

Nye viktige momenter i saken om trasevalg for Knarrlagsund bru

Det vises til vedlegg 1 med figurer 1-9, samt vedlegg 2-7.

Vi synes det er bra at fylket har fått utarbeidet et bedre sammenligningsgrunnlag mellom alternativene Øst og Vest enn tidligere. Men med en «enkel konsekvensutredning» vil lett en del sentrale momenter veies feil eller uteglemmes. Vi mener det er tilfellet her.

Flere fylkespolitikere har ovenfor oss uttalt at de leser saksframlegget slik at alternativene kommer likt ut da den prissatte samfunnsnyten i Vest på 237 mill. kr (se figur 1) utlignes med ikke prissatte forhold til fordel Øst. Med en pris i favør Øst, blir da Øst det beste alternativet. Vi mener at både de prissatte og ikke prissatte forhold er klart til fordel for Vest (se figur 2). Hvorfor mener vi det?

1. Ulvan industriområde sin betydning for lokalsamfunn, næringsliv og framtidige havnæringer i Trøndelag er nesten ikke vurdert under ikke prissatt faktor. Noen temaer av marginal betydning er vel mye vektlagt i rapporten til fordel for Øst som f. eks matjord (figur 4,7 og 8).

Ulvan industriområde



2. Forskjellen i pris mellom Vest og Øst er anslått til 45 mill kr, uten at grunnlaget og forutsetningene er analysert. Dersom en hadde gått inn på optimalisering i Vest, ville også forskjellene i anleggskostnader blitt mye mindre og kanskje helt utlignet. Det tenkes her på fylling istedenfor landbru, ervervskostnader, klimautslipp, støytiltak og ekstrakostnader for bru i Øst knyttet til Kystverkets innvendinger. Se figur 3.

Hva med de ikke prissatte momentene (pkt. 1)?

Lokal og regional utvikling (se figur 7 og 8):

Den viktigste faktoren her er knyttet til Ulvan industriområde. Det er oppsiktsvekkende at dette ikke er vurdert/veklagt i rapporten i forhold til lokal og regional utvikling! Med valg av Øst settes Ulvan industriområde sin framtid på spill (jfr. vedlegg 2-5), og det har verken Knarrlagsund, øyregionen eller Trøndelag råd til. Som det framgår i flere presseoppslag i det siste, fra regiondirektør Tord Lien i NHO, fra tidligere regiondirektør for fiskeri og havbruk i Trøndelag, Alf Albrigtsen, og innspill fra tidligere konserndirektør i Sintef Ocean Karl Almås, kan viktigheten av dette området neppe overdrives. Det kan fort dreie seg om å bidra til å sikre de store vekstmulighetene for havnæringene for hele regionen.

Dersom slike områder ikke ivaretas og videreutvikles, mener næringsens representanter at det kan få store langsiktige negative følger. Landbasert aktivitet med produksjon, videreforedling og avlede næringer er selve krontappen for å sikre framtidige arbeidsplasser innen denne viktige næringen. Dette er et tema vi tror fylkespolitikere vil ta på det største alvor (Jfr. Trøndelag fylke sin regionale strategi for verdiskapning 2022-2025, figur 8).

Naturmangfold/ matjord (Se figur 4):

Ved nødvendig infrastruktur (vei) vil Vest best sikre framtidig bruk av Ulvan industriområde (120 mål) og dermed gjenbruk og videreutvikling, dersom nåværende slakteri flytter. Dette vil bidra til at en unngår nye jordinngrep for å erstatte/bygge nye industriområder en annen plass i regionen/i landet. Det er dermed indirekte også god politikk for naturmiljøet.

I rapporten kommer Vest dårligst ut for jordvern (1 mål matjord). Hadde de berørte arealer i Øst med hagejord i Øst vært med rapporten, tror vi alternativene ville kommet likt ut. Knarrlagsundets største gårdbruker – driver av den berørte jorda i Vest - stiller seg helt uforstående til at denne saken skal dreie seg om jordvern. Han mener at Vest-alternativet har ingen konsekvens for landbruket.

Friluftsliv/by og bygdeliv (se figur 5 og 7)

Her kommer Vest i rapporten overraskende dårligst ut. Vi tror at med Vest vil Ulvan industriområde sikres bedre og dermed bosettingen i Knarrlagsund. Videre vil det bli bedre for myke trafikanter og bomiljø på begge sider av sundet når gjennomgangstrafikken for tungtransport fra Ulvan fjernes og CO2-utslipp reduseres betydelig, jfr. høringsuttalelse fra Lastebilnæringen.

