



Arkivsak: 141
Arkivnr: 2016/943-14
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2017
Fylkesutvalet		22.02.2017

Ferjesambandet Stord-Kvinnherad - Forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, Stord

Samandrag

Fylkesutvalet vedtok i juni 2016 oppstart av eit teknisk/økonomisk forprosjekt for ferjestø på Djupavikneset på Stord. Lokaliteten vart utgreidd i 2011, men vart ikkje tilrådd den gongen av Hordaland fylkeskommune og Statens Vegvesen. I denne siste utgreiinga er det vurdert å bygge ut ei løysing i to trinn, der ein i første trinn skulle leia trafikken gjennom Leirvik sentrum, og i 2.trinn bygge tunell mot E39.

Vedlagt følgjer forprosjektrapport. Eit ferjestø på Djupavikneset kan føre til ein reduksjon på om lag 10 minutt ved same hastigheit som i dag på ferje. Rapporten viser at det truleg er teknisk mogleg å bygge eit ferjestø på lokaliteten. Delar av tiltaket er likevel i konflikt med eit planlagd avlaupsreinseanlegg, og vil kunne føre til fleire års utsetjing av anlegget.

Etablering av ferjestø på Djupevikneset basert på bruk av eksisterande vegnett gjennom Leirvik sentrum er venta å medføre store trafikkavviklingsproblem i samband med ferjeanløp i rushperiodane. Det er vurdert avbøtande tiltak, men ikkje funne realistiske tiltak som kan medverke til å sikre akseptabel framkomst og funksjonalitet. Det vert difor ikkje tilrådd å arbeide vidare med eit trinn 1 basert på å sleppe ferjetrafikken gjennom Leirvik sentrum.

Det er vurdert ulike tunelløysingar frå Djupavikneset mot noverande E39. Løysingane har alle trafikkale utfordringar ved seg.

Stipulerte anleggskostnadar med ferjestø og vegløyning er grovt kostnadsrekna til om lag 600 – 700 mill.kr. Det er vist at bompengefinansiering ved påslag på ferjetakst vil gje i underkant av 200 mill kr. Sjølv med stor fylkeskommunal finansieringsdel vil det bli vesentleg underfinansiering av prosjektet.

Fylkesrådmannen konstaterer at Djupavikneset er uaktuell som ferjestø på Stord-sida. Likevel er innkorting av ferjesambandet ei viktig regional sak som det må arbeidast vidare med. Det påkvilar dei to kommunane saman med Hordaland fylkeskommune å finne ei løysing på dette.

Fylkesrådmannen rår til at fylkeskommunen med heimel i Plan- og bygningslova § 4-2 1. ledd anmodar dei to kommunane formelt om å setje i gang ein planprosess saman med Hordaland fylkeskommune for innkorting av ferjesambandet. Dette kan gjerast som interkommunal plan eller

som ein regional plan. Om planen skal lagast som regional plan, må dei to kommunane anmode om at planen bli laga som ein regional plan.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet viser til at rapport frå forprosjekt for ferjestø Djupavikneset, og ser denne lokaliteten som uaktuell som ferjeløysing for innkorting av sambandet mellom Stord og Kvinnherad.
2. Fylkesutvalet ønskjer å setje i gang ein planprosess saman med kommunane Stord og Kvinnherad for framtidig ferjesamband mellom dei to kommunane der ferjestø på begge sider av fjorden vert vurderte. Om kommunane sluttar seg til dette, kan planen bli utarbeidd som regional plan etter Plan- og bygningslova § 8-1.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 25.01.2017

Bakgrunn

I 2009 vart framlegg til kommuneplan og konsekvensutgreiing for lokalisering av ferjeleie på Stord-sida for ferjesambandet Stord—Kvinnherad lagt fram til offentleg ettersyn. Det vart utgreidd 4 ulike alternativ til flytting av ferjestø frå Skjersholmane. Stord kommune gjorde på si side vedtak om at det skulle utgreiast eit nytt alternativ 1 med ei ny plassering på Djupavikneset rett utanfor Leirvik sentrum. Statens Vegvesen kom med ei tilleggsutgreiing desember 2011 for ferjestø på Djupavikneset med tilkomstveg hovudsakleg i tunnell mot Vabakken ved kryss med E39. Statens Vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Kvinnherad kommune tilrådde ferjestø ved Kvernavikneset, som ligg nord for Rommetveit. Stord kommune vedtok i desember 2013 å avslutte arbeidet med kommunedelplanen, m.a. i påvente av planarbeidet for E39.

