

Masfjorden kommune,
Austfjordvegen 2724,
5981 Masfjordnes

Uttale til reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune

Naturvernforbundet Nordhordland (NVN) handsama på styremøte 25.10.17 framlegg til reguleringsplan for bru over Masfjorden med høyringsfrist 01.11.17. Naturvernforbundet Nordhordland ønskjer på bakgrunn av mangelfull konsekvensutgreiing (KU) å klaga på reguleringsplanen. Vi meiner at saka ikkje er godt nok opplyst og at brua sannsynlegvis har så store negative konsekvensar at prosjektet bør skrinleggjast. Subsidiært bed vi om at det vert utarbeidd tilleggsutgreiing av regionale verknader som kjem kritikken frå Naturvernforbundet Nordhordland i møte.

Naturvernforbundet Nordhordland vil be om å bli gjort kjent med vedtak i saka så snar det føreligg då vi som høyringsinstans har klagerett.

Mangelfullt vedtaksgrunnlag

Konsekvensutgreiinga frå ABO Plan & Arkitektur har følgjande utgreiingstema: Kostnader og finansiering (prissette konsekvensar) og trafikale forhold, landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø, naturressursar og skipstrafikk (ikkje prissette konsekvensar). Temaet regionale verknader er vurdert som eige tema då desse verknadene ikkje vert fanga opp av dei prissette og ikkje prissette konsekvensane.

Naturvernforbundet Nordhordland er kritisk til manglande og utilstrekkelege analysar under temaet regionale verknader og den tilhøyrande skjønsmessige positive venginga som er gjort mot dei ikkje prissette negative konsekvensane for landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald og kulturmiljø. Det er dessutan kritikkverdige at det ikkje er sett opp klimarekneskap for prosjektet og at ikkje prissette konsekvensar vert vurdert i eit vidare perspektiv, dvs. konsekvensar ved opprusting av tilførselsvegane og då i sær Fv 570 Austfjordvegen.

Regionale verknader er ikkje dokumentert godt nok

Som største indikator på at tiltaket kan ha «vesentlige regionale verknader» er «vurderingane av framtidig, nyskapt trafikk» (s. 81 i KUen). «Trafikkvurderingane tilseier at dette vil kunne skje i stor grad. Det er rekna med ein trafikkmengd i opningsåret som er om lag 4 gangar høgare enn dagens ferjetrafikk» (s. 81).

Under temaet er det ikkje gjort analysar som sannsynleggjer denne veksten. Det vert t.d. vist til at utpendlinga i Masfjorden i 2015 var på 422, men det er ikkje dokumentert kor mykje av denne pendlinga som går via ferja Masfjordnes-Duesund og kva potensialet er. Det er heller ikkje dokumentert kor mange arbeidsreisande internt i kommunen som nyttar ferja og også her kva som er potensialet. Regionale verknader for arbeidsreisande er difor vanskeleg å vurdere.

I KUen vert det framheva at Masfjordsambandet vil

- Binda saman Masfjorden kommune der ferjesambandet i dag er ein stor barriere for vidare utvikling og vekst
- Etablera ferjefri veg mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sør
- Etablera eitt ferjefri, gjennomgåande nord-sør samband som avlastning og omkøyringsveg for E39 og med dette redusera sårbarheita i transportnettet

I motsetnad til vurderinga av ikkje prissette konsekvensar, der både pluss og minus vert drøfta, er det ingen tilsvarande balansert diskusjon for temaet regionale konsekvensar. Drøftinga peiker eine og åleine på positive verknader. Etter Naturvernforbundet sitt syn svekker det truverdigheita til KUen på dette feltet og dei konklusjonane som vert trekte i samanstillinga.

Utvikling av Masfjorden kommune

Det vert i KUen hevda at «tilgjenge til tenester, service- og fritidstilbod på tvers av fjorden er sterkt hemma av dagens kommunikasjonstilhøve med avhengigheit av ferje» (s.82). Påstanden vert ikkje dokumentert eller ytterlegare grunngeve.

