningen og fremfor alternativ etatens oppplysningsplikt, også når det gjelder å vise samfunnet de meget alvorlige landskapsinngrep E39 Hordfast ville medført dersom det ble bygget.

Veivesenets 3D-film nektelse vis a vårt krav er slik sett også uakseptabelt.

Under saksgangen har veivesenet og deres politiske støttespillere, helt til topps, konsekvent tiet om hvilket eksepsjonelt beløp prosjektet trenger fra Regjering og Stortinget for å la seg realisere. Likeså konsekvent er det fortiet at hele 74 % av trafikken på E39 Os-Stord ikke er såkalt «nyttetraffic» men såkalt «fritidstrafikk». Vi måtte stille Statens Vegvesen VD ultimatum for å få vite dette.

Det meget spinkle – konsekvent prøvd dysset ned av utbygger - trafikkgrunlaget Stord-Os - idag kun 2.600 ÅDT, tross svært godt fergetilbud, med nattferger, er og forsøkt tiet ihjel. Likeså at ingen av landets store veibrukerorganisasjoner (NAF, TT , NLR) støtter Hordfastmonsteret men heller ser på det som en feilprioritering sammenlignet med behovet for statlige midler til veinettet mellom fergeleiene på E39 og andre viktigere veiprojekt i Hordaland.

Vi viser forøvrig til fylkesmann Sponheims omfattende og kritiske godt funderte drøfting av Hordfastprosjektet også fra andre synsvinkler enn natur og miljø.

Vi viser til NRK- «Brennpunkts» avslørende program om Hordfastutredningen sendt i 2014. Programmets talende tittel er : «Kvalitetssikring etter alle kunstens regler. « Det avslørende programmet gikk i 2015 helt til topps og vant landets gjeveste pris for dyktig og viktig kritisk journalistikk d.v.s. den såkalte «SKUP-prisen».

4 store opinionsundersøkelser siste 3 årene i regi av BT, BA og NRK viser en stor overvekt av støtte til det manglende finansierte storprosjektet til 15-20 mrd. kr d.v.s. åpen/sikker E16 mellom Bergen og Stanghelle (Voss). Og senest i «Handlingsprogrammet for NTP 2019-2024» fremlagt av Statens Vegvesen for 2 mnd. siden er ikke Hordfast prioritert. I stedet prioriteres E16 Arna-Stanghelle (Voss). Da delegasjonen fra Hordaland fylkesting anført av fylkesordføreren holdt sitt høringsinnlegg for Stortingets transportkomite i fjor vår var den tydelig på at Hordfast må vike for andre viktigere manglende finansierte Hordalandsprosjekt. Og i sin høringsuttalelse til St. Meld NTP i 2016 advarer Fylkestinget mot de store naturkonsekvensene Hordfast innebærer.

Som del av vår pågående granskning av saksutredningen avdekket vi ifjor at Statens Vegvesen så langt har brukt hele 310 mill. kr på å saksutrede E39 Hordfast de siste årene. Avsløringen fikk bred plass i Bergens Tidende. Beløpet er prøvd hold skjult for allmenheten av veietaten. Og etaten har måtte bekrefte at det planlegges å bruke minst 200 mill. kr ytterligere i utredningen i årene fremover. Også på denne bakgrunn er det så forstemmende at veivesenet har trosset våre gjentatte skriftlige underbyggete krav om 3D-film og følgelig ikke har avsatt midler til å la samfunnet herunder høringsinstansene, fremfor alt Miljøverndepartementet, Miljødirektoratet og Fylkesmannen, men og Kommunal og Samferdselsdepartementet, få tilgang til

en 3D-film av Hordfastprosjektet. Basert på våre undersøkelser blant aktuelle 3D-film produsenter vil vi tro at kr.2-300.000.- vil dekke utgiftene en slik film vil koste.

8

Neglisjeringen er og sterkt kritikkverdig da ditt departement i tidligere nevnte brev til Kommunaldepartementet (med gjenpart til Fylkesmannen i Hordaland. Miljødirektoratet, Samferdselsdepartementet) 29. juni i fjor påpekte, prisverdig, sit. :

«Planleggingen av ny E39 som firefeltsmotorvei langs Vestlandskysten vil måtte føre til store og omfattende inngrep i mange naturområder, og det er stor sannsynlighet for at nasjonale naturverdier vil kunne gå tapt. Dersom vi skal følge opp våre nasjonale mål om å ivareta naturmangfoldet, slik det er vedtatt i behandlingen av Stortingsmelding nr. 14 (2015-16) «Natur for livet» , er vår vurdering at det er nødvendig å gjennomføre en helhetlig analyse av konsekvensene av utbygging av ny E39 langs Vestlandskysten, der ivaretagelse av nasjonale naturverdier inngår som en sentral del.»