Som ein del av fylkeskommunen sitt arbeid opp mot Statens vegvesen sitt planarbeid for E39 Stord-Os, fekk fylkeskommunen utarbeid ein moglegheitsstudie for fylkesvegsamband med tilknytning til ny E39 mellom Bergen og fylkesgrensa til Rogaland. Ulike alternativ for lokalisering av ferjestø på sambandet mellom Stord og Kvinnherad vart vurderte. Fylkesutvalet vedtok m.a. ved handsaminga av moglegheitsstudiet 27. august 2015 at innkorting av sambandet mellom Stord og Kvinnherad er sentralt for å utvikle Sunnhordlandsregionen, og bad fylkesrådmannen gå i dialog med Statens Vegvesen og Stord og Kvinnherad kommune om korleis dette kan løysast.

Etter dialog mellom ordførarane i Stord og Kvinnherad og fylkesordførar, vart det framsett ønskje frå dei to ordførarane om eit regionalt planarbeid om innkorting av ferjesambandet mellom dei to kommunane. Under handsaminga av framlegget til vidare arbeid i dei to kommunestyra våren 2016, viste det seg at det ikkje vart grunnlag for ein brei planprosess. I staden vart det føreslått frå Stord kommune å utarbeide eit teknisk/økonomisk forprosjekt for ferjestø på Djupavikneset. Det nye vart at det skulle bli vurdert å byggje ut ei løysing i to trinn, der ein i første trinn skulle leia trafikken gjennom Leirvik sentrum, og i 2.trinn bygge tunell. Kommunestyra i dei to kommunane slutta seg til dette 28. april 2016.

Med grunnlag i dette gjorde fylkesutvalet slikt vedtak 23. juni i sak 184/2016:

1. *Det vert starta opp eit teknisk/økonomisk forprosjekt for ferjeleie på Djupavikneset i Stord kommune.*
2. *Hordaland fylkeskommune oppnemnar som leiar Pål Kårbø og Stein Inge Ryssdal som medlem til politisk referansegruppe for arbeidet.*

Dei to kommunane oppnemnde også to medlem kvar til referansegruppa, der m.a. begge ordførarane vart oppnemnde.

Siv. Ing. Helge Hopen as vart vald som konsulent for arbeidet. Rapporten frå det teknisk/økonomiske forprosjektet følgjer vedlagt.

Mandat for arbeidet

Forprosjektet fekk i mandat å vurdere utbygging av ferjesambandet i to trinn:

- Trinn 1: Etablere eit nytt ferjestø på Djupavikneset med utbetring av dagens vegsystem med gang- og sykkeltiltak inn mot Leirvik sentrum. Vidare leggje til rette for moderne og effektiv ferjedrift.
- Trinn 2: Etablere ei tunnelloysing frå ferjestø utanom Leirvik sentrum mot noverande E39.

Det vart også bedt om å vurdere moglegheit for utbetring av flaskehalsar og trafikkarlege punkt på fv.544 over Halsnøy, fram til ferjestø på Ranavik. Vidare eventuelt behov for oppgradering av ferjestøet for å leggje til rette for moderne og effektiv ferjedrift.

Prosess

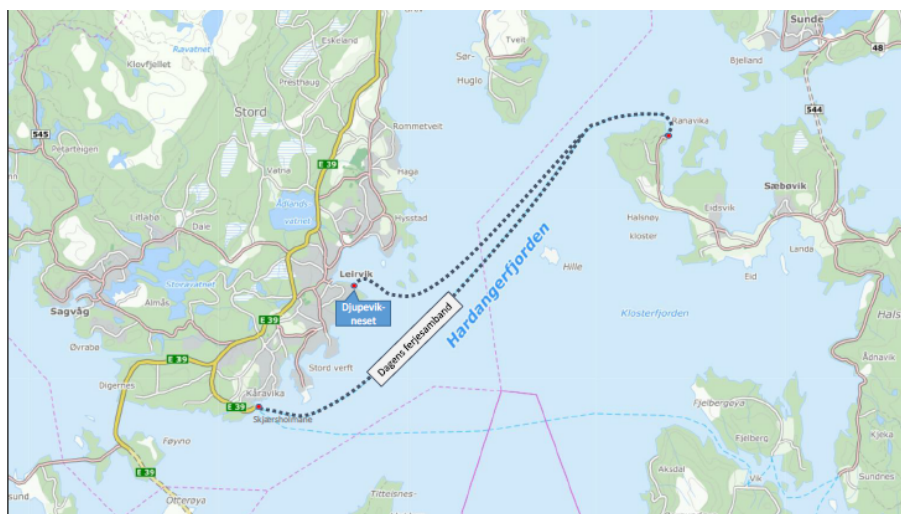
Det har vore to møte i den politiske referansegruppa og 3 møter i ei administrativ prosjektgruppe. Den politiske referansegruppa har hatt befaring på Djupavikneset. Den administrative gruppa har også hatt ei befaring på Djupavikneset/aktuelle påhuggspunkt for tunell på Stord, og langs Fv544 over Halsnøy.

