

Masfjorden kommune
Austfjordvegen 2724
5981 Masfjordnes

Bergen, 30.10.2017

Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune

Plannamn: Områdeplan for bru over Masfjorden
Plan-id: 1266-20140002

Høyringsuttale frå Naturvernforbundet Hordaland

Generelt

Masfjordbrua er eit stort bruprosjekt som skal knyta saman nord- og sørsida av ytre deler av Masfjorden kommune. Den skal avløysa ei kabelferje som går der i dag. Brua er ei hengebru med ei total lengde på 830 meter og to 110 meter høge brutårn på kvar side. Brua er dimensjonert for ein trafikk på 4 000 ÅDT, men trafikkgrunlaget i dag (2016) er 650 ÅDT. Ein reknar altså med ein kraftig auke i trafikken over fjorden i framtida. Kostnadene er rekna til 1.1 mrd NOK og brua skal finansierast delvis med bompengar. Trafikken med den eksisterande kabelferja er i dag 184 ÅDT.

Landskap

På grunn av høgdeskilnaden mellom dagens veg og brua, må det sprengjast ut ei djup skjering på Masfjordnes-sida (sørsida), og fyllmassane frå dette brufestet (ca 200 000 m³) skal fyllast ut i sjøen og seinare nyttast til riggområde og parkeringsplass. På Skarvetangen på nordsida skal dei ytre delane av neset sprengast bort for å gi plass til brua. Alt i alt representerer brua såleis eit stort naturinngrep, som får konsekvensar for livet både over og under sjøen. Med over 100 meter høge brutårn blir brua synleg over store deler av ytre Masfjorden, og for mange eit skjemmande framandelement i landskapet.

***Rettleiaren “Råd om landskap i kommunal planlegging i Hordaland”
inneheld råd om korleis ein i planarbeid kan ta omsyn til landskap og
medverke til at nye byggjetiltak og infrastruktur innordnar seg dei
fysiske omgjevnadene. Der står det følgjande:***

***«Landskapet er samansett av ei rekkje fysiske komponentar forma av
naturprosessar og av menneskeleg inngrep og aktivitet. Eit område sin
landskapsverdi er sett saman av ein eller fleire landskapselement, som
til dømes terrengformer, særleine element i landskapet, landemerke og***

kulturhistoriske element. Ubrotne drag og liner i landskapet som strandline og horisont er døme på grunnleggande estetiske kvalitetar. Landskapet sin verdi vil i stor grad også vere knytt til opplevinga av det, både som fysisk og kulturelt landskap. Deler av kystlandskapet er visuelt meir sårbart enn andre og bør av den grunn takast særleg omsyn til. I eit ope urørt landskap kan sjølv små tiltak ruva i terrenget og vere med på å redusera området sine estetiske kvalitetar.»

Brua er planlagt med tårnhøgde på 110 meter og dei blir plassert i sjøkanten. Brua vil såleis bli svært dominerande i fjordlandskapet, tårnet vil rage høgt over Duesundøya som har sitt høgaste punkt på 58 meter over havet. Plasseringa av hengebrua i landskapet vil heilt klart gjera den svært dominerande i landskapet.

Naturmiljø

I sundet mellom Skarvatangen og Masfjordnes er det på sørsida, eit grunt strandområde som ikkje toler utfylling, fordi det er ulike sjøfuglar som dykkar og beiter her, og er dessutan ein oterlokalitet. I løpet av dei siste 5-10 åra er det observert oter som jaktar på fisk i området og som går på land på svaberga for å stella pels. Dette er dokumentert med foto, men ikkje nemnt i konsekvensanalysen. Oteren er ein truga art som Masfjorden kommune har eit særleg ansvar for. Den blei totalfreda i 1982, og Masfjorden kommune fekk i 2010 oteren som «ansvarsart» av Miljødepartementet. Det kan nemnast at det på nordaustsida av Håneset er ein stad som kallast «Otreure», der oteren har hatt tilhald frå gamalt.

