

Til:

Masfjorden kommune

Austfjordvegen 2724

5981 Masfjordnes

post@masfjorden.kommune.no

Fra:

Trond Birkeland

Eidsvåglien 17

5104 Eidsvåg i Åsane

trond.birkeland@gmail.com

Bergen, 29. oktober 2017

Sak: Høringsinnspill/klage til reguleringsplan for bru over Masfjorden

Ref. dokumenttittel		Innspill/klage
Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Planomtale	<i>Side 5 sitat: «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»</i>	ÅDT på ca 600 kan umulig sies å gi «store, positive regionale verknader». Befolkningsvekst er ifølge SSB lik null frem mot 2040. Lokaltrafikk til/fra aktiviteter og kommunale servicetilbud tilfører ingen økonomisk vekst. Nye utbedringer av E39 vil gjøre denne veien enda mer stabil og effektiv. Det etterspørres i denne forbindelse grunnlag for denne påstanden utover beregnet trafikkprognose. Hva er den anslåtte prosentvise veksten i næringslivet med en bro? Hvor mange kroner utgjør dette i årlig verdiskaping?
Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Planomtale	<i>Side 12, punkt 5.2 sitat: I sør omfattar planområdet eksisterande fylkesvegar, kaianlegg, bustader, naust og eit gardsbruk med blanda beitemark og skog. Planområdet omfattar så sjøareal mellom Masfjordnes og Skarvetangen på Duesundøy og inkluderer eksisterande</i>	Masfjorden kommune har de siste 10 årene solgt ut tomter og gitt byggetillatelse til boliger og fritidseiendommer på Duesundøy. At kommunen nå vil rasere denne utbyggingen i området fra Sandnes til Duesundøy med en hengebro er ikke annet enn tragisk og grove overtramp mot dem som har lagt ned store mengder kroner og timer ved å realisere utbygging av eiendommene. At planområdet er grenset av innenfor en del av bebyggelsen har ingen praktisk betydning for verdiforringelsen både i form av kroner og bo/oppholds-kvalitet på stedet. Hvordan blir kompensasjon for forringet

	<i>kabelferje. På Duesundøy omfattar planområdet ein bustad, fleire fritidsbustader, naust, eksisterande fylkesveg og kaianlegg.</i>	eiendomsverdi eller riving av bebyggelse beregnet?
Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Konsekvensutgreiing	<i>Side 19 sitat: Føresetnader for finansieringsanalysen er at brusambandet skal finansierast ved hjelp av:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Ferjeavløysingsmidlar • Bompengar • Kommunale tilskot 	Trafikkplanlegger Helge Hopen sier i Bergens Tidende den 9.okt 2017 at prosjektet ikke tåler en rente på over 2,5% (gjennom 20 år). Prognosene viser at med en gjennomsnittlig rente på over 3,5 % er det ikke nok med bompenger og fergeavløsningsmidler, finansieringen faller sammen. Effektiv NIBOR rente var ifølge Norges Bank på 4,45 % i gjennomsnitt i årene 2000-2012, og enda høyere lengre tilbake i tid. Dette betyr en stor økonomisk risiko for den som må gi garanti for lånet, nemlig Hordaland Fylkeskommune. Således vil dette da gå utover andre samferdselsprosjekt i fylket. Det er jo også dette fylkeskommunen påpeker i saksnr 2015/5147-8 fra 23.05.2017. Hvordan kan Masfjorden kommune da kalle dette en forsvarlig finansiering når kravet fra Statens vegvesen er 5,5% rente første 10 år og 6,5% etter dette? Og dette med en bompengerperiode på 20 år mot en normal på 15 år.
Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Konsekvensutgreiing	<i>Side 21 sitat: Finansiering basert på faste, forutsigbare inntekter som ferjeavløysingsmidlar er eit viktig argument for å få aksept for 20 års nedbetalingstid.</i>	Staten er vel ikke forpliktet til å opprettholde denne ordningen i 40 år og fremtidige regjeringer kan tenkes å endre på dette. Man kan derfor stille spørsmålstegn ved hvor forutsigbare disse midlene kan vurderes. Dersom dette reduseres vil fylkeskommunen sitte med garantien for kostnadene = stor økonomisk risiko. Garanterer staten for utbetaling av beregnede fergeavløsningsmidler i hele 40-årsperioden?
Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Konsekvensutgreiing	<i>Side 21 sitat: Trafikkinntektene er kalkulert til kr. 85,- (2016-kr.) pr. kjøretøy. Dette inneber at det må etablerast eit takstsystem for lette og tunge kjøretøy med standard rabattsystem som i sum genererer ein netto inntekt på kr. 85,- pr. kjøretøy.</i>	Flere bompengepakker opplever en stor økning i ikke-betalende kjøretøy, f.eks. elbiler. For dette broprosjektet bør det særlig ses i sammenheng med ny bompengepakke i Nordhordland, samt økende rekkevidde for denne kjøretøygruppen. Er det hensyntatt en andel ikke-betalende elbiler i beregningen? Vil det etableres fritaksordninger for lokalbefolkning ifm trafikk mellom hjem og kommunesenteret? Hva er i så fall anslått verdi på denne trafikken? At broen skal føre til effektivisering av kommunale tjenester kan vel ikke bety annet enn at man ønsker å samle disse tjenestene på enten Sandnes eller Nordbygda?
Reguleringsplan for	<i>Side 21 sitat:</i>	Hvordan ser regnestykket ut dersom det ikke

