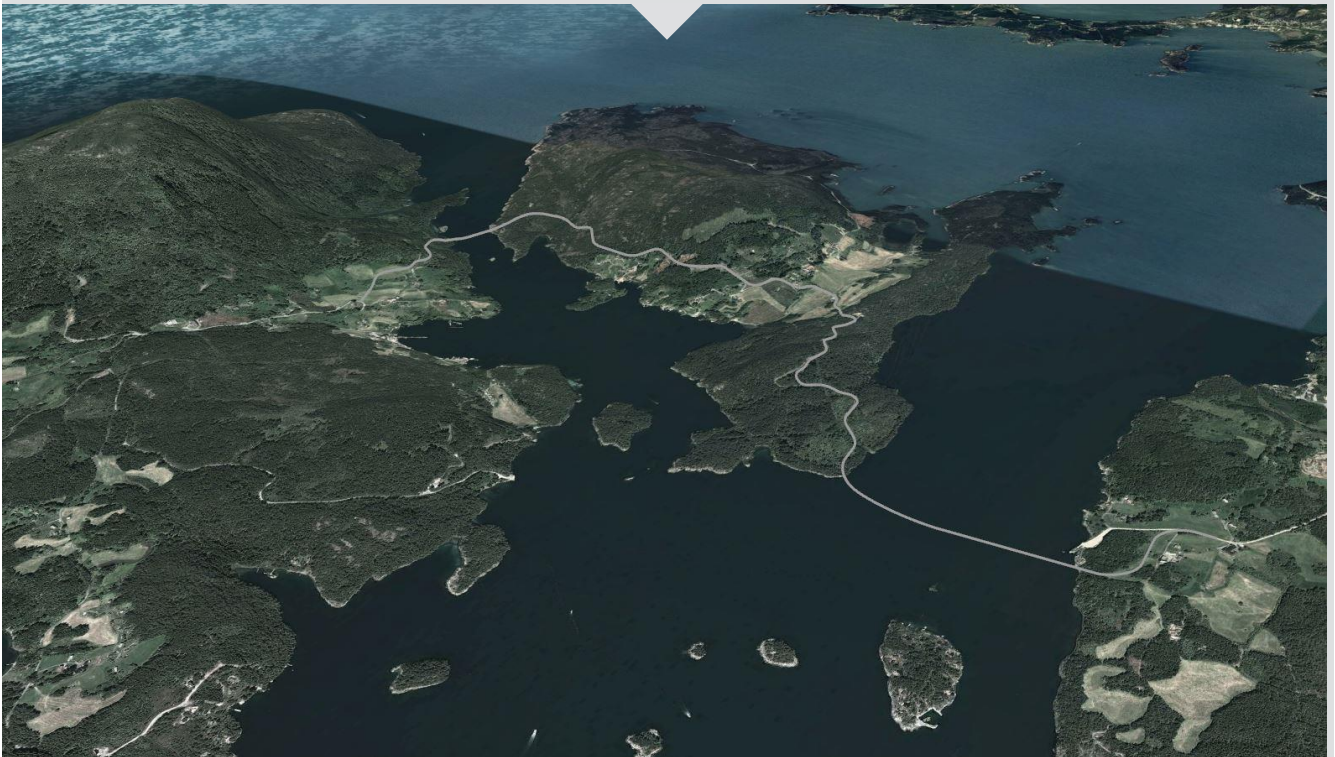


Kvinnherad kommune

Fjelbergsambandet

Planprogram - høyringsutkast
Detaljregulering med konsekvensutgreiing



Oppdragsnr.: 5174907 Dokumentnr.: Versjon: 01
2017-09-01

Oppdragsgjevar: Kvinnherad kommune
Oppdragsgjevars kontaktperson: Anbjørn Høivik
Rådgjevar: Norconsult
Oppdragsleiar: Anders Jamne
Fagansvarleg: Fritjof Stangnes

01	2017-09-01		LMR	ATFOT	FRSTA
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeida av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram av oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

Innhald

1	Innleiing	4
1.1	Føremålet med planprogram og planarbeidet	4
1.2	Føringar for planarbeidet	4
1.3	Planområdet	5
1.4	Dagens situasjon	7
2	Skildring av tiltaket og problemstillingar	8
2.1	Kva reguleringsplanen skal løyse	8
2.2	Alternativvurderingar – lokasjon, brukonstruksjon/- utforming	9
2.2.1	Fjelbergsambandet med brukryssing av Sundnessundet	9
2.2.2	Bru over Sundnessundet	10
2.2.3	Bru over nordre Fjelbergsund	10
2.2.4	Veg på Borgundøy	10
2.2.5	Veg på Fjelbergøy	10
3	Utgreiingsbehov og metode	12
3.1	Generelt	12
3.2	Metode	12
3.3	0-alternativet	12
3.4	Prissette konsekvensar	12
3.5	Ikkje-prissette konsekvensar	13
3.5.1	Landskapsbilete	13
3.5.2	Naturmangfald	13
3.5.3	Naturressursar	14
3.5.4	Nærmiljø og friluftsliv	14
3.5.5	Kulturmiljø	14
3.6	Lokal og regional utvikling	15
3.7	Risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS)	15
3.8	Oppsummering utgreiingstema	16
3.9	Ytre Miljøplan (YM-plan)	17
4	Organisering, framdrift og medverknad	18

1 Innleiing

1.1 Føremålet med planprogram og planarbeidet

Eit forbetra samband mellom dei to Fjelbergøyene (Fjelbergøy og Borgundøy) og Halsnøy har i lengre tid vore eit ønskje i Kvinnherad kommune ettersom det vil betre tilhøve for kommunikasjon, tryggleik, ulike tenestetilbod, sysselsetting og busetting i dette området.

