

SAMLA SAKSFRAMSTILLING

Tysnes kommune

Arkivsak : 12/455 -
Arkivkode: 561

Sakshandsamar: Asle Bernt Rekve

Handsamingar:

Utvalsaknr.	Utval	Møtedato
PS 1/13	FORMANNSKAPET	05.02.13
PS 2/13	KOMMUNESTYRET	19.02.13

FASTSSAMBAND TIL HUGLO - KOMMUNEDELPLAN - PLANVEDTAK FOR VEG OVER SKORPO

- Vedlegg:
1. www.tysnes.kommune.no/uploads/Eva/Informasjon%202010/Fastsamband%20til%20Huglo.pdf – Kommunedelplan med KU – datert september 2010
 2. Tilråding og vidare prosess – november 2012
 3. Plankart – Skorpo vest
 4. Plankart – Skorpo aust
 5. Føresegner og retningslinjer – datert 07.11.12.

SAKSUTGREIING:

Bakgrunn

Kommunestyret godkjende i møte 10.03.2009 planprogram med konsekvensutgreiing for planlegging av fastsambandet til Huglo. Med grunnlag i det godkjende planprogrammet vart det utarbeidd forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing som styringsgruppa for prosjektet rådde til å senda på høyring. Tysnes kommestyre vedtok deretter å senda planforslaget med konsekvensutgreiing på høyring og å leggja det ut til offentleg ettersyn. Stord kommune gjorde tilsvarande vedtak.

Planforslaget som vart sendt på høyring tilrådde veg på austsida av Skorpo.

Planforslaget vart kunngjort og sendt på høyring 15.04.2011 med høyringsfrist 06.06.2011. Det kom inn 11 uttalar som er oppsummert og kommentert i saka. Fylkesmannen fremja motsegn på grunn av manglande plankart og juridisk bindande føresegner og fylkeskommunen kom av same grunn berre med førebels uttale. Juridisk bindande plankart og føresegner har seinare vorte utarbeidd og vart oversendt fylkesmannen og fylkeskommunen 18.06.2012. På bakgrunn av dette har fylkesmannen trekt motsegna og fylkeskommunen kome med endeleg uttale slik det går fram av rådmannen sine oppsummeringar og kommentar i saka.

Styringsgruppa har hatt fleire møte etter at planforslaget har vore utlagt til ettersyn og sendt på høyring. Styringsgruppa har mellom anna vedteke å få utarbeidd juridisk bindande kart for både vestsidealternativet og austsidealternativet over Skorpo. Styringsgruppa rår no til at vestsidealternativet vert vedteke.

Planforslaget vert no lagt fram for ferdighandsaming i formannskapet og vedtak i kommunestyret.

Når det ligg føre eit endeleg planvedtak på val av alternativ, skal det utarbeidast reguleringsplan. Reguleringsplanen er det formelle plangrunnlaget for at tiltaket kan gjennomførast.

Då denne planen gjeld tiltak som går gjennom to kommunar, lyt kvar kommune som planstyresmakt fatta planvedtak for sitt område.

Innleiing

Fastsamband til Huglo har i lang tid vore eit ønskje både på øya og i Stord kommune. Fastsamband er prioritert i kommuneplanen både til Stord kommune og Tysnes kommune. Fastsamband til Huglo er også ein prioritert del av sekundærvegnettet i samferdselsplan for Sunnhordland. Eit fastsamband til Huglo vil tena fleire formål:

- Grunnlag for styrka og auka busetting og sysselsetting på Huglo
- Større reisefridom, uavhengig av ferja
- Auka tryggleik, mindre sårbart samfunn og større samfunnstryggleik gjennom betre og sikrere samband til omverda
- Kortare reisetid
- Betre økonomi ved å avvikla ferja til fordel for vegsamband. Dette gjeld særleg når bru over Langenuen (E 39) vert opna og trafikken på fylkessambandet til Huglo må bera alle driftskostnadene ved ferjedrifta.

Kommunane ønskjer at fastsambandet til Huglo vert prioritert som fylkesveganlegg for snarleg realisering, og seinast når brua for Kyststamvegen (E39) over Langenuen er bygd og ferjesambandet Jektevik-Hodnanes vert avvikla.

Planprosessen så langt

Planarbeidet har ei finansieringsramme på kr 650 000 der fylkeskommunen finansierer kr 325 000, medan kommunane står for den andre halvparten, fordelt med 1/3 på Tysnes og 2/3 på Stord.

Planarbeidet har vore følgd opp av ei prosjektgruppe og styringsgruppe med representantar frå kommunane, fylkeskommunen, vegvesenet og bygdelag på Tysnes og Skorpo.

I det etterfølgjande viser ein ei oppsummering av planprosessen.

Oversyn over milepelar i arbeidet med plan for fastsamband til Huglo

- 1992 Stord kommune ønskjer at fastsamband til Huglo vert prioritert som større

fylkesveganlegg.