Vidare vert det sagt at Masfjordsambandet vil «leggja grunnlaget for å effektivisera offentlege tenester og utvikla eit betre tilbod til alle innbyggjarane i kommunen» (s. 82). Det ver ikkje utdjupa korleis dette kan skje, t.d. gjennom samanslåing og nedlegging av kommunale tenestetilbod, noko som kan ha både positive og negative verknader.

Regional utvikling i aksa Ytre Sogn/Gulen-Masfjorden

I KUen vert det hevda at «Masfjordsambandet vil betra rammeføresetnadene for vidare utvikling av næringsverksemdar i Masfjorden og Gulen. For Sløvåg-området er det visjonar om utvikling av nye verksemdar og stor vekst i talet på arbeidsplassar» (s. 82). Det er ikkje utdjupa kvifor dette vil skje og kva verksemdar det er snakk om.

KUen held fram: «Ferjefri veg vil òg betre grunnlag for innpendling til industriverksemdar i Gulen og dette kan betre tilgangen på arbeidskraft». Også denne påstanden står utan grunngeving.

Naturvernforbundet Nordhordland vil tvert om hevda at innpendlinga via Masfjordsambandet sannsynlegvis vil halda seg låg og ikkje auka mykje. Grunnen er at både avstanden i km og reisetida frå befolkningstygndepunkt som Knarvik, Frekhaug, Manger og Bergen er kortare via Fv 57 og ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg.

Frå Knarvik til Sløvåg med ferje frå Leirvåg er det iflg. Gule Sider 45,1 km og reisetida er stipulert til 53 min. på god veg (Fv 57). Over Fv 570 Austfjordvegen og Masfjordnes er dei tilsvarande tala 72,9 km og 1t 5 min. på til dels dårleg, svingete og rasutsett veg. Masfjordbrua vil korta reisetida med om lag 5 min., men framleis vil sambandet via Leirvåg-Sløvåg spare pendlarane for tid og vera klart best økonomisk, i alle fall så lenge Masfjordbrua er finansiert av bompengar.

Den same argumentasjonen vil gjelda for nyttetraffikken, som over Leirvåg-Sløvåg til Sløvåg er betydeleg, og for den totale trafikken til Ytre Gulen inkl. næringsverksemdene og inkl. kollektivtraffikken.

Til slutt under dette avsnittet vert det hevda at Masfjordsambandet kan «vere ein avgjerande faktor for framtidig kommunestruktur og samfunnsmessige gevinstar knytt til eventuelle endringar i kommunestrukturen». Kva kommunestruktur ein ser for seg og kva dei samfunnsmessige gevinstane består av, er ikkje utdjupa i KUen. Det vert heller ikkje sagt noko om evt negative konsekvensar, t.d. sentralisering av tenestetilbod og lengre reiseavstandar for folk i Masfjorden.

Omkøyringsveg for E 39 – redusert risiko og sårbarheit

«Masfjordsambandet vil ha viktig overordna funksjon som del av eit tenleg omkøyringsvegnett når E39 vert midlertidig stengt for trafikk. Dette vil redusera sårbarheita i transportsystemet og auka fleksibiliteten med omsyn til praktisk trafikkavvikling» (s. 83).

Heller ikkje dette punktet i KUen vert utdjupa og sannsynleggjort. Det vert ikkje lagt fram tal for stengingar av E 39. Dessutan meiner Naturvernforbundet Nordhordland at mange i staden vil nytta Fv 57 og Leirvåg-Sløvåg som omkøyringsveg. Dette alternativet er godt tenleg, i sær ved stenging av E39 i nord.

Viktige regionale konsekvensar er ikkje vurdert

Med bru over Masfjorden og dei trafikkprognosane KUen presenterer for Leirvåg-Sløvåg, dvs. 30 % trafikkreduksjon ved bompengar på brua og 40 % utan, må ein rekna med lågare rutefrekvens i på dette

ferjesambandet. Det vil ha negativ effekt for all trafikk og særleg nyttetrafikken til Sløvåg og dei andre næringsverksemdene i ytre Gulen. Denne trafikken er stor og vil sannsynlegvis nytta Fensfjordsambandet i lang tid framover sidan Fv 57 er både kortare og rimelegare å køyra og dessutan har mykje høgare standard. Risiko for redusert rutefrekvens mellom Leirvåg og Sløvåg og uheldige konsekvensar av det er likevel ikkje vurdert i den regionale konsekvensanalysen.