Kommunedelplan (KDP) for Fv. 62 Fjelbergsambandet vart vedteke 27.09.2012, etter at regional mynde trakk sitt motsegn til alternativ 2A jf. tilleggsnotat til Statens vegvesen dagsett 10.01.2012. Kommunestyret vedtok 22.06.2017 i sak 2017/36 etablering av pådrivarselskap for Fjelbergsambandet med føremål «å planlegge og vere pådrivar for å få bygt (evt bygge og drifte) veg, bru og eventuelt tunnelanlegg mellom Halsnøy og Fjelbergøy/Borgundøy».

Det skal no utarbeidast ein detaljreguleringsplan med konsekvensutgreiing (KU) for Fjelbergsambandet. Planen skal løyse ny fylkesvegtrase for samband mellom Borgundøy, Fjelbergøy og Halsnøy. Traseen skal følgje alternativ 2A, i vedteken kommunedelplan, som legg til grunn fast vegsamband mellom Borgundøy og Fjelbergøy, og kabelferje over til Sundnes, Halsnøy. I staden for kabelferje skal reguleringsplanen omfatte ei løysing med ferjefri kryssing av Sundnessundet.

Ettersom ferjefri kryssing ikkje har vore utgreidd tidlegare må denne løysinga vurderast særskild og det skal utarbeidast eit planprogram og konsekvensutgreiing som skal ligge til grunn for planarbeidet. Dette planprogrammet har som føremål å synleggjere tema og problemstillingar som er knytt til planarbeidet og kva konsekvensutgreiingar som må gjerast for å klargjere moglege verknader tiltaket kan ha for omgjevnadane. Planprogrammet skal også presentere opplegget for informasjon, fristar og medverknad frå befolkning og interessentar. Gjennom høyring av planprogrammet er det høve til å påverke kva tema og konsekvensar som er vesentleg og som bør utgreiast nærare.

1.2 Føringar for planarbeidet

Desse dokumenta ligg som føringar for planarbeidet:

- **Kommunedelplan for Fv 62 Fjelbergsambandet (2012)**
Planen er vedteken i kommunestyret den 27.09.2012: «Kvinnherad kommune godkjenner justert kommunedelplan med konsekvensutgreiing for Fv 62 Fjelbergsambandet, alt 2A, jfr § 20-5 i plan og bygningslova av 14.06.1985.»
- **Kommunedelplan for Halsnøy-området 2008-2017**
Planen er vedteken i kommunestyret den 25.09.2008:
«Kvinnherad kommunestyre vedtek med heimel i pbl §20-5 forslag til kommunedelplan for Halsnøy-området 2008 – 2017, datert august 2008 med dette unnatak: Område F-05 og N-04 Prestamarka.
Område F-05 og N-04 Prestamarka ligg i planen som LNF-område.
Kvinnherad kommunestyre ynskjer å ta dette området ut av planen slik at ein kan arbeida vidare om mogleg, og finna løysingar for å byggja ut dette området i reiselivssamanheng.

Kommunestyret har den 18.12.2008 vedtatt ei endring av planen: Området for F-05 og N-04 i Prestamarka, Fjelbergøy, skal i kommunedelplan for Halsnøy-området 2008 – 2017 ha arealbruksstatus som landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF). Til kommunedelplanen skal denne retningslina med tilhøyrande kartillustrasjon gjerast gjeldande: "Område F-05 og N-04 Prestamarka ligg i planen som LNF-område. Kvinnherad kommunestyre ynskjer at ein kan arbeida vidare om mogleg, og finna løysingar for å byggja ut dette området i reiselivssamanheng."