Den politiske referansegruppa fastslo i møte 6 desember 2016 at det ikkje var grunnlag for å gå vidare med utgreiinga. Rapporten er difor avslutta på eit overordna nivå, og ikkje alle punkt er utgreidd ferdig i tråd med mandatet. Beslutningsgrunnlaget vart likevel vurdert som tilstrekkeleg til å avslutte forprosjektet.

Grunna at Kvinnherad kommune gjennom arbeidet med Kvinnheradspakka utgreier vegløyising over Halsnøy, har forprosjektet ikkje gått inn på denne delen av mandatet.

Om utgreiinga

Kartet nedanfor visar dagens ferjesamband mellom Ranavik og Skjersholmane, og utgreidd alternativ. Dagens ferje har ei overfartstid på om 40 minuttar med ein hastigheit på rundt 13 knop, mens Ranavik-Djupavikneset vil med same hastigheit kunne få redusert overfartstida med om lag 10 minuttar.



Utgreiinga har vore konsentrert om 4 punkt:

- Moglegheit for å byggje ut eit ferjestø på Djupavikneset
- Konsekvensar for trafikksituasjonen gjennom Leirvik og ved kryss mot E39
- Veg- og tunelløysing mot E39
- Alternative ferjekonsept

I tillegg er det sett på moglegheit for finansiering av løysinga.

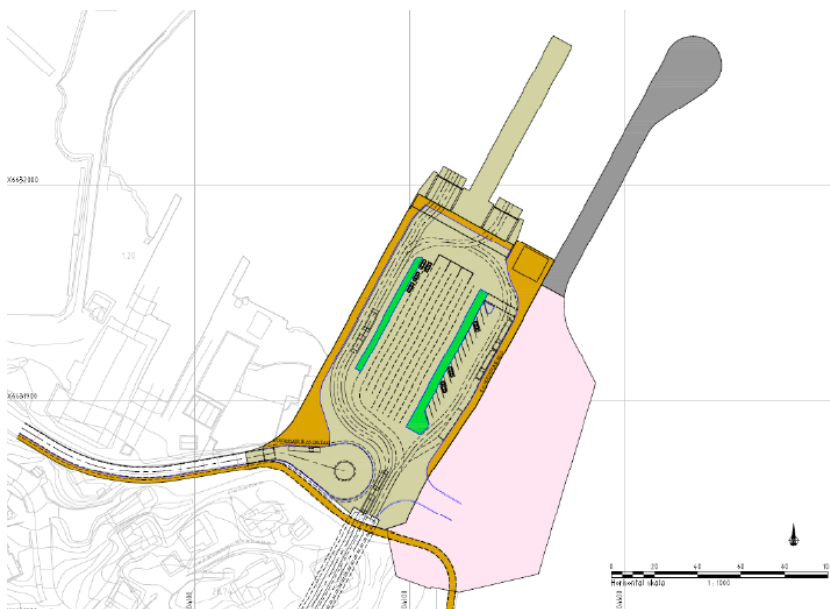
Ferjestø på Djupavikneset

Det er teke utgangspunkt i kailøysing som vart føreslått i tilleggsutgreiing til kommunedelplan for ferjeleie på Stordsida frå 2011. Sida den gong har Stord kommune gjennom kommunedelplan for

avlaup og vassmiljø 2015-2026 vedteke utbygging av nytt avlaupsreinseanlegg i området. Det er i dag eit betongblanderverk på området som må innløyast.

Areala ved Djupevika rett ved sida av føreslåtte ferjestø er attraktive, og kan i framtida inngå i ein langsiktig transformasjon med eventuelt utvikling av nye bustadområde. Dette kan gje utfordringar med tanke på utbygging av ferjestø og potensielle miljømessige konflikhtar. Det er og behov for tilrettelegging for samanhengande tilbod til gåande og syklende over Djupevikneset og mot Djupevika.