Vi minner og om de alvorlige innvendinger som tidl. Direktoratet for Naturforvaltning (se vedl.) og som nevnt fylkesmannen i Hordaland har hatt mot Hordfastprosjektet, i sine høringsuttalelser siden 1999 og i sin høringsuttalelser til Nasjonal Transportplan.

Vi minner om at norsk miljøbevegelse v. oss, Naturvernforbundet, WWF, Fremtiden i Våre Hender, er sterkt kritisk til prosjektet «Fergefri E39» herunder enkeltprosjektet «Hordfast» grunnet de uopprettelige svært store natur og landskapsinngrepene det medfører.

Media herunder «Bergensavisen» har over tid både redaksjonelt og på lederplass sterkt belyst Hordfastprosjektets utålelige ødeleggelse av nevnte fjord og på landsiden i Os og over Tysnes. Se avisens siste lederartikkel trykket 18. april d.å. Også NRK har viet prosjektets uvanlig ødeleggende karakter på natur og landskapet stor oppmerksomhet.

Det er åpenbart at en usminket 3D-film vil skjerpe de sterke innvendingene ytterligere. Likeså innvendingene fra den statlige naturforvaltningen. Derfor har Statens Vegvesen og deres medspillere motsatt seg å lage en slik film , selvsagt og skremt av effekten som tilsvarende film fikk i de store inngrepssakene , nye kraftspenn Sima-Samnanger og Ørskog-Fardal

Det er uaksptabelt at Statens Vegvesen av frykt for hva en realistisk film vil avdekke har unnlatt å lage en realistisk 3D-film for å hindre at prosjektets groteske inngrep, de største i landet noensinne i et enkeltveiprojekt , og større enn f.eks de svært store inngrepene i prosjektet ny E6 vei/bane fra Eidsvoll til Hamar blir dokumentert. Alene forklart med at Hordfast ligger i «The Fjords» som er kåret , sit. «Verdens Fremste Naturbaserte Reisemål» viser hvor kritikkverdig det er at det ikke er laget en 3D-film av Hordfast prosjektet fra dets startpunkt i Os og over Tysnes til Stord. Og avslørende er det at E6/baneprojektet nevnt over besluttet veivesenet uoppfordret å gjøre det eneste riktige : få laget en 3D-film som samfunnet herunder høringsintansene, fremfor alt den statlige naturforvaltningen, hadde stort utbytte av å ha som grunnlag for å vurdere de enorme natur og landskapsinngrepene i landets mest kjente innlandsfjord d.v.s Mjøsa.

Alene det faktum at Norge er underlagt Den Europeiske Landskapskonvensjonen tilsier at det blir laget en realistisk 3D-film av monsterinngrepet E39 Hordfast.

9

Likeså at det innenfor andre sektorer der natur og landskap trues av inngrep, vi sikter til vindkraftplaner, vassdragsutbygging, og som sagt nytt strømnett (herunder i Sima-Samnangerhøringen og Ørskog - Fardal), prisverdig konsekvent fra utbyggers side blir laget 3D-filmer som gir høringspartene og samfunnet forøvrig en helt annen mulighet til å vurdere inngrepet ekstreme brutale og invaderende karakter. Også partiet Venstre har ønsket og verdsatt at 3D-film lages i store inngrepssaker. Dette springer alene ut fra «føre var»-prinsippets formål innen landskaps og naturvernet.

Vil vil og peke på at ditt partis partileder, Trine Skei Grande, i toppsak i NRK-Dagsrevyen i 2014, gikk hardt ut mot Høyre og Frp for at de hadde brutt Stortingets Klimaforlik ved å unnlate, sammen med Statens Vegvesen, å lage en konsekvensvurdering av Fergefri E39s – herunder Hordfasts - klimaaspekt. Dagsrevyen 1.innslag var denne avsløringen av utreders og Regjeringens brudd. Grandes sterke kritikk mot unnlåtelsen ble støttet av talsperson også fra Krf (Syvertsen ?), og leder av Norges Naturvernforbund som kalte unnlåtelsen en, sit. «stor skandale.» (Reportasjen var laget av anerkjente Fredrik Solvang)

En 3D-film vil og være i pakt med uttalelsene om *EN SÅ GODT OPPLYST SAKSUTREDNING SOM MULIG HERUNDER EN 3D-FILM*, som ditt parti v./nåværende parlamentarisk leder Terje Breivik, fra Hordaland, indirekte kom med under hans 1. gangs befarings på Hordfast, invitert av Os Venstre, under siste høst Stortingsvalgkamp der han uttaler 2. august til nettavisen i Os «www.midsiden.no» etter befaringsen i Søre Os, sit. (se vedl.) :

Avisen spør Breivik, som er tydelig påvirket av det han har sett av fjord og skjærgardsidyll i Søre Os som Hordfast vil skamfere uopprettelig,

«Tyder det på at Hordaland Venstre vil ta dette opp på nytt ?