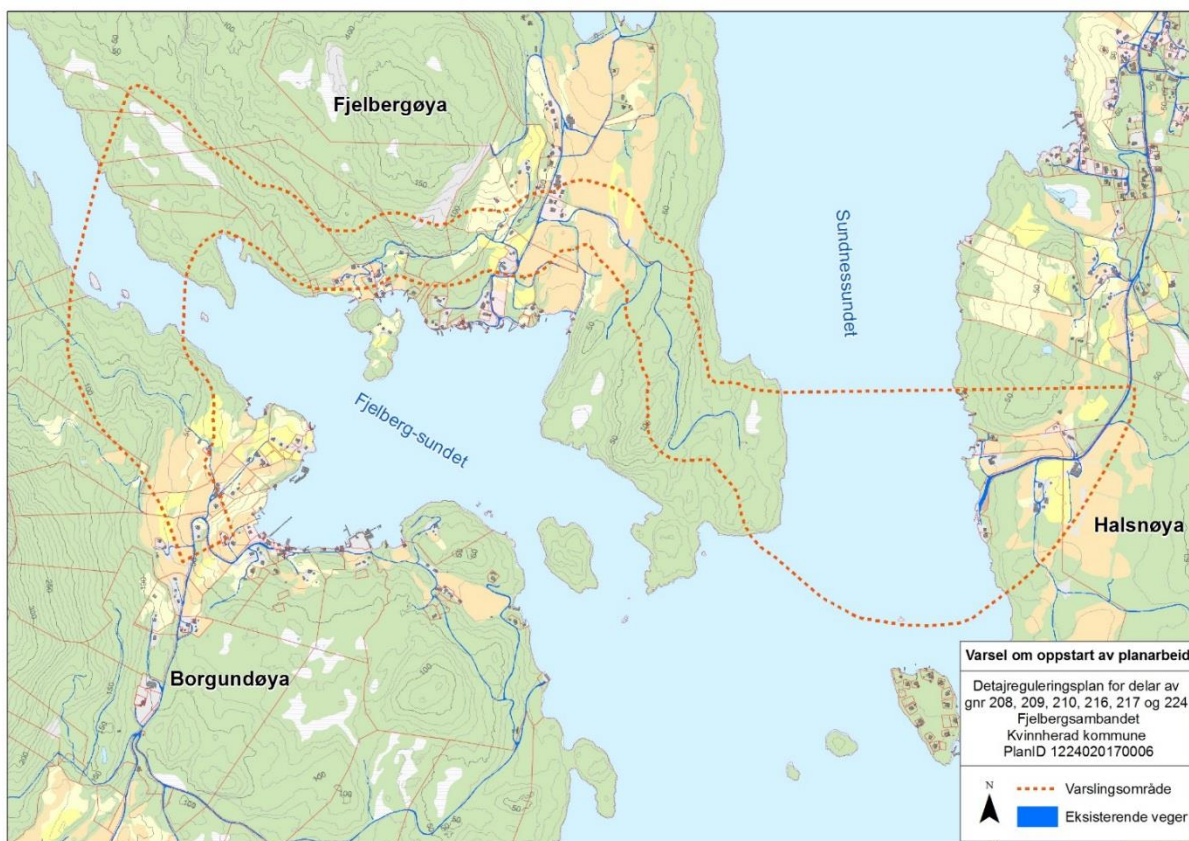
- **Ny arealdel til kommuneplan for Kvinnherad kommune 2016-2026 (under arbeid)**
Ny arealdel til kommuneplan skal gjelde for heile kommunen og erstatta seks noverande kommunedelplanar. Ny arealdel har vore til høyring og vert lagt fram til sluttvedtak i kommunestyret hausten 2017.

1.3 Planområdet

Planområdet strekker seg frå Halsnøy over til Fjelbergøy og Borgundøy i Kvinnherad kommune (figur 1 og 2).



Figur 1. Oversiktskart over Fjelbergøyene i Kvinnherad kommune. Øyene Fjelberg og Borgundøy, med samlenamnet Fjelbergøyene, ligg mellom Stord og fastlandsdelen av Kvinnherad, sørvest for Halsnøy.



Figur 2. Oversiktskart over planområdet. Varslingsområde for oppstart av reguleringsplan med planprogram er markert med raud stipla line.