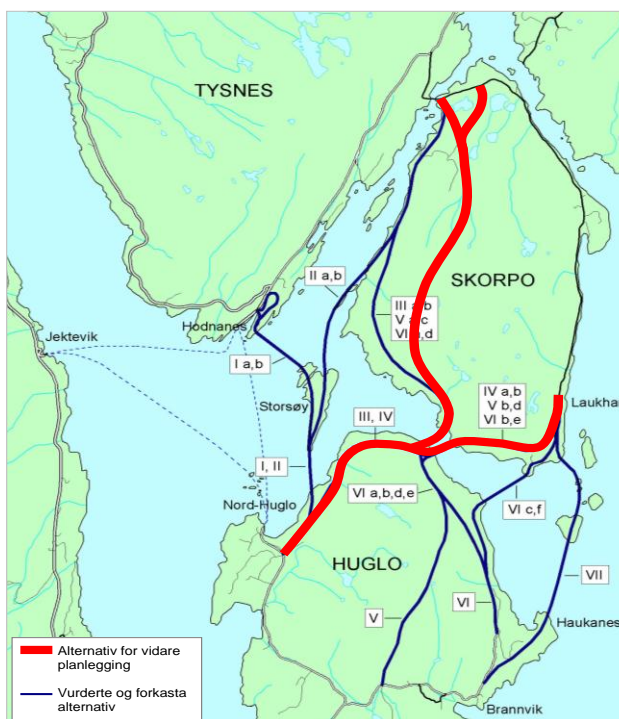
- 1993 Semje om prosjektet mellom den politisk leiinga på Stord og Tysnes
- 1994 Statens Vegvesen legg fram skissevurdering av ulike alternativ, men vel å avventa stamvegkorridoren for Kyststamvegen E39 mellom Stord og Bergen.
- 1999 Stamvegkorridoren for E39 er avklart; fylkesdelplan og konsekvensutgreiing for Kyststamvegen Stord – Halhjem vert lagt fram.
- 2002 Kommunane tok på ny opp fastsambandet i fellesmøte med Huglo Bygdelag 8. feb. 2002, og det vart semje om å starta planprosessen med ein forstudie der ein vurderte relativt mange alternativ med tanke på å ta ei ”sortering” før ein starta den formelle planprosessen.
- 2003 Kommunedelplan for ny trasé for kyststamvegen E39 Stord – Halhjem med bru over Langenuen og Tysnes vart vedteken av kommunestyra på Tysnes og Stord.
- 2003 Forstudien for fastlandssamband til Huglo vart lagt fram. Forstudien vart utarbeidd i nært samarbeid med Statens vegvesen som har delteke i arbeidsgruppa. Ei rekke alternativ er vurderte, og det er konkludert i høve til tilrådd alternativ. Naturverninteressene og økonomiske omsyn tilseier at alternativet med veg mellom Nord-Huglo og Laukhammar med bru over Laukhammarsund og bruk av eksisterande veg med nødvendig opprusting på Skorpo vert lagt til grunn.
- 2003 Forstudien vart sendt på offentleg høyring, også til fylkesmannen, fylkeskommen, forsvaret, distriktsvegkontora m.m. Det kom inn 15 merknadar, dei fleste frå privatpersonar og bygdelag.
- 2005 - 2007 Utarbeiding av planprogram (etter ny forskrift i Plan og bygningsliva §6) med framlegg til val av alternativ og program for utgreiingsarbeidet. Avklaring av finansiering av vidare planarbeid.
- 2008 Høyring og offentleg ettersyn, revidert planprogram
- 2009 Vedtak om planprogram februar 2009, oppstarta av arbeid med kommunedelplan våren 2009.
- 2009 – 2010 Utarbeiding av kommunedelplan, val av alternativ som grunnlag for regulering.
- 2012- 2013 Vedteken kommunedelplan

Siling i planprogrammet

Vedteke planprogram legg til grunn at det skal gjennomførast kommunedelplan og konsekvensutgreiing (KU) for følgjande alternativ:

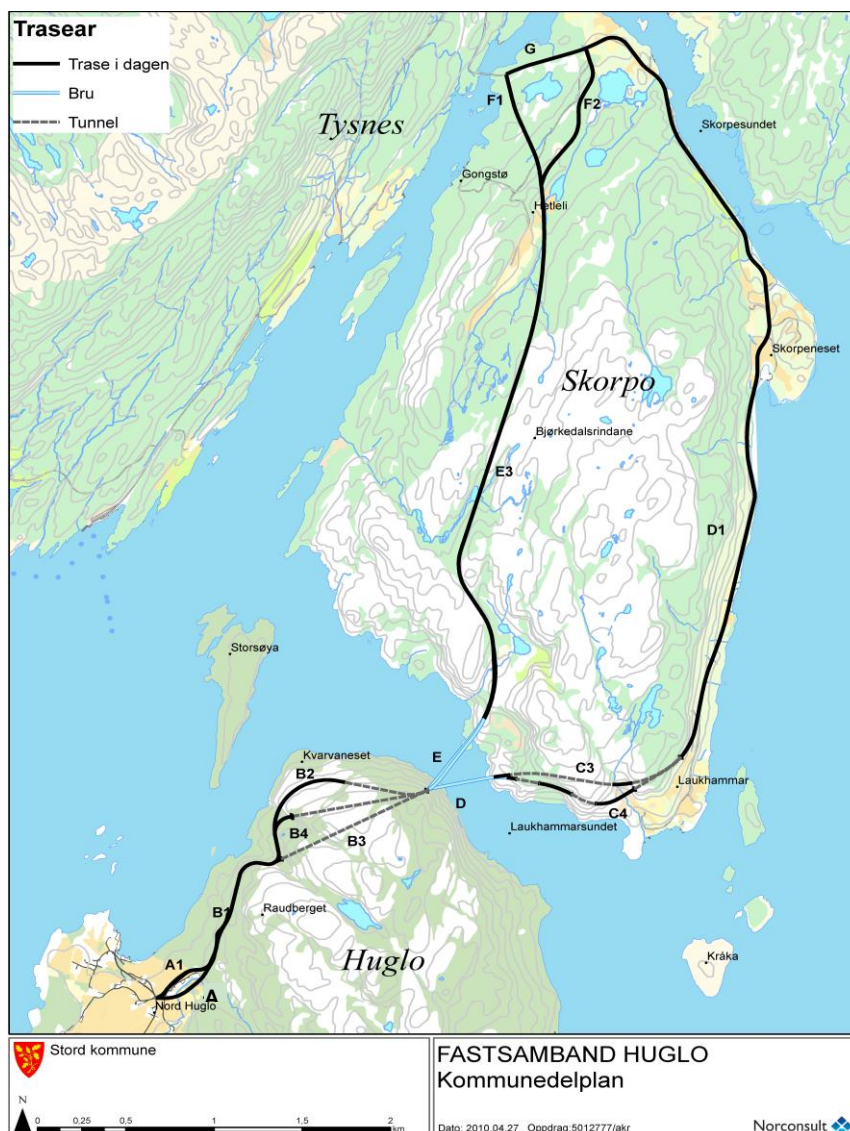
- På Huglo: eitt alternativ (med variantar) mellom Nord-Huglo og Laukhammarsundet.
- Kryssing av Laukhammarsundet med bru.
- På Skorpo: to alternativ (med variantar), eitt på austsida med bruk av dagens veg opprusta, og eitt på vestsida.