Breivik svarer, sit. : - Ja, vil vi ta initiativ i Stortinget allereie i haust for å sette av midler til utgreieing av indre trasee (via Fusa, vår komm.). Det vil vera ein svært liten, men naudsynt kostnad, så dyrt som prosjektet er på dette stadiet. **Også når ein ser kostnaden opp mot naturinngrepa.** « (vår uth.)

Også «Os og Fusaposten» deltok på Breiviks befarings på Hordfastprosjektets såkalte «Midtre trasee». I en 2 siders reportasje (se vedl.) med Breivik under overskriften,

«UANSVARLEG Å IKKJE UTGREIA INDRE TRASEE «

går det bl.a. fram, sit. :

«Idag er det fyrste gong eg ser dette området sjølv. Eg fekk vist flott skjergard og rekreasjonsområde i tillegg til populære fiskeplassar. Det er ikkje

vanskeleg å forstå folkaksjonen og andre som ikkje har sans for brua»

Avisen peker på at at Breivik er en del av partiets ledertrio, nå også partiets

parlamentariske leder og partiets 1. kandidat til Stortinget i Hordaland.

En 3D-film , også av «Indre trasee», vil være en logisk konsekvens i oppfølgingen av ditt departements krav i fjor – ref. nevnte brev - om en Konsekvensvurdering av prosjektet «Fergefri E39», likeså en logisk konsekvens av Breiviks uttalte skepsis til prosjektets ødeleggende karakter understøttet av fylkesmannens etterlysning av en bedre visualisering av det monstrøse natur og landskapsinngrepet «Hordfast».

Da Bondevik 1- Regjeringen gikk av i 2000 mottok vi brev signert av ditt partis daværende miljøvernminister, Guro Fjellanger, der hun takket for det gode samarbeide mellom oss og henne. Og fremfor alt var det gjennom 2 store landskaps og naturinngrepsaker at vi fikk gehør hos henne og i partiet d.v.s. i den store saken om motorvei gjennom nasjonallandskapet Sørfjorden i Hardanger dernest den truende planen om gigantisk steinuttak i Hardangerfjorden i Heiane i Jondal kommune. På bakgrunn av vår sterke kritikk av saksutredning også i denne veiinngrepssaken, grep Fjellanger inn sammen med sin (partiets) statssekretær Jesper Simonsen. Det ble deretter foretatt befarings med statssekretærene i Miljø og Samferdselsdepartementet, sammen med fylkesmann, fylkesordfører , ordførere. Vi ble og invitert med også for å holde innlegg under befaringsen. Svært prisverdig avgjorde deretter sine partifeller i Miljøverndepartementet å pålegge Statens Vegvesenet å utarbeide en konsekvensutgreieing slik vi hadde bedt om. Denne hadde veivesenet unnlatt å lage. Etter høringen av denne ble motorveiprojektet på denne idag «Nasjonale Turistveien» vraket. Også i denne saken reagerte vi sterkt på at veieaten unnløt å presentere god visualisering av de svært store inngrepene også dette veiprojektet ville medført. Gjennom pålegget om KU sikret ditt parti at de svært omfattende landskaps og naturinngrep også ble betydelig bedre visualisert for høringspartene og samfunnet generelt,

Hilsen

NORGES MILJØVERNFORBUND

Kurt Oddekalv
– leder -

Per Nordø
- saksbehandler -

Vedl. : Fylkesmann Lars Sponheims Hordfasthøringsuttalelse jan. 2017.
Brev fra Klima og miljøverndepartementet til Kommunaldepartementet 29.06.2017
Artikkel «Norway,s fjords are the Best of the World»
Intervju i «Midtsiden» (Os) med Venstres parlamentariske leder Terje Breivik 2 aug.
2017
Intervju med Terje Breivik i «Os og Fusaposten» 4. aug 2017..
NRK-nyhetene 24.01.2017.

Lederartikkel «Bergensavisen» 18. april 2018

Kopi : Fylkesmannen i Hordaland
Miljødirektoratet