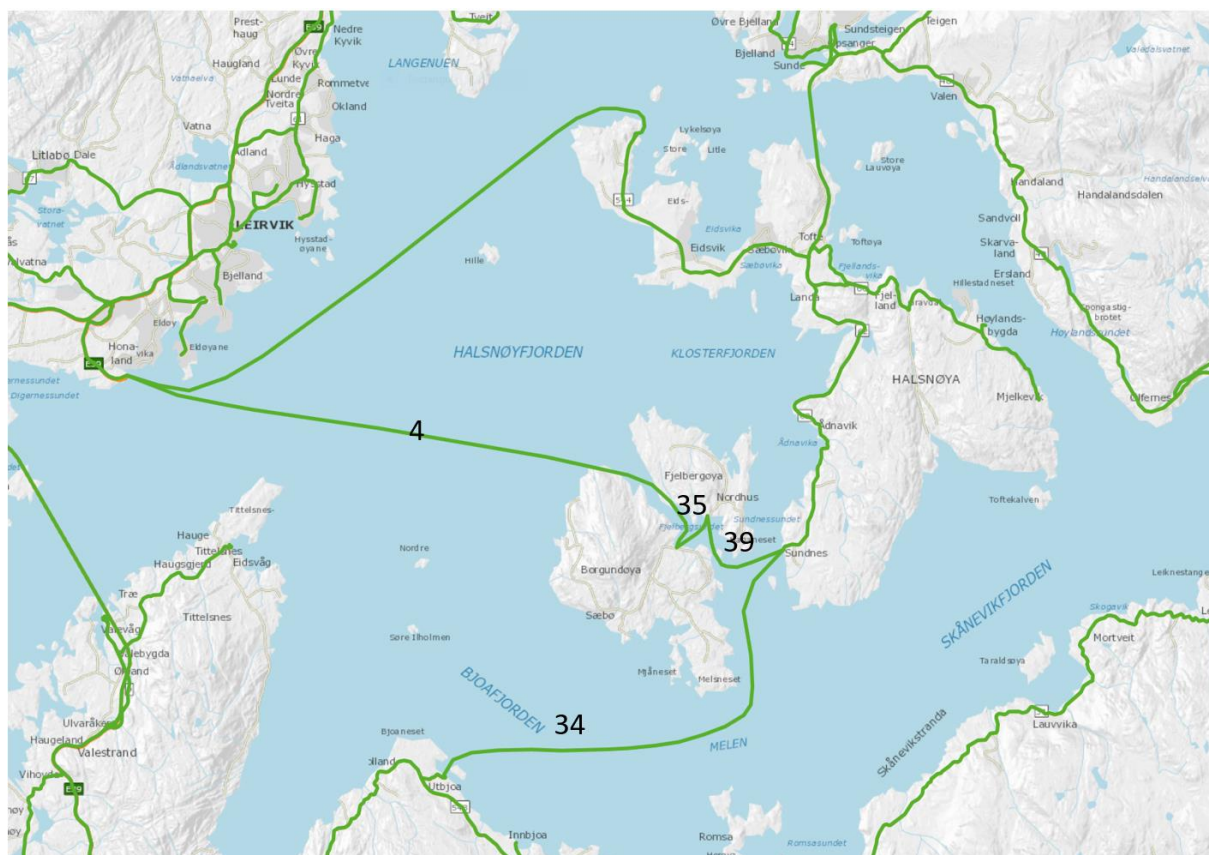
1.4 Dagens situasjon

Fjelbergøy og Borgundøy ligg heilt sør i Kvinnherad kommune. Det bur om lag 100 personar øyane. Busetnaden finst i hovudsak på stadene Sundet og Sæbø på Borgundøy og på Fjelberg. Det er registrert 79 innbyggjarar på Borgundøy og 20 på Fjelbergøy pr 1.1.2017. Folketalet har lagt stabilt på Fjelbergøy dei siste ti åra, medan det har vore ein nedgang i folketalet på Borgundøy. Skule og barnehage vart nedlagd i 2016, men det er framleis butikk på Borgundøy.

"Fjelbergruta" trafikkerer strekninga Borgundøy-Fjelbergøy-Sundnes-Utbjoa. Det er 4-6 daglege turar kvar veg. Skjersholmane på Stord vert inkludert i sambandet eit par turar kvar helg. Overfartstida mellom Sundnes og Borgundøy er om lag 20 min. Mellom øyane tek overfart ca 5 min. og mellom Sundnes og Utbjoa 45 min.

Ferjetrafikken mellom Fjelbergøyane og Sundnes utgjør i snitt i underkant av 40 bilar kvar dag (figur 3). Vinterstider det ca 20 bilar kvar dag, og om sommaren ca 40 bilar kvar dag. Mellom Sundnes og Utbjoa er trafikktala omlag det same (data er hente frå Ferjedatabanken). Dei siste 10 åra har trafikken auka mellom Fjelbergøyane og Sundnes medan trafikken mellom Sundnes og Utbjoa har gått ned. Det er mange fritidsbustader på Fjelbergøyene og i sommarhalvåret er trafikken på ferjesambandet vesentleg større enn om vinteren. Nedlegging av skulen har ført til vesentleg auke i persontrafikken særleg i vinterstid. Fleire har bil ståande på Sundnes noko som også påverkar trafikktala.

Det er få arbeidsplassar på øyane, og dei fleste har arbeidsplassen sin utanfor Fjelbergøyane andre stader i Kvinnherad eller på Stord. I tillegg til ferje inngår Fjelbergøyane og Sundnes i snøggbåtsambandet mellom Bergen, Stord, Etne og Vindafjord.



Figur 3. ÅDT tufta på faktiske tall 2016 (tal på bilar per dag).