I ein førebuande fase for konsekvensutgreiinga vart det utført ei ytterlegare grovsiling av ulike variantar av desse hovudalternativa. Silinga vart presentert på møte med styringsgruppa 25.06.2009. På bakgrunn av tilbakemeldingar i møte og ei overordna konsekvensvurdering, vart ein del alternativ silt vekk. Figuren på neste side viser alle alternativ som vart vurdert og dei som vart forkasta.



Ettersom kostnadene ved vegprosjektet har auka mykje sidan dei første kostnadsoverslaga, vart det på nytt reist spørsmål om tunnelalternativet under Storsøy direkte mellom Nord-Huglo og Hodnanes. Dette alternativet vart forkasta i planprogrammet. Det er likevel gjort nye kostnadsoverslag som stadfestar konklusjonane i planprogrammet. Dette er omtalt nærare i vedlegg D til planrapporten.

Siling før konsekvensutgreiing



I plandokumentet er det gjort nærare greie for silingsprosessen av alternativa før konsekvensutgreiinga. Alternativa som har vore drøfta, er omtalt i pkt 2.2. Alternativa som etter silingsprosessen er konsekvensutgreidd, er vist på kartet til venstre.

I tillegg er 0-alternativet utgreidd. Dette baserer seg på at brua over Langenuen er bygd i samsvar med gjeldande planar, og at ferjesambandet Nord-Huglo/Jektevik vert opprettehalde.

Alternativa er nærare vurdert under pkt 2.4, pkt 2.5 og pkt 2.6 når det gjeld vegstandard, vegtekniske

tilhøve og anleggskostnad.

Anleggskostnad

Med aktuelle alternative delstrekningar, er det i alt 24 moglege alternativ mellom Nord-Huglo og Trongundet nord på Skorpo. Samla kostnad for desse ligg mellom 250 og 330 mill kr.

Av dette utgjer brua den største kostnaden med kr 165 mill. Det viser seg å vera liten skilnad på kostnadene om ein rustar opp eksisterande veg på austsida av Skorpo, eller om ein legg ny veg på

vestsida. Elles vil kostnadene både på Huglo og Skorpo bli sterkt påverka av kva tunnellalternativ ein nyttar.

Kostnadene for tilrådd alternativ er rekna til kr 304 mill. På dette plannivået knyter det seg sjølvstendig ein viss usikkerheit til kostnadstala.

