

Øystein Lindgren

Kathrine Johannessen

Hetlevikåsen 285

5173 Loddefjord

27.06.2017

92890616

o-lindg@online.no

ABO PLAN & ARKITEKTUR

Postboks 291

5203 OS

offentlig.ettersyn@abo-ark.no

Kopi

Masfjorden kommune

post@masfjorden.kommune.no

Hordaland Fylkeskommune

hfk@hfk.no

Fylkesmannen i Hordaland

fmhopostmottak@fylkesmannen.no

Utale ifm varsel om utviding av planområdet for reguleringsplan for Bru over Masfjorden.

Viser til brev om varsel om utviding av planområdet for reguleringsplan for Bru over Masfjorden, samt vårt brev av 13. september 2016 hvor vi kom med innsigelser mot planområdet for reguleringsplanen. Som eiere av Duesundøyna 67 (Gårds og Bruksnummer 18-98) vil vi komme med innsigelser mot en ytterligere utvidelse av planområdet. Planområdet er nå sterkt utvidet, og i praksis er hele Duesundøyna båndlagt for videre utvikling, samt at en del nylig oppførte bygninger kommer til å bli revet.

1. Informasjon

Det er et stort informasjonsbehov i denne saken, og vi oppfordrer kommunen og eller utførende arkitektkontor med å innkalle eiere av hytter og hus i det berørte området til et informasjonsmøte. Dette møtet bør legges til siste halvdel av august 2017 slik at alle berørte får anledning til å delta. Det oppfordres også til å sende ut brev om planprosessen til øvrige eiere av eiendommer på Duesundøyna, disse har også behov for informasjon samt behov for å kunne uttale seg slik som situasjonen er p.t. De vil i praksis bli direkte berørt i anleggsfasen, og indirekte berørt ved at hus og hyttenaboer kan forsvinne, og at forlatte hus og hytter blir stående som «spøkelseshus» med dertil verdiforringelse av den gjenværende bebyggelsen.

Slik saken står nå er det en svært stor delta i mangel av informasjon. Kun vage beskrivelser og svært grove skisser blir sendt ut som informasjon. Berørte grunneiere må søke opp informasjon, i stedet for å bli informert slik det burde være. Slik som prosjektet blir frontet igjennom media, spesielt fra kommunen sin side, så er det kun oppsidene som blir frontet, ikke nedsidene. Her må det være balanse i det som blir kommunisert ut slik at informasjonen som blir gitt er valid. Økt gjennomført av kjøretøy gir nødvendigvis ikke høyere verdiskapning i området. Under er det også listet noen praktiske spørsmål som det vil være behov for å få avklart.

- Konsekvenser i anleggsperioden
 - Støy
 - Anleggstrafikk
 - Vil vann og kloakk til hus og hytter bli berørt
 - Vil strømforsyning til hus og hytter bli berørt
 - Hvor skal anleggsbrakker etc rigges
- Plan for retablering av infrastruktur og øvrig landskap.
- Plan for innløsning av eiendommer, herunder:
 - Hvor mye er satt av i prosjektberegningen til innløsning av eiendommer
 - Prosess, takst etc.
 - Hvordan og når fjernes innløste eiendommer for å hindre sjenanse for gjenværende hus og hytter
 - Vil kun hus og hytter som fysisk blir berørt bli innløst, eller vil de som ligger i randsonen også bli innløst, eller få kompensasjon for forringelse av eiendommen.

Det sies lite om tidshorizonten til prosjektet. Det må lages en troverdig plan som skaper forutsigbarhet for grunneiere i området. I dag er det ikke mulighet for videre utvikling av området innenfor arealplanen. Enkelte grunneiere vil kanskje gjøre endringer på hus og hytter, eller søke om å føre opp garasjer, tilbygg, boder etc. Samt å utvikle eiendommen sin med ikke søknadspliktige tiltak.

2. Plassering og valg av konsept

Er det vurdert andre steder for ilandføring av broen? Om man velger å gå videre med dagens lokasjon, bør man se på muligheten for å flytte brotårnene et godt stykke ut i sjøen. Da blir hovedspennet noe kortere, og forankringspunktene til kablene trenger ikke å stå langt inne på land slik som det er skissert nå.

Broen kan med fordel også flyttes lenger inn i fjorden (rett vest for Hellesvika) som foreslått i forrige innsigelse, da får man en betraktelig kortere bro. Alternativt kan broen gå fra nord for Bogsvika til nord/ øst siden av Duesundøyna, da vil man skåne all nåværende bebyggelse.

Det savnes detaljtegninger over berørte områder, det er særlig knyttet usikkerhet rundt forankringspunktene dersom man velger løsning med hengebro slik som det ser ut nå. Det at man velger hengebro fremfor andre

løsninger på grunn av mangel av tid er også grunnlag for bekymring, og rettsikkerheten synes med dette ikke å være ivaretatt for berørte grunneiere. **Sitat Ordfører Karstein Totland i Bergens Tidene på nett 26. juni 2017 "I lengre tid har en utredet både flytebro og hengebro over Masfjorden. Den flytende varianten er billigere, men krever mer utredning. Derfor har en nå bare skjært gjennom og bestemt seg for å bygge hengebro"**

Områdene som blir berørt vil være betydelige om man går for hengebro. Da må det sprenkes ut til store spredehaller til forankringspunktene, vil dette gjøres som tunnelprosjekt, eller et dag- prosjekt som så blir tildekket?