2 Skildring av tiltaket og problemstillingar

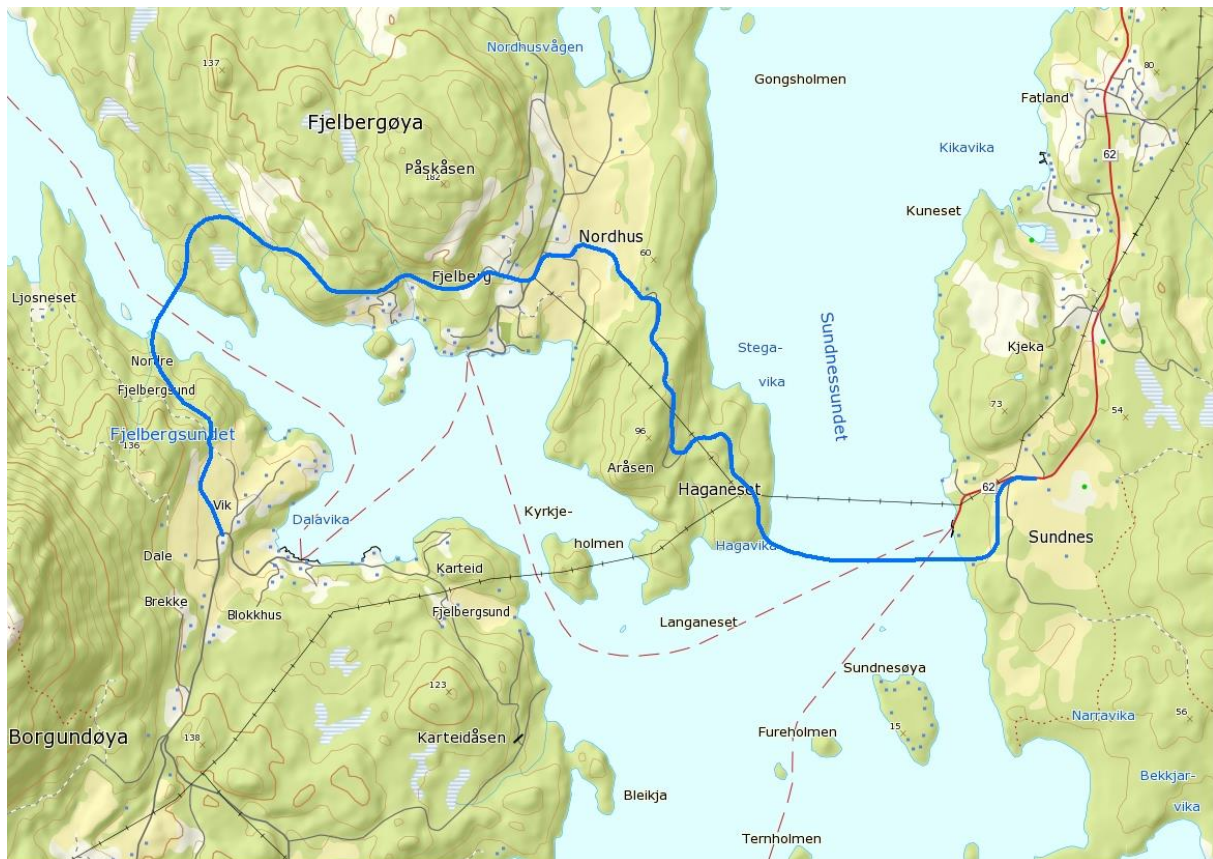
2.1 Kva reguleringsplanen skal løyse

Reguleringsplanen skal løyse nytt samband til Fjelbergøyene.

Alt. 2A (figur 4) vert lagt til grunn for reguleringsplanen. Traseen inneberer ferje over Sundnessundet og er frå før vedteke i KDP. Ferje over Sundnessundet vert i reguleringsplanen erstatta med bru (figur 5). Traseen med ferjefri kryssing er ikkje greid ut tidlegare, i planarbeidet skal det difor arbeidast med å finne ei optimal plassering av brua.



Figur 4. Alternativ 2A som er vedteken i kommunedelplanen for fv. 62 Fjelbergsambandet (2012)



Figur 5 Alternativet som skal regulerast er alternativ A2 i kombinasjon med bru over Sundnessundet.

2.2 Alternativvurderingar – lokasjon, brukonstruksjon/-utforming

2.2.1 Fjelbergsambandet med brukryssing av Sundnessundet

Traseen er om lag 5,6 km langt og består av 2 bruer. Parsellen består av:

- 350 m adkomstveg og kryss på Sundnes.
- 600-720 m bru over Sundnessundet (brulengda avheng av løysing).
- 1900 m veg mellom brufeste og bygda Fjelberg.
- 1500 m delvis nybygd veg til brukar ved nordre Fjelbergsund.
- 260 m ny bru over nordre Fjelbergsund.
- 850 m ny veg mot Dale/Dalevika på Borgundøya.

Primært består vegen av 1-felt veg med møteplassar (figur 6). Bru over Sundnessundet er tenkt som ein to-feltsveg utan fortau. Vegklasse er tenkt A3 med nokre fråvik. Det er ein dialog med Statens vegvesen om krav til vegklasse. Samstundes er det utfordringar med å halde krav til stigning på 8% og minimum 60 m radius.

På strekning brufeste Sundnessundet og til bygda Fjelberg er det i dag ein skogsveg. Det er tenkt å gjenbruka denne, med nokon oppgraderingar. Slik gjenbruking av vegen var og intensjonen når den vart bygd. Det må byggast møteplasser, oppgradere bæreevne til Bk10, setjast opp noko autovern og gjerast mindre justeringar av vertikalkurvatur.

På strekninga Fjelberg og til brufeste Nordre Fjelbergsund er det meste av strekninga nybygd veg. På denne strekninga er det lettare å halde kravet til valt vegklasse. På strekninga ved Havnen/Havnevika er det korte parti som skal sjekkast ut for rasfare.

2.2.2 Bru over Sundnessundet

Skisseprosjekt for bru pågår og det er enno ikkje gjort val av bruløysing. Det kan vere aktuelt med ei løysing med tre bruspen og brukasse av stål eller betong, flytebru kan og vere aktuelt. For løysinga med tre bruspen vert det vurdert 2 brupilarer plassert på grunner i sjø på kote -15 m. Samla brulengde for denne løysinga er 720 m. Det vert ikkje lagt opp til utfylling i sjø, og seglingsløp er forslått til 2 stk - 100 x 22 m. Tilråding i skisseprosjektet vert lagt til grunn i reguleringsplanarbeidet.

2.2.3 Bru over nordre Fjelbergsund

Brulengde blir 230-260 m og fordelast på hovudspenn på 130 m der resten blir sidespen. På Borgundøy kan det bli noko utfylling i staden for viadukt. Det kan bli brukasse i stål på hovudspenn og betong på sidespen. Seglingsløp blir 100 x 22 m eller noko smalare. Ei brusøyle blir plassert på grunne i sjø ved Borgundøy.

2.2.4 Veg på Borgundøy

Denne parsellen har en krevjande stigning opp og over Kollåsen og ned igjen på Dalesida.

2.2.5 Veg på Fjelbergøy

Samla veglengde på heile strekninga er 3350m. Det blir ca 150 m ny veg ved brufeste på Fjelbergøy og inn til eksisterande skogsveg. Strekninga følgjer i hovudsak trase til eksisterande skogsveg med lengde på ca. 1950 m. Min. radius er R-35 m. Trase for eksisterande skogsveg kan gjenbrukas. Bereevne kan aukast med geonett/geotekstil på deler av strekninga. Noko autovern må settast opp, og nye møteplassar må byggast.

Frå tettstaden Fjelberg må det i hovudsak byggast heilt ny veg med lengde på ca. 1500m. Det er mykje snaufjell, med til dels krevjande tilkomst.