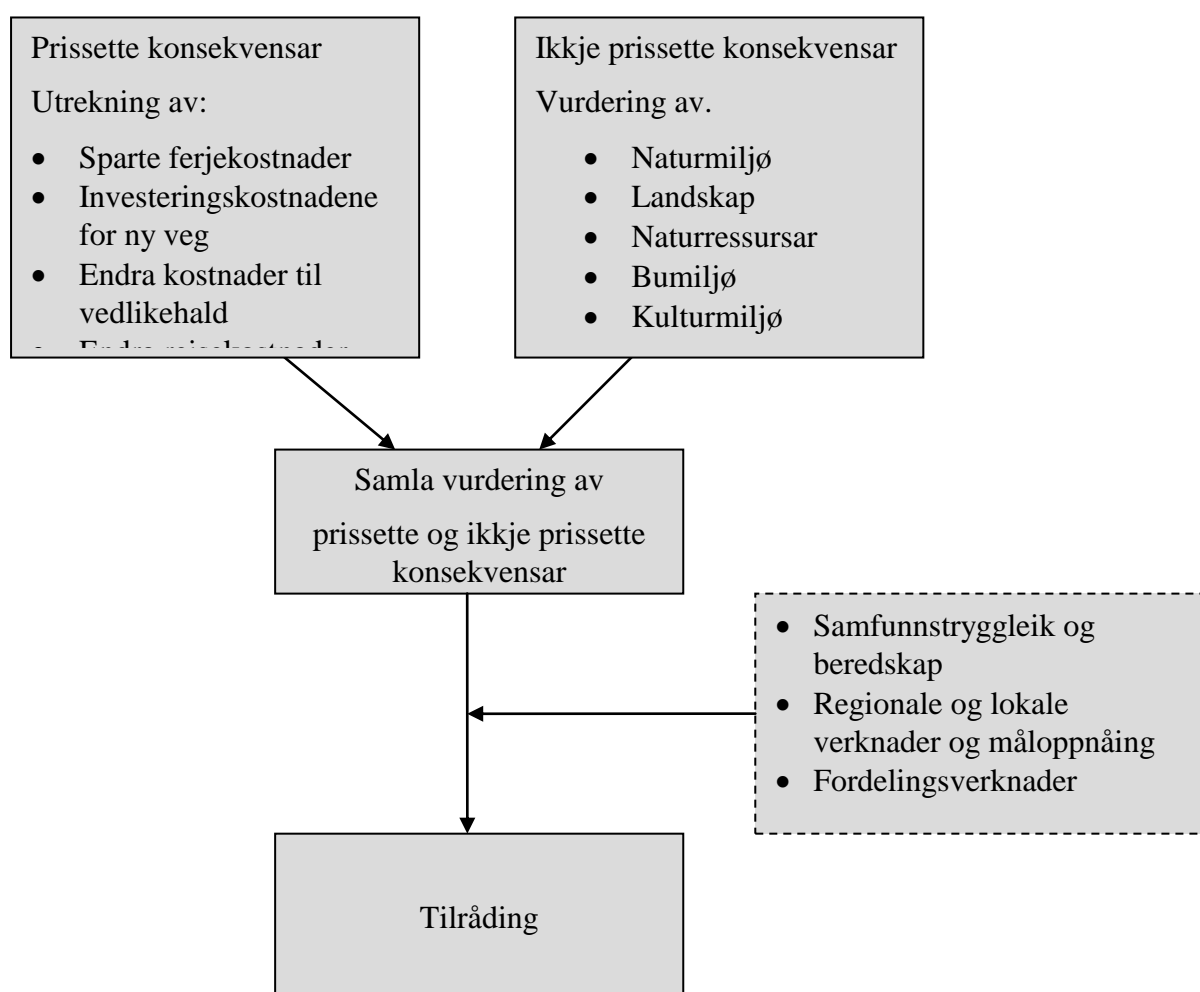
Kostnadstala er frå utgreiinga som vart gjennomført i 2010. Det ligg ikkje føre nye oppdaterte kostnadstal, men Statens vegvesen meiner tala for veg og tunnell framleis er gyldige men at tala for bru no er vesentleg høgare. Det vert ny gjennomgang av kostnadstala som del av arbeidet med reguleringsplanen.

Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen er nærare gjort greie for i kapittel 3 i rapporten, og ROS-analysen framgår av kapittel 4.

Konsekvensanalysen inneheld to delar, ein samfunnsøkonomisk analyse og ein del for utgreiing av lokal og regional utvikling/ verknader.

Den samfunnsøkonomiske analysen er forankra i økonomisk velferdsteori. Analysen viser om tiltaket endrar velferda for samfunnet. I praksis medfører dette å vega fordelar mot ulemper av ulike alternativ. Målet med dette er å velja ut løysingar der samla fordelar er større enn samla ulemper. Den samfunnsøkonomiske analysen omfattar både prissette og ikkje prissette konsekvensar.



Planrapporten si samanlikning av alternativa og tilråding

Konsekvensutgreininga skal gi grunnlag for to tilrådingar. Først om tiltaket skal gjennomførast og i så fall val av alternativ som tiltaket skal gjennomførast etter.

Delkonklusjonar som framgår av rapporten:

- *Arealinngrepet gir ikkje grunnlag for å avvise fastsambandet*
 Det vil nesten alltid vera nokre negative verknader når eit nytt og større tiltak grip inn i landskap og i eksisterande miljø. Den største utfordringa knytt til arealinngrep ved fastsambandet til Huglo gjeld konsekvensar for landskapsbilete ved Laukhammarsundet og naturmiljøet vest på Skorpo. Samla sett er dei negative konsekvensane for naturmiljø, kulturminne, landskap, nærmiljø og naturressursar, likevel ikkje så store at det i seg sjølv gir grunnlag for å tilrå at fastsambandet ikkje skal realiserast.
- *Positiv netto nytte for trafikantane, men samla netto nytte for samfunnet er negativ pga store investeringskostnader*
 Den største utfordringa for gjennomføring av fastsambandet er knytt til kostnadene. Nytte-kostnadsanalysen viser eit grovt men like vel tydeleg bilete av at vegsambandet har negativ samfunnsøkonomisk lønnsemd. Sjølv store endringar i føresetnadene vil ikkje endra på det.
 For det offentlege vil investeringskostnadane og auka kostnadar til vegvedlikehald vera større enn dei sparte ferjekostnadane. Dei samla årlege driftskostnadene, om vi held investeringskostnadene og kapitalkostnader til ferje utafør, er likevel lågare med fastsamband enn med ferje, om enn ikkje så mykje. Trafikantane vil koma ut med positiv noverdi, når vi tek omsyn til sparte billett-kostnadar, tidsgevinst og køyrety-kostnader
- *Styrka samfunnstryggleik*
 Analysen av samfunnstryggleik og beredskap viser at fastsambandet er klårt positivt for Huglo. Huglosamfunnet er i dag sårbart for uønskte hendingar og avgrensar sterkt reiseфриdomen til folk på øya i tilfelle det skulle vera behov for rask og sikker kontakt med omverda.
- *Fastsambandet er viktig for å nå målet om lokal utvikling på Huglo*
 Folketalet på Huglo har gått ned dei siste åra. Kommunedelplan for Huglo legg opp til ny busetting og satsing på turisme og hyttebygging. Kommunedelplanen har som mål at "Huglo skal vera eit robust, berekraftig og triveleg lokalsamfunn for fastbuande og vitjande" og "oppretthalda og utvikla eit levedyktig lokalsamfunn". Gjennom kommunedelplanen er det sett særskilt fokus på:

 - avklare område for bustader, fritidsbustader og næringsføremål
 - leggja til rette for auka busetnad
 - utvikling av ny og eksisterande næringsaktivitet

- gode oppvekstvilkår og offentlig service
- betre infrastruktur med omsyn til transport, IKT, kommunaltekniske anlegg mm

Frå Stord kommune si side er vidare utvikling på Huglo ei prioritert oppgåve og det vert satsa aktivt på å vidareutvikla Huglosamfunnet. I tillegg til arbeidet med ein eigen kommunedelplan, er det starta fleire bygdeutviklingsprosjekt for Huglo.