Forprosjektet har vurdert det som teknisk mogleg å etablere ferjestø på Djupevikneset inkl. areal til etablering av avlaupsreinseanlegg. Det er i forprosjektet vist ei muleg prinsipløysing med utfylling i sjø med ei utstrekning på om lag 12.000 m², sjå teikning nedanfor. Løysinga omfattar areal for oppstillingsplass, areal for nytt reinseanlegg samt molo. Det rosafarga området utgjer tomte for reinseanlegget. Orienteringa til ferjekaia er vendt mot nord-øst av omsyn til vind-/seglingsforhold. Dette er ikkje optimalt i forhold til seglingsretning som er syd-aust, og vil medføre noko auka tidsbruk og drivstoff-forbruk ved manøvrering av ferje til/frå kaia. For å avklare detaljar knytt til teknisk utforming av ferjestø og evt. molo er det behov for ytterlegare undersøkingar av maritime forhold.



Prisoverslaget er på 200 mill kr (2016-prisar inkl. mva), der ferjestø er kalkulert til 130 mill kr. og molo til 70 mill kr.

Bygging av nytt ferjestø på Djupevikneset vil truleg medføre fleire år med forseinkingar for utbygging av nytt avlaupsreinseanlegg i forhold til planlagd framdrift. Dette vil truleg gå ut over tidsramma for eksisterande utsleppsløyve, og krevje ny søknad som må handsamast av Fylkesmannen. Ferjestøet er vurdert å kunne etablerast utan å gje vesentlege konsekvensar for ytre miljø.

Konsekvensar for trafikksituasjonen gjennom Leirvik sentrum

Det er sett på følgjande forhold for trafikksituasjonen av å leie ferjetrafikken gjennom Leirvik sentrum:

- Trafikkavvikling og framkomst på sentrumsvegnettet i Leirvik
- Funksjonalitet og tilgjenge for nyttetransport, kollektivtransport mm.
- Sårbarheit i transportnettet

- Endring av trafikktryggleik
- Miljømessige verknader for gåande/syklande og busette i sentrum

Det er vurdert følgjande forhold som kan få betydning for trafikksituasjonen frametter:

- Generell trafikkutvikling knytt til endring av folketal og næringsutvikling
- Effekt av planlagde tiltak i Stordpakken
- Effekt av sentrumsutviklingsprosjekt

Kapasiteten i vegsystemet gjennom Leirvik sentrum er i dag i kortare periodar fullt utnytta, og det er i normal rushtrafikk ofte køoppstuing på delar av fv. 544, spesielt opp mot krysset på Vabakken og gjennom sentrum i nordgåande retning.

Etablering av ferjestø på Djupevikneset basert på bruk av eksisterande vegnett gjennom Leirvik sentrum er venta å medføre store trafikkavviklingsproblem i samband med ferjeanløp i rushperiodane. Dette vil gje redusert funksjonalitet for mellom anna nyttetraffikk og kollektivtransport, og det er risiko for kritiske konsekvensar i samband med kortvarig samanbrot i trafikkavviklinga, til dømes problem med å tømme ferja og blokkering for utrykking / naudtransport.

Det er vurdert avbøtande tiltak i form av utbetring / kapasitetsauke på eksisterande veg, samt testa effekt av tiltak som kan gje inntil 30% redusert gjennomgangstrafikk langs fv. 544. Det er ikkje funnet realistiske tiltak som kan medverke til å sikre akseptabel framkomst og funksjonalitet.

På dette grunnlag tilrår konsulent å ikkje arbeide vidare med eit trinn 1 basert på å sleppe ferjetrafikken gjennom Leirvik sentrum. Politisk referansegruppe slutta seg til dette.

Veg- og tunelløysing

Det er sett på alternative løysingar for direkte veg-/tunnelsamband mellom Djupevikneset og eksisterande E39. Det er teke utgangspunkt i vurderingane av aktuelle løysingar frå Statens vegvesen sin tilleggsutgreiing av 2011. Denne byggjer mellom anna på geologiske undersøkingar utført i 2008 og 2011.

Etter at tilleggsutgreiinga er gjort, er det bygd ut ein del verksemd i Vabakken- området. Tilkomst her vil gå gjennom eit område der det i dag er ulike funksjonar og næringsverksemdar. I tillegg er det mange mjuke trafikantar som ferdes i området. Det er difor vurdert alternativ tilknytning til Tveitakrysset for å unngå konfliktane i området ved Vabakken-krysset. I tillegg til løysingar med lang tunnel, har det vore vurdert om det finns moglege løysingar basert på kortare tunnel og veg i dagen (for å redusere kostnadene).