Det er heller ikkje konsekvensane for Austrheim vidaregåande skule, som hentar mange av elevane sine frå nordsida av Masfjorden og ytre Gulen. Om desse elevane får eit godt skulebusstilbod til Knarvik vidaregåande skule, vil det svekka elevgrunnlaget for skulen i Austrheim som har vore trua med kutt og nedlegging fleire gongar. Å mista elevar frå Gulen og Masfjorden kan vera kroka på døra.

Trafikkprognosen er basert på mangelfull regional analyse

Etter Naturvernforbundet Nordhordland sitt syn er dei regionale vurderingane i KUen så mangelfulle at dei ikkje gjev belegg for dei trafikkprognosane som vert presenterte i rapporten. Det gjeld i bompengerperioden i sær overføring av trafikk frå Leirvåg-Sløvåg (133 ÅDT) og frå E39 (140 ÅDT). I KUen er det ikkje sannsynleggjort at hovudtrafikken til Sløvåg og ytre Gulen i denne perioden vil skifta frå Fensfjordsambandet til Masfjordsambandet. Vi meiner heller ikkje det er belegg for å kalkulera med 140 ÅDT frå E39. Det er eit svært høgt tall som i KUen så langt vi kan sjå, ikkje har statistisk grunnlag.

Trafikken på ferja mellom Masfjordnes og Duesund vart i 2016 registrert til 158 ÅDT. Med bompengar reknar KUen med eit trafikkgrunnlag på om lag 650 ÅDT (2016-nivå). Etter Naturvernforbundet Nordhordland si vurdering er 500 ÅDT et meir realistisk tal og kan hende det også i overkant optimistisk.

Opprusting av tilførselsveggar må inn i KU-en

KUen seier klart og tydeleg at det er «behov for å utvikle tilførselsvegnettet slik at det er i stand til å handtere trafikkauken. Det vert lagt til grunn at ny bru og lokale tilførselsveggar vert dimensjonert for framtidig trafikkmengd og tilrettelagt for gåande og syklende» (s. 29). KUen held fram: «Ved sidan av dette er det stort behov for utbetring av Fv 570 på strekninga mellom Masfjordnes og kryss E39 i sør».

Regionale og lokale konsekvensar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, nærmiljø og friluftsliv vert i denne samanhengen ikkje vurdert. Det meiner Naturvernforbundet Nordhordland er kritikkverdig.

Fv 570 Austfjordvegen går gjennom fjordlandskap som Hordaland fylkeskommune har verdsett til «stor verdi». Vegen grensar dessutan inn til sårbare høgfjellsområde av «stor verdi» (Fjonfjella) og har inngangar til eit viktig regionalt friluftsområde. Dei sørvende områda inn mot FV 570 er registrert med til dels stort biologisk mangfald, m.a. bekkekløfter. Området er innskore og brattlend og vanskeleg å byggja veg i utan at det vert godt synleg i landskapet og nærmiljøet. Risikoen for store opne sår i konflikt med dei verdiane landskapet i Austfjorden har, er stor.

Sjølv om tilførselsvegane ligg utanfor sjølve reguleringsområdet, gjev bruprojektet så sterke føringar for vidare utbygging av Fv 570 Austfjordvegen at dei lokale og regionale konsekvensane for natur, kultur og nærmiljø langsmed vegen må vurderast. Etter vårt syn har vegen stort konfliktpotensiale.