Oppsummering gjennomføring

I forhold til å nå mål om vidare utvikling av Huglosamfunnet, vil fastsambandet vera eit særskild viktig element. Når kostnader og nytte som det kan reknast på viser negativt resultat totalt sett, vert det til sjuande og sist eit politisk prioriterings spørsmål om ein like vel vil nytta offentlege midlar til fastsambandet i forhold til anna bruk av midlane. Dette er eit fordelings spørsmål som det i liten grad vil vera eit "fagleg" svar på.

Styringsgruppa for planarbeidet med fastsambandet meiner at det trass i at kostnadene er høgare enn den samla nytten, så bør det leggjast avgjerande vekt på at trafikantane, dvs i busette og besøkande på Huglo, vil få ein netto gevinst av nytt samband. Fastsambandet vil difor medverka til å nå dei mål som er sett for Huglosamfunnet og vera i tråd med dei utviklingsprosjekt kommunen saman med t.d. fylkeskommunen og busette på Huglo har sett i verk. Fastsambandet vil i tillegg medverka til å auka samfunnstryggleiken for Huglosamfunnet gjennom eit meir robust og sikkert samband til omverda. Styringsgruppa vil difor rå til at fastsambandet til Huglo vert realisert.

Delkonklusjonar som gjeld val av alternativ.

- *Prissette konsekvensar gir ikkje grunnlag for val mellom alternativ*
Forskjellen både i investeringskostnader og nytte ligg innfor ein variasjon på 10 prosent. Skilnaden både i investeringskostnader og samla prissette konsekvensar er dermed for liten til at det gir grunnlag for å skilje mellom alternativa.
- *Stegvis samanlikning av konsekvensar*
Ettersom det er ulike alternativ og variantar av desse som kan kombinerast, er det gjort ei samanlikning av ikkje prissette konsekvensar og investeringskostnader for delstrekningar steg for steg innafor delområde der det er gjensidig utelukkande alternativ. Summen av delstrekningar som kjem best ut, vil vera den tilrådde traséen samla sett.

Det er tre hovudområde der ulike alternativ kan samanliknast:

- Mellom Nord Huglo og Laukhammarsundet
- Kryssing av Laukhammarsundet
- Aust- og vestsida på Skorpo

Spesielt har det vore fokus på vegløyninga over Skorpo, der styringsgruppa etter initiativ frå innbyggjarane og har teke ny veg etter det vestlege alternativet inn i planrapporten. Aust eller vest på Skorpo er då eit viktig spørsmål å få avklart.

- *Aust eller vest på Skorpo*

Vurdering av alternativ på vestsida mot austsida av Skorpo, vert å samanlikna ut frå dei tilrådde alternativ blant delstrekningane vest og aust på Skorpo:

- Skorpo vest: E3 + F1
- Skorpo aust: C4+D1+G

Samanstillinga av dei to alternativa viser at det vil vera eit vesentleg negativt inngrep i naturmiljø og landskap ved å gå på vestsida av Skorpo. Dette gjeld både den lange strekninga som går gjennom urørt landskap med "villmarksprege" (INON-område), samt inngrep i naturmiljøet ved Hetleli nord på Skorpo (kalkfuruskog med stor verdi).

På austsida er det i første rekke verknadene for nærmiljø som er utslagsgjevande. Dette gjeld auka trafikk langs dagens veg. Trafikken vil vera liten, om lag som ei veg i eit mindre bustadområde. Gjennom avbøtande tiltak som reduserar farten der det er bustader, vil konsekvensane for bumiljøet vera heller avgrensa

Det er behov for trafikksikringstiltak langs Skorpovegen uavhengig av Huglo-trafikken. Trafikktilveksten pga fastsamband til Huglo utgjør så lite at det i seg sjølv ikkje uløysar behov for tiltak, det er trafikken som alt er på Skorpo som krev dette. Uansett om det vert valt trasé aust eller vest på Skorpo, er det trong for tiltak på dagens veg.

Kostnadene er om lag like for begge alternative traséar over Skorpo.

Samla sett kjem hovudalternativa over Skorpo mykje likt ut. Det er dermed grunnlag for å trekke inn moment knytt til fordeling av verknader og kostnader. Følgjande moment talar for å nytta dagens opprusta veg over Skorpo som tilkomstveg til Huglo:

- To vegar over Skorpo gir auka driftskostnader i forhold til dagens opprusta veg.
 - Betre vedlikehald av dagens veg. Tysnes kommune vil ha årlege utlegg på rundt 380.000 kr til vedlikehald av vegen på Skorpo. Innanfor eit fylkesbudsjett er dette ikkje store summer, men for kommunen utgjør dette mykje på driftsbudsjettet. For Tysnes kommune er det austre alternativet det beste og gir betre vegvedlikehald og standard på dagens veg over Skorpo.
 - Dagens busstilbod på Skorpo er eit minimumstilbod og bussen går ikkje lenger enn til haldeplassen nord på øya. Dersom vegen vert knytt til fastsambandet til Huglo, vil det bli eit betre busstilbod for heile Skorpo.