Det er utfordringar med svake fjellsonar og delområde med lausmassar og liten fjelloverdekning. Dei går også over bebygde område. Det er lagt til grunn ei lineføring som ligg mest mogleg i område med tilstrekkeleg fjelloverdekning og som går på tvers av svake fjellsonar.

Alternativ 1 er lang tunnel til Vabakken (løysinga frå tilleggsutgreiinga i 2011). Løysinga har 1960 meter i tunell, og 220 meter i dagen, og kostnad er kalkulert til 453 mill kr.

Alternativ 2 er lang tunnel til Tveitakrysset. Løysinga har 2230 meter tunell og 120 meter i dagen, og kostnad er kalkulert til 474 mill kr.

Alternativ 3 er kort tunnel til Stølen og dagløysing gjennom Luren og Bjellandsvegen mot Tveitakrysset. Løysinga har 980 meter tunell og 1370 meter i dagen, og kostnad er kalkulert til 311 mill kr

Alternativa er vist nedanfor.



Utgreiinga har gjennomført ei kapasitetsvurdering for kryssområda der ny veg frå ferjestøet vert kopla til eksisterande E39. Både alternativ 1 og 2 vil ha arealmessige konflikta der vegen går i dagen, og omfattande trafikale utfordringar i kryss med E39, særleg gjeld dette Vabakken-krysset. Ved kopling til Tveitakrysset er det rekna med overbelastning i arm frå ferjestø med risiko for køar tilbake til tunnel, noko som kan vere kritisk for sikkerheitsgodkjenninga av tunnelen. Når det gjeld alternativ 3 som har ei lengre dagstrekning gjennom eksisterande bustadområde, vil ein kunne spare 100 – 150 mill.kr. i anleggskostnader, men alternativet er vurdert som lite realistisk med tanke på dei omfattande miljømessige verknadene ein ny veg gjennom eksisterande bustadområde vil gje.

Alternative ferjekonsept

Konsulent har vurdert sannsynlege premisser for nytt samband mht. materiell/miljøkrav:

- Ei ferjeløysing basert på høgare hastigheit enn i dag reknast som lite sannsynleg. Høgare hastigheit føreset auka energiforbruk, og dette bryt med dei overordna måla for sektoren.
- Ei løysing med 3 ferjer for å oppnå halvtimesfrekvens vurderast som lite sannsynleg. Det aukar kostnadene.
- I tillegg til batterielektrisk drift, vurderast hybridferjer og fornybar diesel (2. generasjon biodiesel, HVO) som aktuelle, framtidige løysningar for sambandet.

I dag er frekvensen på ferjesambandet om lag kvar 45 minutt. Med innkorting av overfartsida med om lag 10. minuttar, er det grunn til å forvente avgang kvart 35. eller 40. min. avhengig av framtidig ferjemateriell/ miljøstandard.

Finansiering

Det er vist rekneeksempel for delvis bompengefinansiering av nytt ferjesamband mellom Stord og Kvinnherad basert på tilsvarende prinsipp for bompengefinansiering som er gjort for innkorting av ferjesambandet Årnes-Gjermundshamn. Noverande samband er i takstzone 15. Det vert føreset at nytt samband får auka takstar, tilsvarende to takstsoner, dvs. sone 17. Differansen mellom nye takstar og takstar i høve til ny, reell takstzone vil utgjere bompengepåslaget. Sambandet Ranavik – Djupevikneset vil ligge i takstzone 11 Bompengepåslaget vert dermed prisdifferansen mellom takstzone 17 og 11. Det er vidare føresett fylkeskommunal delfinansiering.

Utrekningane viser at med desse føresetnadene er det mogleg å finansiere investeringar i slik storleik:

Investeringar (mill.kr. inkl. mva.)	Fylkeskommunal finansieringsandel		
	10 %	20 %	50 %
Ferjesamband			
Ranavik - Djupevikneset	200	240	380

Stipulerte anleggskostnadar med ferjestø og vegløyning er grovt kostnadsrekna til om lag 600 – 700 mill.kr. Reknestykket viser følgjeleg ei vesentleg underfinansiering av prosjektet.

Politisk referansegruppe si konklusjon

Ut i frå dei moment som ligg i utgreiinga, er politisk referansegruppe si konklusjon slik:

«Basert på ei samla vurdering av desse momenta har referansegruppa i møte 6.12.2016 konkludert med at det ikkje er behov for ytterlegare utgreiingar av Djupevikneset som framtidig ferjestø.

Referansegruppa konstaterer at utfordringa med ferjesambandet mellom Kvinnherad og Stord ikkje er løyst, og at dei to kommunane saman med Hordaland fylkeskommune har eit ansvar for å finne fram til ei framtidig løysing på behovet for innkorting av sambandet. Hordaland fylkeskommune vil ta initiativ til vidare prosess.»