A3 Atkomstveger i spredt bebyggelse, fartsgrense 50 km/t

I spredt bebygde områder bør ikke atkomstvegene være lengre enn 3 km og ikke ha ÅDT > 300.

Dersom vegen er lengre, trafikkgrunnlaget høyere eller høyere fartsgrense ønskes, utformes vegen etter krav som gjelder for samleveger.

Tverrprofil

Vegen bør bygges med tverrprofil som vist i figur C.2.



Figur C.23: Tverrprofil A3, 4 m vegbredde (målt i m)

Horisontal- og vertikalkurvatur

På fri vegstrekning bør vegen utformes etter krav gitt i tabell C.19. For strekninger med horisontalkurveradius ≤ 500 m er krav til breddeutvidelse gitt i kapittel F.3.

Tabell C.19: Prosjekteringstabell for A3

Minste horisontalkurveradius	60 m
Stoppsikt	45 m
Møtesikt	100 m
Minste høybrekkskurveradius, møtesikt	1100 m
Minste lavbrekkskurveradius	400 m
Maksimal overhøyde	8 %
Maksimal stigning	8 %
Største resulterende fall	11,3 %
Minste resulterende fall	2 %

På 1-feltsveger skal det anlegges møteplasser med om lag 250 m avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det er sikt fra en møteplass til den neste. Møteplassene utformes ved at kjørebanelen utvides til 6 m over en lengde på 20 m med 15 m overgangsstrekning til hver side. Anbefalt totallengde er 50 m. Møteplassene legges på den siden av vegen hvor det er mest hensiktsmessig.

Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel E.7.6.

Figur 6 Vegutforming etter krav i SVV handbok N100.

3 Utgreiingsbehov og metode

3.1 Generelt

Planprogrammet legg til grunn at veg- og bruanlegget på Fjelbergøy og Borgundøy er i tråd med tilrådd og vedteke alternativ 2A i KDP for Fv 62 Fjelbergsambandet. Det vert i tillegg lagt til grunn at kabelferge mellom Sundnes og Fjelbergøy vert erstatta med bru og at konsekvensutgreiinga difor dels er tufta på vedteke alternativ og dels på nytt brualternativ. Ny ferjekai på Fjelbergøy går ut og vert erstatta med bru, noko som vil gje endra totalverknad.

3.2 Metode

Statens vegvesen si handbok V712 Konsekvensanalyse vert lagt til grunn for arbeidet med konsekvensutgreiing og verknadsvurdering. For detaljar kring metode vert det vist til V712.

3.3 0-alternativet

0-alternativet er eit samanlikningsalternativ som det/dei alternativa som vert regulert skal samanliknast mot i konsekvensutgreiinga. 0-alternativet er dagens løysing eller vedteke plan for ny løysing om slik plan finns.

For sambandet over Fjelbergøy og Borgundøy er det godkjend alternativ 2A frå kommunedelplanen med justering av lineføring etter brev frå Hordaland Fylkeskommune av 14.12.11 som utgjer 0-alternativet

I arbeidet med reguleringsplanen vil vegtraseen bli optimalisert. Strekninga er tidlegare konsekvensutgreidd og skal ikkje konsekvensutgreiast på nytt. Det er likevel naudsynt å avklare om det er endringar i verdigrunlaget for ikkje- prissette konsekvensar, og verknadene for ikkje-prissette konsekvensar skal gjerast greie for i reguleringsplanen for heile veganlegget.

Det er endringar i konsekvens frå eit 0-alternativ med ny ferjekai på Fjelbergøy og kabelferje til ei løysing med bru mellom Fjelbergøy og Sundnes. For denne delen av veganlegget vil det derfor bli gjennomført konsekvensutgreiing som skildra i dette planprogrammet.

3.4 Prissette konsekvensar

Alternativ 2A i KDP Fv. 62 Fjelbergsambandet hadde minst netto nytte av dei alternativa som var til vurdering. Når ein legg til kostnadene med ei bru og trekker frå kostnadene med kabelferje vil tiltaket framleis ha låg netto-nytte. Det vert ikkje utarbeidd noko ny nytte/kostnads-analyse, men det skal utarbeidast kostnadsoverslag etter ANSLAG-metoden med +/- 10% nøyaktigheit.

Det vert utført ei trafikkanalyse tufta på erfaringstal frå tilsvarande fastlandsamband. Tradisjonelle trafikkmodellar for å framskrive trafikktalet eignar seg dårleg til denne type prosjekt. Sjølv med særskild stor prosentvis trafikkvekst vil trafikken være relativt låg. Trafikken nord for Sundnes på Halsnøy er på mellom 100 og 250 i dag.

I KDP vart det vist til at trafikkvolum er så lite at det ikkje var aktuelt å utarbeide støykart. For å illustrere moglege endringar i støvsituasjon særleg ved fritidsbustader og bustader vert det likevel tilrådd

å utarbeide støykart sjølv om trafikkgrunnlaget er lågt. Låge trafikktaal betyr at det ikkje er aktuelt å utføre vurdering av luftkvalitet.