Dei negative sidene ved det austre alternativet er som nemnt knytt til verknader av meir trafikk for busetnaden på Skorpo. Med avbøtande tiltak bør dette ikkje vera avgjerande for val av trasé.

Tilråding val av alternativ

Etter høringsrunden og offentlig ettersyn rår styringsgruppa til at ein vedtek det vestre alternativet over Skorpo og brualternativ E. Tilrådd trase går då slik:

- på Huglo: alternativ A4, B1, B4
- brukryssing etter alternativ E
- på Skorpo: alternativ E3, F2

I første omgang rådde styringsgruppa til at vegen skulle følgja eksisterande veg langs austsida av Skorpo, og at det var dette alternativet som skulle leggjast til grunn for vidare planlegging. Dei som har kome med merknader i saka har kunna kome med merknader til både austside- og vestsidealternativet over Skorpo. Traséen over Huglo er den same som vart tilrådd sist.

Uavhengig av Huglotrafikken og val av trasé over Skorpo bør det likevel gjennomførast ein strekningsanalyse for å klargjera kva trafikksikringstiltak som er nødvendige på Skorpo. Kostnadene for nødvendige tiltak må inn som del av tiltaket uavhengig av kva trasé som vert valt over Skorpo. Strekningsanalysen bør også ta omsyn til framtidig utvikling i folketal og verksemdar på Skorpo.

Innkomne merknadar og uttalar

1. **Fylkesmannen i Hordaland, Kommunal- og samfunnsplanavdelinga (brev av 29.06.2011)**, meiner det er gjort eit svært godt arbeid med vurdering av dei ulike alternativa og konsekvensane av desse og skriv at det er positivt at kommunane har teke ein heilskapleg samfunnsøkonomisk vurdering av prosjektet gjennom ein kostnytte analyse. Han skriv at etablering av tiltaket vil vera viktig for Stord kommune sitt ynskje om å oppretthalda busetnad og næringsutvikling på Huglo, og meiner at dette må vektast tungt og veg opp for den negative samfunnsøkonomiske kostnaden i prosjektet.

Men han peikar på at det er eit krav i plan- og bygningslova at kommunedelplanar skal ha ein kartdel og meiner det ikkje ligg ved noko kart som stettar krava i lova etter kart- og planforskrifta. Han fremjar difor **motsegn** til dette punktet av planutkastet og ynskjer dialog med kommunane om korleis ein kan løysa det.

Kommentar:

Juridisk bindande plankart og føresegner og retningsliner i tråd med kart- og planforskrifta og som viste både austre og vestre alternativ over Skorpo vart oversendt fylkesmannen ved brev av 18.06.2012. I oversendingsbrevet gjekk det fram at styringsgruppa rådde til det vestre alternativet over Skorpo. På bakgrunn av dette **trekte fylkesmannen ved brev av 09.07.2012 motsegna.**

2. **Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga (brev av 10.06.2011)**, skriv innleiingsvis at i uttalen deira til planprogrammet la dei vekt på at handtering av masseoverskot måtte vurderast som ein del av planarbeidet og at auken i fritidstrafikken

måtte med i utgreiinga. Dei peikar og på at dei la vekt på at det på Huglo og Skorpo var stort potensial for å finna automatisk freda fornminne og at det er store kulturlandskaps- og kulturminneverdiar innanfor planområdet.

Dei peikar på at planforslaget er utan juridisk bindande plankart eller føresegner, men at det elles er utarbeidd ein ryddig og oversiktleg konsekvensutgreiing som på ein god måte har vurdert konsekvensane for naturmiljø, landskap, naturressursar, kulturmiljø og kulturminne, bumiljø, nyttekostnadsanalyse, samfunnstryggleik og beredskap.

Dei meiner planen må supplerast med plankart og føresegner før dei kan ta stilling til om deira interesser vert råka og at dei ikkje kan leggja planen fram for politisk handsaming i Kultur- og ressursutvalet før planen er fullstendig. Dei skriv at deira uttale difor no er å rekna som ein prosessuttale i påvente av at det vert sendt på høyring juridisk bindande arealplankart med føresegner som viser konkret korleis den fysiske arealdisponeringa i planen skal vera og kva for omsyn som er tekne i vare.

Dei minner og om at det er trong for arkeologiske registreringar etter § 9 i Kulturminnelova før dei kan gje endeleg fråsegn i saka, og at registreringane må gjennomførast langsmed dei fleste av dei tilrådde alternativa. Dei skriv at dei tidlegare har varsla om dette og sendt over kostnadsoverslag som dei aldri har motteke noko tilbakemelding på.

Dei skriv vidare at Bergens Sjøfartsmuseum vil krevja registreringar i strandsona og sjøen, og at tiltakshavar må dekkja kostnadane for slike undersøkingar.

Avslutningsvis skriv dei at dei vil leggja saka fram for politisk handsaming når det ligg føre arealplankart med føresegner, at dei tek atterhald om trasealternativa inntil undersøkingsplikta etter § 9 i Kulturminnelova er oppfylt, at dette gjeld både på land og i sjø, at det verneverdige gardstunet i grenda Nord-Huglo vert regulert med omsynssone og at dei rår i frå trasealternativa A1 og E3 på bakgrunn av konflikt med kulturminneinteresser.

Kommentar:

Når det gjeld arkeologiske registreringar, så stadfesta fylkeskommunen ved brev av 22.03.2012 at desse kan gjennomførast i samband med reguleringsplanarbeidet.