Statlege verkemiddel

Det er i den politiske debatten blitt vurdert om det er mogleg å bruke statlege verkemiddel for å få i gang prosessen med innkorting av ferjestø. Plan- og bygningslova gir nokre mulegheiter for dette. Nedanfor er det referert til lovgrunnlaget.

Plansamarbeid

Pbl. 9-1 2. ledd seier:

Interkommunalt plansamarbeid kan igangsettes som gjennomføring av regional planstrategi. Regional planmyndighet eller statlige myndigheter kan anmode kommunene om å innlede et slikt samarbeid når det anses nødvendig for å ivareta hensyn og løse oppgaver som går ut over den enkelte kommune.

Statleg plan eller henstilling frå statleg hald om at det blir utarbeidd kommunedelplan

Pbl § 6-4, 1. og 2. ledd) seier:

«Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det, kan departementet henstille til vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter lovens kapittel 11 og 12.

På samme vilkår kan departementet selv utarbeide og vedta slik plan. Departementet trer da inn i myndigheten til kommunestyret. Vedkommende kommune plikter å gi departementet nødvendig bistand i arbeidet.»

Drøfting av alternativ

Djupavikneset

Rapporten viser at Djupavikneset vert for kostnadskrevjande og er ei dårleg løysing med omsyn til trafikale utfordringar lokalt i Leirvik-området. Tiltaket er også i konflikt med lokale planar om avlaupsrensaneanlegg, og vil føre til ei relativt marginal innkorting av overfartstida.

Fylkesrådmannen vil i tillegg peike på at løysinga ved Djupavikneset har dårleg tilknytning mot framtidig E39, som vil få kryss ved Heiane og ved Ådlandsvatnet. Det inneber at trafikken må gå eit stykke på noverande E39 for å kome inn på framtidig E39.

Fylkesrådmannen konstaterer med dette at Djupavikneset er uaktuell som ferjestø på Stord-sida.

Innkorting av ferjestrekninga Stord- Kvinnherad er ei viktig regional sak

Innkorting av ferjesambandet er ei viktig regional sak som det må arbeidast vidare med. Det er fleire grunner til dette:

- Innkorta samband vil gje Kvinnherad langt betre tilknytning til Stord og til E39, og dermed mot Bergen og sørover mot Rogaland. Det vil gje befolkning og næringsliv innspart reisetid og vil utvide bu- og arbeidsmarknaden mellom Stord og Kvinnherad.
- Eit innkorta samband vil bety reduserte kostnader og tettare integrasjon for næringslivet i Sunnhordland, og med dette styrkje konkurranseevna. Det er sentralt for busetnad og utvikling i denne delen av fylket.
- Innkorta samband gir moglegheit for eit betre driftsopplegg med kortare overfartstid og hyppigare frekvens. Det kan også føre til meir miljøvenleg drift av sambandet med påfølgjande redusert klimagassutslepp. Om ein kjem under halvtimesfrekvens, er det og mogleg for stive avgangstider.
- Og ikkje minst er det vesentleg å oppretthalde Leirvik og Husnes sin status som regionale sentra. Særleg er det vesentleg for å oppretthalde og utvikle Leirvik som regionalt senter for Sunnhordland. Leirvik treng befolkningsgrunnlaget frå Kvinnherad for tilbodet innan handel, service og kulturelle aktivitetar, samt for å oppretthalde funksjonar som høgskuletilbod, sjukehus og andre statlege tenestar..

Lokalisering av ferjestø

Fylkesrådmannen viser til at problemstillinga med innkorting av ferjesambandet Stord-Kvinnherad har vore utgreidd ei rekkje gonger, og at ein har mykje materiale å byggje på når det gjeld lokalisering av ferjestø.

Vidare prosess må avklare kor det kan vere aktuelt å leggje ferjestø. Fylkesrådmannen meiner likevel at ein ny prosess må vere målretta, og ønskjer difor å kome med førebelse vurderingar av ulike lokaliseringalternativ i lys av tidlegare arbeid og av at ny trase for E39 over Stord no langt på veg er avklart.