3.5 Ikkje-prisette konsekvensar

Som del av arbeidet med KDP Fv 62 Fjelbergsambandet vart det utarbeidd konsekvensutgreiing. Alternativ 2A vart etter kvart vedteke, og for ikkje-prisette konsekvensar vart det konkludert slik:

Ikkje-prisette konsekvensar i KDP	Alternativ 2A
Landskapsbilete	Middels negativ (--)
Naturmangfald(sjø og land)	Ubetydeleg til lite negativt (0/-)
Naturressursar	Lite til middels negativt (-/--)
Nærmiljø og friluftsliv	Ubetydeleg til lite positivt (0/+)
Kulturmiljø	Middels negativt (--)

Konsekvensutgreiinga for alternativ 2A i kombinasjon med bru til Sundnes må sjekke ut i kva grad det er naudsynt med å oppdatere verdigrunnlaget som låg til grunn for KDP-arbeidet og samstundes revidere verknadene av endeleg fastsette trasear og konstruksjonar. Dette gjeld for alle dei fem ikkje-prisette tema. Handbok V712 Konsekvensanalyse (tidlegare Handbok 140) har endra seg noko sidan konsekvensutgreiinga for kommunedelplanen vart utarbeidd og det vil av den grunn kunne vere aktuelt med nokre tilpassingar.

3.5.1 Landskapsbilete

KDP for Fjelbergsambandet konkluderte med at tiltaket vil ha middels negativ konsekvens for landskap men då med kabelferje til Halsnøy. Eit heilt ferjefritt samband vil gje andre verknader enn det som har vore vurdert til no.

Landskapsformer og -elementer vil bli omtalt i konsekvensutgreiinga. Landskapshensyn vil bli integrert i arbeidet med å utvikle bruløysinga. Omfang, konsekvens og avbøtande tiltak vil bli vurdert.

Som kunnskapsgrunnlag for vurdering av landskap vil vi nytte:

- Den europeiske landskapskonvensjonen, CETS No.176 av 2004
- Landskapskartlegging av Hordaland fylke rapport 02-2009
- Puschmann O, 2004: Landskapstyper langs kyst og fjord i Hordaland. NIJOS rapport 10/2004
- Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke, Aurland naturverkstad 2011
- Nasjonalt referansesystem for landskap, NIJOS 2005
- Råd om landskap i kommunal planlegging i Hordaland, Hordaland fylkeskommune 2011
- Kulturhistorisk vegbok Hordaland, Hordaland fylkeskommune Nord4 bokverksted 2004
- Regionale landskapsområde og friluftsområde, nettstad-adressa <http://kart.ivest.no>

3.5.2 Naturmangfald

KDP for Fjelbergsambandet konkluderte med at tiltaket vil ha ubetydelig til lite negativ konsekvens for naturmangfald, men då med kabelferje til Halsnøy. Eit heilt ferjefritt samband vil gje andre verknader enn det som har vore vurdert til no.

Planområdet er for ein stor del yngre furuskog på skrinne mark og jordbruksareal. Ved utarbeiding av kommunedelplanen for Fjelbergsambandet vart det gjort grunding undersøking av verdiar både på

land og i sjø i tiltaksområdet på Fjelbergøyane. For denne delen av prosjektet er det ikkje behov for grundigare undersøkingar anna enn å synfare om arealbruken i aktuelle verdifulle område er endra. Ved ei optimalisering av veglinja på Fjelbergøy kan det verte noko negativ verknad på viktige naturtypelokalitetar som er registrert. Det vil vere naudsynt å synfare aktuelt tiltaksområde på Sundnes. Eit område som primært består av lauvskog og dyrkamark. Det er ikkje registrert viktige naturverdiar på Sundnes. Endeleg planforslag vert vurdert med omsyn til naturmangfaldlova.

3.5.3 Naturressursar

KDP for Fjelbergsambandet konkluderte med at tiltaket vil ha lite til middels negativ konsekvens for naturressursar, men då med kabelferje til Halsnøy. Eit heilt ferjefritt samband vil gje andre verknader enn det som har vore vurdert til no.

Aktuelle naturressursar i planområdet er knytt til landbruk og naturressursar i sjø. Det er ikkje påvist at det er særlege verdiar knytt til fiskeri og akvakultur i influensområdet for planlagt bru over Sundnessundet. I KDP for Fjelbergsambandet er konsekvens for landbruk vurdert som lite til middels negativt. Det er teke utgangspunkt i oppgradering av eksisterande skogsbilveggar og bygdeveggar. Ved brusamband til Sundnes vil det vere behov for å gjere noko inngrep i dyrka mark på Halsnøy for framføring av veg. I samband med konsekvensutgreiinga vert det laga oversyn over permanent og mellombels arealforbruk.

3.5.4 Nærmiljø og friluftsliv

KDP for Fjelbergsambandet konkluderte med at tiltaket vil ha ubetydeleg til liten positiv konsekvens for nærmiljø og friluftsliv men då med kabelferje til Halsnøy. Eit heilt ferjefritt samband vil gje andre verknader enn det som har vore vurdert til no.

Tilgjenge til turområde på Fjelberg vert betre og samstundes vil sjølve tiltaket betre kommunikasjonen mellom bygdene på alle tre øyane. Støy kan verke negativt både for nærmiljø og friluftsliv, men med små trafikkmengder, lag fart og spreidd busetnad vil støyulempene i dette tiltaket vere små. Verdivurderinga skal oppdaterast og eventuelle verdiar i planområdet på Halsnøy skal leggst til. Verknadene av det endelege tiltaket skal vurderast.

3.5.5 Kulturmiljø

KDP for Fjelbergsambandet konkluderte med at tiltaket vil ha middels negativ konsekvens for kulturmiljø, men då med kabelferje til Halsnøy. Eit heilt ferjefritt samband vil gje andre verknader enn det som har vore vurdert til no.