I området rundt ferjekaien hekkar det fleire sjøfuglartar, mellom anna måse og tjeld, og strandsona nordaust for gamle ferjekaien er viktig beiteområde for tjeld. Ulike laksender og dykkender fangar matfisk i det grunne området mellom gamle ferjekaien og Håneset, der brutårnet er tenkt plassert. Denne strandsona må difor kunna reknast som ein viktig habitat for slike fuglar. Konsekvensanalysen synest difor å vera mangelfull når det på s. 29 vert hevda at «*Eablering av brua uansett brualternativ, vil ikkje medføre at viktige habitat eller beiteområde for fuglelivet går tapt.*», og at «*Den fugleaktiviteten som er observert i området vert difor vurdert til i liten grad å bli forstyrra av ei bruframføring.*»

Reguleringsplanen inneheld ingen vurderingar av kva konsekvensar ei utfylling i strandsona vil ha for dyre- og fuglelivet, slik som Naturmangfaldslova krev, noko som tyder på at konsekvensanalysen ikkje har vore grundig nok. Brua vil dessutan med stort sannsyn verka negativt på levevilkåra for den raudlista oteren.

Klimarekneskap

I tabellen i forprosjektet som viser trafikktalet, er det teke med overført trafikk frå både Leirvåg-Sløvåg og E39. Dette er urealistisk høge tal, på grunn av at FV570 har altfor låg standard til å ta mot trafikk frå E39. Overføring av trafikk frå E39 til FV570 vil ha stor negativ påverknad for folk som bur langs FV570, og medføra auka trafikk og støy gjennom heile døgnet.

Når ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg blir rusta opp i 2020, med nye batteridrivne ferjer, vil mesteparten av trafikken nord/sør gå den vegen, og ikkje på FV570. Bru over Masfjorden vil då berre ha betydning for lokalsamfunnet i ytre Masfjorden.

Dei to 110 meter høge brutårna skal byggjast i betong, noko som også er svært energikrevjande, og det verkar meiningslaust å skifta ut ei utsleppsfriske kabelferje med eit slikt dyrt og energikrevjande byggverk. Både i anleggsfasen, og ved at brua legg til rette for auka trafikk, vil bygginga av bru over Masfjorden medføre store klimagassutslepp i ei tid då det er kritisk å redusera utsleppa. Konsekvensanalysen saknar eit klimarekneskap.

Det må leggjast fram rekneskap over klimagassutslepp frå bruprojektet, for å sjå korleis brua vil verka inn på klimarekneskapan. Samfunnsøkonomien i bruprojektet må også greiast ut på grunnlag av realistiske tal over kostnader og trafikk over brua, i høve til den eksisterande kabelferja. Eit klima- og samfunnsrekneskap vil truleg visa at ei oppgradert kabelferje med fleire avgangar er både ei betre og billegare løysing enn ei bru.

Det er heller ikkje i samsvar med Regjeringa sine klimamål å leggja til rette for eit prosjekt som vil føra til ei firedobling av trafikken over fjorden, særleg i høve til ei framtidig oppgradering av ferja over Leirvåg-Sløvåg.

Kulturminne og friluftsliv

Den nye tilførselsvegen til brua på sørsida vil gå tett forbi og verka forstyrrande inn på kyrkja og den gamle kyrkjegarden på Sandnes. Kyrkjegarden er frå mellomalderen og automatisk freda, og både kyrkja og eit båtstøanlegg like ved har høg vernestatus. På Sandnes er det dessutan minst to objekt innanfor planområdet, som kan reknast som kulturminne, men som ikkje er registrert i konsekvensanalysen. Det er kommunen sitt ansvar at kulturminne blir registrert i databasen.