Er det iverksatt målinger, blant annet av vind, dette er har vært etterlyst av Vegvesenet i sin vurdering av ulikebrotyper ([Statens vegvesen](#) side 5). For oss som har tilhold på Duesundsiden vet vi at særlig vind kan være en utfordring. Vil man da oppleve at broen må stenge, dagens ferge har få om ingen begrensninger ift vind. Det har de siste 4-5 årene kun vært et fåtalls avganger den ikke har kunnet gjennomføre.

3. Fakta

Årsdøgntrafikk (ÅDT) over Masfjorden var i følge kollektivmeldinga ([Kollektivmeldinga 2014 Hordaland](#)) til fylkeskommunen i 2014 177. Dagens ferge har med andre ord en svært stor ubenyttet overkapasitet. Det vil være ganske utenkelig med en mangedobling av ÅDT slik som det er beregnet i rapporten som ble utarbeidet av Helge Hopen ([Masfjordsambandet, forprosjekt juni 2012](#)), gitt infrastrukturen, særlig på sørsiden. Selv om det blir satt i gang punktvis utbedringer vil ikke dette gi særlige virkninger. Tungtrafikken må uansett finne andre veier. Ved en sterk vekst i trafikken vil de myke trafikantene også bli svært utsatt, her er kun sporadiske steder med fortau og veglys. Statens vegvesen har anslått denne kostnaden til 700-900 MNOK ([Opplegg val av bru løysing](#)) (se side 5). Dette kommer ikke godt nok frem, men må frem i lyset da dette er viktig informasjon. Nordhordalandspakken vil kun gi 30 MNOK til utbedringer. Da har man en delta i finansieringen på minimum 670 MNOK før man begynner på broprosjektet. Tilførselsveiene er også en bekymring som Fylkesrådmannen har, se side 9 i linket dokument over. Det er heller ikke noen plan for finansiering av utbedring av veien fra Andås til Masfjordnes utover det som ligger i Nordhordlandspakken. Det betyr at finansieringen av denne strekningen må gå på bekostning av andre viktige samferdselsprosjekt i regionen med betydelig høyere ÅDT. Det er lagt opp til bompengefinansiering av selve broen, gjennomgangstrafikken vil velge E39 dersom denne blir vesentlig høyere enn dagens sats med fergen.

Det har tidligere vært argumentert for at broen vil være en omkjøringsmulighet hhv for FV 57 og E39. Dette argumentet er i praksis borte da det fra 2020 kommer ny ferge mellom Sløvåg og Leirvåg, denne vil ikke ha de samme begrensningene som dagens ferge har. E39 gjennom Romarheimsdalen er også nylig sikret mot ras, og er i dag en sikker vei også vinterstid.

4. Oppsummering

I alt synes prosjektet å være dårlig utredet før man har startet planarbeidet, og at man trenger langt mer tid på å finne gode argumenter til et slikt samferdselsprosjekt som kun vil ha en svært lokal nytteverdi, og liten nytteverdi for samfunnet for øvrig da det går 2 veier med bedre standard omtrent i parallell med strekningen (FV 57 og E39).

Det må gjøres store investeringer i infrastrukturen sør for Sandnes, samt at det på nordsiden også må planlegges utbedringer på veien som fører ut til E39 for at prosjektet skal være bærekraftig over tid. Dette synes ikke å ha vært belyst godt nok. Konsekvensene blir da større enn fordelene.

Fergen mellom Duesund og Masfjordnes har nettopp blitt vedtatt at skal bli helelektrisk, dette betyr miljø og fremtidsrettet drift. Om man retter fokuset på økt frekvens så vil dette være et fullgodt alternativ til bro, tatt i betraktning den lave ÅDT som er på strekningen.

Dersom man skal gå videre med prosjektet bør alternative krysningspunkt vurderes, samt at konseptet med flytebro bør utredes videre. Fergen som går i dag har fått nylig utvidet sin konsesjon med 9 år + 1 med oppstart i 2019, dvs at fergen går med nylig inngåtte kontrakt frem til 2030. Da har man rikelig med tid til å utrede andre konsepter for kryssing av fjorden.

Vi vil oppfordre kommunen og deres planleggere til å tenke kreativt slik av en eventuell bro blir til minst mulig hinder for nåværende bebyggelse. Det er rikelig med arealer langs begge sider av fjorden som ikke er bebygd.

Til slutt minnes det igjen på vedtaket fra Kommunestyret den 11.05.2006 [Vedtaksprotokoll for Kommunestyret](#)

SAKSNR. 024/06: Reguleringsplan Duesundøy, Sitat: «Karstein Totland ba om at dei to tomtene som er teikna inn der eit eventuelt brufeste må plasserast, ikkje vert overdratt til utbygger i denne omgang».

Dette kan i den videre prosessen med planene ikke være særlig vektlagt, ei heller har man tatt inn over seg det omfanget som dette ser ut til å bli. Igjen, her har planprosessen i kommunen feilet flere ganger. Det legges også til at arealet i planen for bro har blitt endret flere ganger underveis, noe som gir økt frustrasjon, og lite forutsigbarhet. Areal til broprosjektet burde ha vært satt av i arealplan for Duesundøy e1 126620080004 som hadde vedtak i kraft fra 18.05.2009, og siden broprosjektet har pågått i mange år før dette, synes det rart at man ikke har tatt innover seg, både merknaden fra Karstein Totland i 2006, og sett at dette ville bli en fremtidig konflikt mellom et stort samferdselsprosjekt og relativ ny bebyggelse. Har kommunen i dette tilfellet vært utsatt for utilbørlig press fra utbygger, for å få prosjektet og derav reguleringsplanen på Duesundøyna vedtatt uten noen former for forbehold om bro.

Øystein Lindgren

Kathrine Johannessen