Juridisk bindande plankart og føresegner og retningsliner i tråd med kart- og planforskrifta og som viste både austre og vestre alternativ over Skorpo vart oversendt fylkesmannen ved brev av 18.06.2012. I oversendingsbrevet gjekk det fram at styringsgruppa rådde til det vestre alternativet over Skorpo.

Med bakgrunn i dette vart saka handsama i Kultur- og ressursutvalet i fylket 11.09.2012 som gjorde slikt vedtak:

”Ut frå eit samferdselssynspunkt støttar Hordaland fylkeskommune opp om tilrådinga frå styringsgruppa for planarbeidet om trase som vist på: 2. Plankart – Ny veg på vestsida av Skorpo (E3)

Dersom trasealternativet E3 over Skorpo og trase B4 på Huglo vert vedteke ber fylkeskommunen om at ein i det vidare reguleringsplanarbeidet prioriterer landskapstilpassing.

Fylkeskommunen ber om at føresegnene til planen vert endra slik at viktige element som gjeld landskapsbilete, estetikk og landskapsinngrep ved deponering av overskotsmasse vert gjort juridisk bindande gjennom føresegn og ikkje berre vert teke opp i retningslinene til planen.

Ein reguleringsplan vil måtte ta omsyn til kjende kulturminne både på Huglo og på Skorpo. Aktuelle vegtrasear har potensiale for funn av automatisk freda kulturminne på land og i sjø og §9 i kulturminnelova må oppfyllest i samband med reguleringa.”

Det er teke inn følgjande tillegg i føresegnene i tråd med fylkeskommunen si tilråding:

” Deponi av overskotsmassar

Som del av reguleringsplanarbeidet skal det utgreiast lokalisering og utforming av massedeponi i høve landskap og oppleving av landskapet.

Landskapsbilete, utforming og estetikk

Utforming og materialbruk i samband med konstruksjonar som større terrengmurar, bruer, tunnelportalar, kulvertar, støyskjermer m.m. og andre tunge terrenginngrep som fjellskjeringar, fyllingar, deponiområde m.m. skal gjerast med sikte på å få ei god og heilskapleg estetisk utforming av veganlegga.

Anleggsperioden

I anleggsperioden skal det gjennomførast tiltak for å avgrensa landskapsinngrep”

- 3. Statens vegvesen (brev av 30.05.2011)**, viser til at dei har teke del i utgreiingane og var samde i at planen skulle sendast på høyring. Dei har ingen merknader.
- 4. SKL (brev av 06.05.2011)**, gjer merksam på linjenettet for høgspenn som dei og Tysnes kraftlag har i området.

Kommentar:

Evt. konsekvensar og samordning med kraftlaga må avklarast i det vidare reguleringsplanarbeidet og ved seinare prosjektering og gjennomføring

5. **Rådet for funksjonshemma (møte 08.06.2011)**, ber om at kollektivhaldeplassar vert universelt utforma med omsyn til fotgjengarar, lys, planting (allergi) og skrifttypar.

Kommentar:

Dette vil verta lagt til grunn i det vidare reguleringsplanarbeidet og ved seinare prosjektering og gjennomføring.

6. **Stord Næringsråd (brev av 30.05.2011)**, meiner det er viktig at fastsambandet vert prioritert og realisert slik at det ligg til rette den dagen bru over Langenuen og trase E39/ ferjefri kyststamveg skal realiserast. Dei meiner sambandet og bør sjåast i ein større samanheng for å knyta Sunnhordland meir saman.
7. **Huglo Bygdalag (brev av 30.05.2011)**, går inn for styringsgruppa si tilråding når det gjeld vegframføringa på Huglo (Alt. A4, B1 og B4).
Over Laukhammarsundet går dei inn for brualternativ E, og vidare over Skorpo går dei inn for alternativ E3 og F1 (vestsida). Dei meiner dette alternativet over Skorpo er det raskaste, billegaste og det som gjev den klart beste vegstandarden.

Kommentar:

Det er dette alternativet over Huglo og det vestre alternativet over Skorpo (E3) som no vert tilrådd.

8. **Onarheim bygdalag (brev av 24.05.2011)**, går inn for alternativ E3 over Skorpo (vestsida). Dei meiner det austre alternativet er ei løysing som bebuarane langs denne vegen gjekk i mot alt i 2004. Å leggja vegen på austsida meiner dei vil medføra vesentlege utbetringar av eksisterande veg som går gjennom kulturlandskap og dei mest grøderike og verneverdige områda på Skorpo, og gjennom fleire gardstun.

Det vestre alternativet (E3), meiner dei vert 50 % kortare enn D1, er utan større konflikt med landskapsverdiar, planteliv eller kulturminne og gjev vegutløysing for oppsitjarane i Hetlelio og grunneigarane på Skorpo. Dei meiner denne vegen er framtidsretta dersom det vert aktuelt å oppretta ferjesamband mellom Kvinnherad og Huglo.

Kommentar:

Det er det vestre alternativet over Skorpo slik bygdalaget går inn for som no vert tilrådd.

9. **Oppsitjarar på Skorpo (brev av 20.05.2011)**, oppmodar kommunen til å gjera vedtak om å la vegen gå langs vestsida av Skorpo. Dei skriv at dei kjenner sterkt på at det er den løysinga som samla sett er framtidsretta, utan skadeverknad og til nytte for både dei som bur der og dei på Huglo.

Dei meiner at å leggja vegen på austsida er lite framtidsretta og fører til lengre reisetid for folket på Huglo. Dei er ikkje samde i at det vil vera vesentlege negative inngrep i naturmiljø og landskap ved å gå på vestsida, peikar på at det ikkje er nemnt eit ord om dei føremonene alternativet på vestsida vil gje og meiner det er fleire feil i omtalen av trafikktilveksten.