Manglande klimarekneskap

Om trafikkprognosane slår til med ein auke frå 158 ÅDT på ferja i 2016 til 650 ÅDT med bompengar (960 ÅDT utan bompengar) og ein forventa auke til 1200 ÅDT i 2043, er det grunn til å tru at klimagassutsleppa frå prosjektet vil auka monaleg samanlikna med 0-alternativet, dvs. framleis ferjedrift

Ei viktig grunn er fotavtrykket frå sjølve prosjektet (betong m.m.). Minst like viktig er utsleppa i driftfasen. T.d. er køyreavstanden målt i km frå Knarvik til Sløvåg via Fensfjordsambandet berre 62 % av avstanden via Masfjordsambandet. I tillegg skal Duesundferja elektrifiserast i nær framtid og ferja Leirvåg-Sløvåg vil om få år bli erstatta med null- eller lågutsleppsferje.

Det er sannsynleg at Masfjordbrua får eit klimafotavtrykk som er betydeleg høgare enn 0-alternativet med null- og lågutsleppsferjer. Sidan klimarekneskap ikkje er utarbeidd i KUen, er det likevel knytt uvisse til kort stort skilnaden er. Naturvernforbundet Nordhordland vil difor be om at samanliknande klimarekneskap vert utarbeidd.

Samandrag: Konklusjonen i KUen er laust fundamentert

I den avsluttande samanstillinga i KUen av ikkje prissette konsekvensar kjem hengebrualternativet og dei to flytebrualternativa negativt ut for både landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø og naturressursar. Totalt endar kvar av dei to flytebruene på ÷7, medan hengebrua får ÷6. Hengebrua kjem likevel dårlegast ut landskapsmessege. Denne siste vurderinga deler Naturvernforbundet Nordhordland. Flytebru står fram som det minst skadelege alternativet for natur og miljø.

Tabellen fangar ikkje opp dei vurderingane som er gjort knytte til trafikale og regionale vurderingar. Det må difor i den samanhengen «takast stilling til om dei verknadene eit brusamband vil ha i eit regionalt perspektiv veg opp for dei samla negative verknadene dei ulike brualternativa vil medføre» (s. 85 i KUen).

KUen konkluderer dermed slik:

Ferjesambandet er i dag vurdert til å vere ei stor barriere for vidare utvikling og vekst. Masfjordsambandet vil binde sama Masfjorden kommune og etablere ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sør. I tillegg vil eitt ferjefri, gjennomgåande nord-sør samband som avlastning og omkøyringsveg for E39 redusere sårbarheiten i transportnettet.

I eit langsiktig perspektiv vil dette vere viktige rammeføresetnader for å utvikle næringslivet og stabilisere/auke folketalet. Trafikkanalysane syner eit potensiale for å firedoble trafikken mellom Masfjordnes og Duesund med fast vegsamband, og dette er ein indikator på at tiltaket vil gje store, positive regionale verknader.

Naturvernforbundet Nordhordland meiner det ikkje er sakleg grunnlag for denne konklusjonen, jfr. diskusjonen i avsnitta over, og at han er prega av dårleg skjønn og ubalansert synsing. Vi påpeiker at regionale verknader ikkje er dokumentert godt nok og at trafikkprognosane difor er basert på mangelfull regional analyse. Vi meiner dessutan det er kritikkverdig at konsekvensar for natur og miljø ved opprusting av Austfjordvegen ikkje er innlemma i KUen og at KUen manglar klimarekneskap.

Summa summarum meiner Naturvernforbundet at vurderingane av regionale konsekvensar er så laust fundamentert at dei ikkje vil vega opp for dei samla negative verknadene dei ulike brualternativa vil medføre. Kunnskapsgrunnlaget er etter vårt syn ikkje godt nok og fører til mangelfullt vedtaksgrunnlag.

Primært vil difor Naturvernforbundet Nordhordland be om at Masfjordbrua vert skrinlagt og at 0-alternativet med elektrifisert ferje mellom Masfjordnes og Duesund vert prioritert. Subsidiært vil vi be om tilleggsutgreiing av regionale konsekvensar som kjem kritikken frå Naturvernforbundet i møte og som på ein langt meir balansert måte drøftar positive og negative konsekvensar med prosjektet.

Jan Nordø
leiar
Naturvernforbundet Nordhordland

Kopi:

Fylkesmannen i Hordaland
Hordaland fylkeskommune v. Samferdselsavdelinga