<p>bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Konsekvensutgreiing</p>	<p><i>Det er lagt til grunn ein bompengerperiode på 20 år. Normal bompengerperiode er 15 år, men det vert unntaksvis også akseptert 20 års nedbetalingstid, til dømes Sotrasambandet</i></p>	<p>innvilges bompengerperiode på 20 år, men at denne blir satt til 15 år pga det lave trafikkgrunnlaget? Hvem må ta kostnaden ved sviktende bompengerinntekter? Staten, fylkeskommunen eller kommunen? Sotrasambandet har en ÅDT på rundt 30.000 mot Masfjordfergens nåværende 158. Å sammenlikne disse to prosjektene er rimelig søkt og selektivt. Således vil det være mer relevant å sammenlikne dette prosjektet med Dalsfjordbrua som har hatt en ÅDT på 10-20 % under anslåtte 750 de første tre årene etter åpning – uten bompenger. (https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/Nokkeltall+transport/Trafikk/Trafikktellinger) Hvem er eksponert for den finansielle risikoen med tilsvarende svikt i trafikken for Masfjordsambandet? Staten, fylkeskommunen eller kommunen?</p>
<p>Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune Konsekvensutgreiing</p>	<p><i>Side 21 sitat: Trafikkinntektene er kalkulert til kr. 85,- (2016-kr.) pr. kjøretøy.</i></p>	<p>Ifølge en rapport utarbeidet av Norconsult for NHO øker kostnadene i mange norske vegprosjekt med 40% mellom KS1 og KS2. (https://www.tu.no/artikler/ny-rapport-store-kostnadsprekker-i-norske-samferdselsprosjekter/382837) Hvordan er denne høyst reelle sannsynligheten ivaretatt i reguleringsplanens eksisterende konsekvensutgreiing? En slik økning vil påvirke bompengerbehovet direkte. Betyr det at bompengerkostnaden evt vil øke tilsvarende, fra kr 85 til kr 119 pr passering for å dekke en rente på 2,5%? Hva da med dekning for et mer reelt rentenivå på rundt 4%?</p>
<p>-</p>	<p>-</p>	<p>Avslutningsvis vil jeg uttrykke at jeg synes det er utrolig synd at Masfjorden kommune nå «kjører med skylapper på» for dette prestisjeprosjektet i frykt for «tapte midler».</p> <p>Realisering av denne broen vil ruinere det fantastiske fjordlandskapet i ytre Masfjorden for alltid, samt nærliggende hytter og boliger, inkludert vår familiehytte som jeg har feriert på hele livet, min far og farfar med familie før meg og mine søsken. (Frihavn, 1266-30/13)</p> <p>Utførte, ikke-varslede kjerneboringer på vårt bruksområde, med påfølgende skader på kaikonstruksjon og manglende vilje/evne til besvarelse av skriftlige henvendelser er grove eksempler på hvilken respektløs gjennomføring av hestepanlegging kommunen har gjennomført i 2017.</p>

		<p>Mitt håp er således at fornuftige ansvarlige politikere og byråkrater sørger for at bro over Masfjorden som fremlagt i denne reguleringsplanen aldri blir realisert, at kabelfergen kan fortsette i helelektrisk drakt med hyppigere avganger, at friluftsidyllen i området Masfjordnes-Duesundøy bevarer slik at vår familiehytte kan beholdes, og at det dermed vil være attraktivt med både boliger og hytter i området også i lang fremtid.</p>
--	--	--

Mvh Trond Birkeland