Statens Vegvesen har i to ulike planar vist framtidig trase for E39 over Stord med plassering av kryss. I kommunedelplan for E39 Heiane-Ådland er kryss lagt ved Heiane og ved Ådland. Det er motsegn mot denne planen, men det er ikkje knytt til plassering av kryss. Lenger nord på strekninga E39 Ådland-Stord er det vist til at det er mogleg å byggje eit kryss ved Frøland, noko som er særleg aktuelt om det leggjast eit ferjestø i nærleiken. Det vil også vere eit kryss lenger nord ved Agdestein eller Medhammar lenger nord. Sjå eiga sak om kommunedelplan for E39 Stord-Os.

Fylkesrådmannen meiner i utgangspunktet at den beste plasseringa av kryss på Stord-sida er knytt til området i nærleiken av kryss ved Førland. Det vil i følgje «*Moglegheitstudie for fylkesveggar knytt til E39 Bergen – Rogaland*» redusere overfartstida med om lag 15 minuttar og gi ei god tilknytning med kort tilførselsveg til ny E39 ved kryss på Førland. Dette vil vere eit transportmessig og økonomisk god stad å plassere eit kryss. Fylkesrådmannen registrerer at ferjestø ved Kvernnavikneset som ligg rett ved Førland, møtte sterk lokal motstand i førre runde. Det bør likevel vurderast ei alternativ plassering i nærleiken, t.d. har Statens Vegvesen vurdert området rundt Buvika ein knapp kilometer lenger nord frå Kvernnavikneset som eit aktuelt område. Ein vidare prosess må sjå korleis det er mogleg i størst mogleg grad å ta vare på friluftsverdiane i området og omsynet til landbruksareal og lokalmiljø ved Grov.

Fylkesrådmannen meiner at andre løysingar mellom Førland og Leirvik sentrum er lite føremålstenlege, då dei vil gje lengre og dårlegare samband inn mot E39 og vil vere meir kostnadskrevjande.

Det er også behov for å sjå om det er mogleg å korte inn sambandet også frå Kvinnherad-sida. Halsnøysambandet er føresett finansiert m.a. gjennom at ferjestø er lagt til Ranavik. Fylkeskommunen har garantert for sambandet. Sambandet er nedbetalt i 2023. Halsnøy gir også den kortaset overfartstida, og fylkesrådmannen vil rå til at ferjeleie på Kvinnheradsida fortsett blir lokalisert på Halsnøy.

Det har i debatten om ferjestø på Halsnøy kome opp to ulike framlegg. Det Klosterneiset, aust for noverande ferjestø på Halsnøy. Det kan korte inn sambandet med 4-5 minuttar.

Det andre framlegget ligg på Setersneset, litt lenger sør på Halsnøy. Det vil føre til om lag 5 minuttar kortare køyretid til ferjestø, og vil korte inn overfartstida med om lag 10 minuttar til Skjersholmane. Tilkoplinga på Stord til ny E39 blir ved kryss på Heiane. Fylkesrådmannen viser til at det gir langt dårlegare samband nordover mot Bergen, og meiner at dette er eit mindre godt alternativ.

Det er også behov for utbetring av Fv544 over Halsnøy, noko som no blir vurdert i arbeidet med ein Kvinnheradpakke.

Driftsopplegg for ferje må også vurderast vidare med sikte på hyppigare frekvens og med meir miljøvenleg ferjeløysing. Med kortare ferjestrekning kan det t.d. opnast for heilt eller i alle fall større grad av elektrifisering av ferjesambandet.

Det er grunn til å peike på at uansett vil mest innkorta reisetid kunne bli oppnådd på Stordsida, ikkje på Kvinnheradsida. Det betyr at tiltak på Stordsida vil ha best samfunnsøkonomi.

Fylkesrådmannen vurderer andre ferjestø som har vore i debatten som lite aktuelle. Når det gjeld Huglo utarbeider Stord kommune reguleringsplan for veg over Huglo, men denne er ikkje dimensjonert for trafikkmengden som ein ferje mellom Stord og Kvinnherad vil generere. Det vil vere ein dyr løysing grunna lang tilførselsveg, og den vil medføre langt dårlegare integrasjon i Sunnhordland, og svekke Leirvik som regionalt senter for Sunnhordland.

Sunde ferjekai blir i dag brukt som innfartsparkering til hurtigbåt, og vil medføre klårt lenger overfartstid for ferje. Fylkesrådmannen vil ikkje rå til å ta i bruk dette området igjen til ferjestø.