1. Den såkalla «Klausvegen» startar ovanfor gardshusa til gnr. 30 bnr. 2 og følgjer lia nordaustover til den møter skogsvegen frå Sagholmen. Denne vegen vart bygd omkring førre hundreårsskifte, ca 1900-1907, av ein lærar som heitte Klaus Bersvik frå Bersvik i Masfjorden. Han mura og hellela vegen på fritida ved hjelp av spett og stubbebrytar, slik at det vart ein brukbar stølsveg for bruka på Sandnes når dei skulle til fjells med buskap. Vegen følgjer naturleg lia innover, i starten er går han gjennom ei bratt ur, men lenger inne flatar han ut gjennom bjørk og olderskog. Ein stad går vegen over ein fleire meter høg gråsteinsmur. Det er eit imponerende stykke arbeid som er utført av ein mann som berre hadde gråsteinsmuring som «hobby». Vegen er i seinare tid blitt brukt som turveg når folk på Sandnes skulle til ungdomslagshytta, den såkalla «Torsteinshytta». Klausvegen er omtalt i ein artikkel i «Frå Fjon til Fjell» i 1998 av lokalhistorikaren Ragnar Sandnes. Vegen var i bruk til fram på 1970-talet. I juli/august 2017 vart den nordlegaste delen av Klausvegen øydelagt i samband med framføringa av ein borerigg som skulle prøvebora der innfestingen for berekablane frå brutårnet skulle koma. Delar av vegen blei då fjerna med gravemaskin og store mengder med grusmassar blei køyrt på andre delar av vegen for å få fram boreriggen. Underteikna kjenner ikkje til at noko form for registrering og

dokumentasjon av kulturminne vart gjennomført før arbeidet tok til. På bakgrunn av dette er det difor sterkt misvisande når det står i konsekvensutgreiinga s 29 at «*Ingen av opphaldssone(ne) vert direkte råka, og det er ikkje vurdert at viktige turstiar går tapt.*»

2. Det andre kulturminnet som ligg innanfor planområdet og som ikkje er registrert, er tuftene etter ei notbu/naust. Denne ligg rett nord for ferjekaien, i det område der det etter planen skal fyllast ut massar i sjøen for plassering av brakkerigg, og som seinare leggjast ut som «park» og naustetomter. Notlaget på Sandnes hadde hadde to bygningar, Nothuset på Sandnes og Notenaustet der dei mindre båtane stod når dei ikkje var i bruk til brislingfiske. Nothuset på Sandnes er godt bevart og er å rekna som eit viktig kulturminne i Masfjorden, og notenaustet høyrer naturleg saman med dette.

Kulturminne er eit mangesidig omgrep som omfattar alle spor etter menneskeleg verksemd i det fysiske miljøet. Kulturminna er ei viktige kjelder til vår eiga historie, og kan gje oss unike opplevingar. Regional politikk er at omsynet til kulturminna skal sikrast gjennom all lokal og regional utvikling og arealplanlegging. Fylkeskommunen skal òg vere ein viktig utviklingsaktør innan kulturminnevernet i Hordaland.

Før ein går vidare med planarbeidet for bru, må alle kulturminne registrerast i samsvar med gjeldande lover, og det må utarbeidast ein plan for korleis ein kan avgrensa og avbøta skaden på desse kulturminna. Det må gjerast ei betre kartlegging/registrering av kulturminne og kulturmiljø i området som omfattast av reguleringsplanen.

Konklusjon

Naturvernforbundet Hordaland går mot bygginga av den planlagde Masfjordbrua, som etter vår meining er eit skjemmande naturinngrep og til skade for naturmiljøet og kulturlandskapet. Det er også i strid med nasjonale målsettingar om reduserte klimautslepp, og er eit samfunnsøkonomisk ulønsamt prosjekt. Dessutan byggjer prosjektet på sviktande grunnlag fordi det ikkje har vore gjort gode nok analyser av konsekvensane av brua på naturmiljø og kulturminne. Naturvernforbundet Hordaland meiner at eit oppgradert ferjealternativ er ei langt betre løysing enn den planlagde brua når det gjeld å knyta saman nord- og sørsida av ytre Masfjorden.

for Naturvernforbundet Hordaland

Øystein Heggebø
leiar

Oddvar Skre
saksbehandlar

Kopi til

- Fylkesmannen i Hordaland
- FNF-Hordaland
- Kjell Arne Otterstad