Avslutningsvis skriv dei at dei ser og forstår at ein kommune med lite midlar kan freistast av tanken på å kvitta seg med eit oppsamla behov for vedlikehald og ei von om at fylket igjen vil verta ståande som vegeigar men at dei kjenner sterkt på at dette er lite framtidsretta og vil dra på seg endå meir ”klattverk” i åra som kjem.

Kommentar:

Det er det vestre alternativet over Skorpo som no vert tilrådd.

10. **Egil og Åse Skorpen (brev av (3.06.2011))**, skriv at dei ynskjer at vegen skal gå på austsida og på eksisterande veg slik Tysnes kommune går inn for. Dei skriv at dei er avhengige av ein framkommeleg veg, at mjølkebil, kraftforbil, slaktebil m.m. må koma fram enten det er sommar og fint ver eller vinter med snø og glatte og at det er vanskeleg å ikkje kunna stola på at bussen kjem fram. Dei peikar til slutt på at planane om nye hus/ hytter på Laukhamar og på Skorpo vil auka trafikken betrakteleg og håpar at dersom huglarane kjem på austsida kan vegen verta utbetra. Dei trur ikkje vegen vert betre utan.

Kommentar:

Det er det vestre alternativet over Skorpo som no vert tilrådd. Utbetring av eksisterande veg på austsida må difor løysast for seg.

11. **Johannes Sørli (brev av 05.06.2011)**, meiner det vestre alternativet er klart best både for Huglo og Skorpo. For Huglo fordi det er kortast og raskast og for Skorpo fordi ein då unngår sjenerande gjennomgangstrafikk gjennom eksisterande bustadområde, to gardsbruk og fordi ein får tilkomst til den nyttbare skogen som ligg på vestsida.

Når det gjeld bruplassering, så meiner han at det knapt kan finnast betre tilrettelagt stad for eit brufundament enn på toppen av den loddrette fjellveggen som heiter Siglingeberget, og at det her frå er eit platå i retning Setersdalen der vegen bør gå mot Hetlelio.

Han meiner elles at det er naturleg å velja tunnel frå brufeste på Huglo til Kvarvadalen eller Berrføttedalen av miljøomsyn.

Kommentar:

Det er det vestre alternativet over Skorpo som no vert tilrådd. Det er vist tunnell frå brufeste til Kvarvadalen på Huglo. Endeleg bruplassering og tunneltrase vil verta fastsett i det vidare reguleringsplanarbeidet.

Vurdering og tilråding

Etter høyring og offentleg ettersyn er det utarbeidd juridisk bindande plankart og føresegner for heile traséen og for både det vestre og det austre alternativet over Skorpo. På bakgrunn av dette har fylkesmannen trekt motsegna og fylkeskommunen kome med endeleg uttale. Etter den endelege uttalen frå fylkeskommunen er det gjort mindre endringar og lagt inn tillegg i føresegnene i samsvar med uttalen. Plankartet viser sjølve vegtraséen med tunnell- og bruplassering med ei omsynssone på ca. 50 m til kvar side frå midten av vegen. Føresegnene slår fast at innanfor omsynssona kan det ikkje setjast i gang tiltak som er i strid med eller kan hindra planlegging og utbygging av fylkesvegen før arealbruken og utforminga er endeleg avgjort gjennom vedteken reguleringsplan. Føresegnene slår vidare fast at areal innanfor omsynssona som det gjennom reguleringsplanen vert avklart ikkje skal nyttast til tiltak knytt til vegen, skal regulerast tilbake til det arealføremålet det har i dag.

Då kommunedelplanen vart sendt på høyring hadde styringsgruppa og kommunestyret gått inn for at vegen vart lagt på austsida av Skorpo. I denne tilrådinga vart det lagt vekt på at veg på austsida ville gje betre vegstandard og spara kommunen for årlege driftskostnader. I tillegg ville noverande busetnad få busstilbod.

Av innkomne merknader går det tydeleg fram at Huglo og Skorpo bygdelag, og dei fleste oppsitjarane på Skorpo, ynskjer vegen på vestsida. Dette har vore avgjerande for at styringsgruppa no også har tilrådd vestsida.

Etter rådmannen si vurdering er det utført eit omfattande og grundig planarbeid med tanke på å få nødvendig traséavklaring for fastsambandet for Huglo. Rådmannen er samd i styringsgruppa si tilråding om traséval, og rår til at kommunedelplanen som m.a. inneber at vegen skal gå langs vestsida av Skorpo, vert vedteken.

Rådmannen gjer merksam på at det og ligg føre juridisk bindande plankart og føresegner for austsidealternativet over Skorpo, at dette alternativet og har vore på høyring og utlagt til offentleg ettersyn, og alternativt kan vedtakast.

Vedteken kommunedelplan kan ikkje påklagast.

INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:

Med heimel i § 11-15 i plan- og bygningslova vedtek kommunestyre kommunedelplan for fastsamband Huglo merka på plankartet som «alternativ Skorpo vest»

HANDSAMING I FORMANNSKAPET 05.02.13:

VEDTAK I FORMANNSKAPET 05.02.13:

Med heimel i § 11-15 i plan- og bygningslova vedtek kommunestyre kommunedelplan for fastsamband Huglo merka på plankartet som «alternativ Skorpo vest»

HANDSAMING I KOMMUNESTYRET 19.02.13:

VEDTAK I KOMMUNESTYRET 19.02.13:

Med heimel i § 11-15 i plan- og bygningslova vedtek kommunestyre kommunedelplan for fastsamband Huglo merka på plankartet som «alternativ Skorpo vest»