Type av planprosess

Det er slik fylkesrådmannen ser det tre ulike formelle planprosessar som kan nyttast i den vidare planlegginga:

- Interkommunal plan. Det kan utarbeidast ein interkommunal plan på reguleringsplannivå etter Plan og bygningslova § 9-1. Det vil vere mogleg å føreta ei siling av ulike lokaliseringssalterantiv i planprogramfasen, og deretter utarbeide reguleringsplan for ferjestø i planfasen. Fylkeskommunen kan påta seg å leie ein slik prosess dersom det er ønskjeleg. Dersom arbeidet blir starta opp i løpet av våren, kan vi forvente at planprogram med siling tidlegast vil kunne kome på høyring i slutten av 2017, med vedtak i kommunestyre og i fylkesutval i løpet av våren 2018. Det kan forventast at reguleringsplan med høyring kan utarbeidast i løpet av eit par år, dvs at godkjend reguleringsplan tidlegast kan forventast i løpet av 2019.
- Regional plan. Det kan utarbeidast ein regional plan etter Plan og bygningslova § 8-1. Denne kan utarbeidast på kommunedelplannivå, dvs at planen kan avklare spørsmål som t.d. lokalisering av ferjestø, tilførselsvegar og driftsopplegg for ferje. I dette tilfelle er det fylkestinget som vedtek planen etter høyring m.a. i kommunane. Ein regional plan kan

utarbeide føresegn som bandlegg eit konkret areal i inntil 10 år. Regional plan kan likevel ikkje nyttast som grunnlag for faktisk utbygging, men den aktuelle kommunen må få utarbeida og vedta ein reguleringsplan som grunnlag for bygging. Ein regional plan krev eit planprogram som må gå på høyring, noko som truleg kan gjerast i løpet av 2017. Planarbeidet tek minimum eit år før det går på høyring, slik at vedtak for ein regional plan kan i beste fall ventast i løpet av hausten 2018. Etter dette vil ein reguleringsplan kunne forventast å ta minimum to år inklusiv høyrings- og vedtaksprosess, dvs at plan tidlegast kan forventast ved slutten av 2020.

- Statleg plan. Staten har moglegheit etter Plan- og bygningslova § 6-4 2. ledd å utarbeide ein plan på reguleringsplannivå. Framdrift vil vere om lag som for tilfelle med interkommunal plan dersom ein går direkte på reguleringsplannivå.

Estimerte framdriftsplanar er usikre og avhengig m.a. av politiske prosessar.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Etter fylkesrådmannen si meining har det vore ein god prosess, men alternativet ved Djupavikneset ikkje let seg gjennomføre på ein god måte. Partane er likevel samde om at utforringa med sambandet mellom Stord og Kvinnherad ikkje er løyst, og at det er behov for ein vidare prosess.

Fylkesrådmannen meiner det først og fremst er opp til den politiske prosessen i fylkeskommunen og i kommunestyra å ta stilling til kva for ein planform som skal nyttast. Etter ein dialog med kommunane kan det synast som om regional plan etter Plan- og bygningslova § 8-1 er mest aktuell. For at det skal vere aktuelt med regional plan, er det naturleg at kommunane godtek dette gjennom politisk vedtak.

Dersom ein ønskjer å prioritere framdrift og at kommunane har tru på semje, kan det vere aktuelt med interkommunal plan. Fylkeskommunen kan påta seg å leie dette om det er ønskeleg frå dei to kommunane si side. Det må leggjast til grunn at det skal sjåast på det samla ferjetilbodet, dvs. at ein vidare planprosess skal vurdere ferjestø på begge sider av fjorden, samt vurdere framtidig driftsopplegg for sambandet.

Fylkesrådmannen meiner at ein skal byggje på tidlegare utgreiingar, og ta utgangspunkt i fleire moglege alternativ på begge sider av fjorden. Det må likevel ikkje leggjast mykje arbeid inn i løysingar som er lite aktuelle grunna høge kostnader eller dårleg funksjonalitet m.a. med omsyn til tilknytning til framtidig E39, jf drøfting ovanfor.

Fylkesrådmannen registrerer at det er mogleg å bruke statlege verkemiddel for å setje i gang prosessen igjen. Desse er ikkje mykje brukt, då det strid imot prinsippet om kommunalt sjølvstyre. Slike verkemiddel skal berre brukast i unntakstilfelle, og etter at andre løysingar er prøvd.

Fylkesrådmannen meiner det er uheldig å innlemme ferjestø i nærleiken av Førland i kommunedelplan for E39 Stord-Os. Det ville krevje ei ny høyring på planen grunna at planområdet og innhald i planen vil bli endra, noko som vil utsetje Regjeringa sitt vedtak for denne planen.

Fylkesrådmannen meiner fylkeskommunen ikkje bør motsetje seg ein eventuell eiga statleg plan for ferjesambandet Stord- Kvinnherad om staten ønskjer dette.