Trafikk- og transportsikkerhet (se figur 6 og 7)

I rapporten har temaet samme betydning for alternativene, men vi tror Vest er best her pga.:

- Med Vest tas gods- og tungtrafikken ut av boligområdene og bort fra en vinterfarlig bakke, «Dovrebanen»
- Med Øst vil det mangle gang- og sykkelvei på Fjellværøysiden (ikke nevnt i rapporten) der trafikken med biler og tungtransport ifølge rapporten er aller størst. Dette momentet er også nevnt i Mowi sin høringsuttalelse
- Med Vest vil det bli vesentlig færre myke trafikanter på veien fra brua til Oppvekstsenteret enn i Øst. Dette fordi Melkvikveien i Vest iht. rapporten kan brukes som gang- og sykkelvei.
- Med bru i Vest blir det noe ekstra lokal personbiltrafikk fra østsiden av Ulvøya gjennom sentrum for å komme seg til brua. Men gjennomgangstrafikken fra vestsiden av Ulvøya, Fjellværøya og fastlandet til Ulvan industriområde og som er mye større med betydelig innslag av tyngre kjøretøy (20%), vil kjøre utenom sentrum. Netto gjennomgangstrafikk fra Oppvekstsenteret og østover blir dermed redusert. Dagens vei gjennom sentrum gir også rom for å reetablere et tidligere gangfelt i øst når tungtrafikken fjernes.

Framkommelighet

Med Vest vil vi få bedre framkommelighet med kortere vei mot fastlandet – ikke bare for Ulvan som industriområde, men for flesteparten av de på Knarrlagsundet (se figur 6 og 7).

I de ikke-prissatte momentene lurer vi på hvorfor kulturarv i rapporten har «Svært negativ virkning» for Vest. Rapporten viser nemlig at krav på tilstrekkelig avstand til fornminner er ivaretatt.

Oppsummert ut fra det foran mener vi at de samlede «ikke-prissatte» momentene vil være best for Vest. Det samme gjelder prissatt netto samfunnsnytte, som er 237 mill. kr bedre for Vest enn Øst.

Kort analyse av forskjell i pris (pkt. 2):

Se vedlagt figur 3 med kommentarer. Figuren viser at forskjellen i anleggskostnader kan bli ubetydelig mellom Øst og Vest.

Annet:

Folkemeningen (se vedlegg 6 og 7): Vi er kjent med at fylkespolitikerne har fått en ugyldig uttalelse fra Øyenes velforening som har ligget død i mange år (siste årsmøte var i 2015). Dette er en liten interessegruppe med hovedsete inne på Fjellværsøya – langt unna bruområdet – som feilaktig hevder at de representerer folkeviljen. En innlevert bruliste fra Brualliansen til Hitra kommune viser at folket (ca 80 %) er mest positiv til Vest.

Værforhold: Temaet er kommet opp i forbindelse med mange stengninger av bruer i vinter. Vi har fått dette vurdert av senior-meteorolog som konkluderer med at ved sterke vinder er det små forskjeller mellom Øst og Vest da avstanden er bare 1 km og det er relativt 'glatt' topografi.

Konklusjon:

- Når forskjellen i den netto samfunnsnyttens er så entydig stor til fordel for Vest som (273 mill kr), tilsier Statens Vegvesen sin veileder for konsekvensanalyser (V712), slik vi tolker den, at Vest bør velges. De ikke prissatte momentene endrer ikke dette da de går i favør Vest.(figur 2)
- Mye tyder på at forskjellen i pris kan bli ubetydelig. (se figur 3)
- Dersom fylket – mot formodning - allikevel vurderer å velge Østalternativet, ber vi i h.h.t veileder V712 at det begrunnes bedre enn gjort i rapport og saksframlegget. Økte samfunnskostnader for Øst forsvinner ikke, men overføres i framtidige kostnader på samfunnet. Det virker som dette er oversett i saksframlegget.

I vedlegg 1 har vi tillatt oss, basert på foreliggende konklusjon, å formulere et forslag til vedtak.

Knarrlagsund 12.2.22

Med vennlig hilsen

Brualliansens styre ved Frode S. Berge og Edvard Ulvan

Vedlegg:

1. Figurer,
2. Skjebnestund,
3. NHO
4. Alf Albrigtsen,
5. Karl Almås
6. Øyenes velforening
7. Avisinnlegg Nils Ivar Selvåg