Kulturminne og kulturmiljø er kjelder til kunnskap om fortidas samfunn og levevilkår. Kulturminna er ein ikkje-fornybar ressurs og må forvaltast på ein slik måte at dei ikkje blir øydelagde, men kan overleverast til nye generasjonar. Langs strandsona ved og oppå neset på Sundnes er det eit stort omfang av registrerte gravrøyser, samt busetnads- og aktivitetsspor frå steinalder og bronsealder. Aust på Fjelbergøy er det registrert ei gravrøys ved Munkura. KDP nemner at det er potensiale for ytterlegare funn av automatisk freda kulturminne i området. Potensiale for funn av marine kulturminne i Sundnessundet må òg vurderast.

KU som ligg føre for alt. 2A har vurdert konsekvens for kulturmiljø til middels negativ (– –). Hordaland fylkeskommune trakk si motsegn til denne traseen etter at vegline vart justert (jf. tilleggsnotat SVV, 2012). Verknader for kulturmiljø og kulturminne av nytt brusamband skal vurderast, herunder visuelle nær- og fjernverknader.

3.6 Lokal og regional utvikling

Det er normalt at ferjeavløysingsprosjekt gjev rask trafikkvekst på kort sikt før det igjen vert ei ny likevekt. Låg rutefrekvens på ferjene og låge trafikkstal gjev ikkje eit riktig bilete av trafikkpotensialet. Ved eit brusamband vil innbyggjarane på øyane få endra reisevanar som langt på veg vil likne det som er vanleg i samfunnet. Det er venta at ferie- og fritidsreiser vil auke monaleg og nedbetaling av Halsnøytunnelen i 2023 vil og spele inn. Det er ikkje venta stor trafikkvekst utover dette, men sjølv med ei kraftig prosentvis auke i trafikken vil tala framleis vere låge all den tid dette sambandet endar på to mindre øyer. Fastlandsambandet vil kunne auke både bustadbygging og folketalet på øyane.

Endring i reisetider som følgje av nedlegging av ferje skal og vurderast under dette tema inkludert følgjene ved å legge ned sambandet Sundnes-Utbjøa.

3.7 Risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS)

Det vil bli utarbeida ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) i samsvar med plan- og bygningslova. Jamfør § 4-3 i PBL skal det gjennomførast ROS som viser alle risiko- og sårbarheitstilhøva av betydning for om arealet er eigna til utbyggingsføremål, og eventuelle endringar i slike tilhøve som følgje av planlagt utbygging. Analysen skal omfatte heile planområdet og må tilpassast planområdet sin kompleksitet. I vedteken KDP er det ikkje gjennomført ROS-vurdering.

ROS-analysen vil basere seg på eksisterande informasjon og dokumentasjon om planområdet. Den blir utarbeidd i tråd med DSB sin rettleiar: *Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017)* og hovudprinsippa i NS 5814:2008 *Krav til risikoanalyser*. Dokumentet «Akseptkriterium og metode for ROS-analyser i Kvinnherad kommune» (2013) gjev grenseverdiar for sannsynlegheit og konsekvens og viser kva som er akseptabel risiko for kvart enkelt tema som blir utgreidd.

3.8 Oppsummering utgreiingstema

Tabell 1. Oversikt over tema som skal utgreiast i planarbeidet.

Utgreiingstema	Eksisterande kunnskap	Behov for utgreiing
Ikkje-prisette konsekvensar		
Landskap	Kommunedelplan (KDP) for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU. http://kart.i.vest.no	Supplerande synfaring i planområdet. Omfangs- og konsekvensvurdering og avbøtande tiltak.
Naturmangfald	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU, naturbase.no, artskart.no mm.	Supplerande synfaring i planområdet for evt. oppdatering av verdigrunnlag. Omfangs- og konsekvensvurdering.
Nærmiljø og friluftsliv	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU, data frå SBB og kommuneplanar	Supplerande synfaring i planområdet for evt. Oppdatering av verdigrunnlag. Omfangs- og konsekvensvurdering.
Naturressursar	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU, markslag (AR5)	Supplerande synfaring i planområdet. Avklare permanent og mellombels forbruk av dyrka mark. Omfangs- og konsekvensvurdering.
Kulturmiljø	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU, askeladden.no	Supplerande synfaring i planområdet. Omfangs- og konsekvensvurdering
Prisette konsekvensar		
Støy	KDP fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU	Det vert utarbeida støykart.
Luftforureining	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU	Det er for lite trafikk til at det er trong for å vurdere luftforureining.
Samfunnsnytte	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet m/KU	Kostnadsberekningar (Anslag).
Andre tema		
Lokal og regional utvikling	KDP for fv. 62 Fjelbergsambandet, SSB	Verknad for lokal og regional utvikling skal vurderast.
Risiko og sårbaranalyse (ROS)	DSBs rettleiar om ROS, NS 5814:2008, Fastsette akseptkriterium for ROS i Kvinnherad kommune (2013)	Fareidentifikasjon og utarbeiding av ROS-analyse for relevante uønskete hendingar.

3.9 Ytre Miljøplan (YM-plan)

Tiltak som kjem fram i konsekvensutgreiinga skal vidareførast til Ytre Miljø-planen (YM-planen). YM-planen bygger på KU for følgande tema:

- Landskapsbilete
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfald
- Kulturmiljø

Det vert utarbeida støykart. Luftforureining er ikkje tema i denne planen. Grunnforureiningssituasjonen blir ikkje utgreidd i KU, det er ikkje mistanke om forureina grunn. Tiltak og behov for fysisk kartlegging som kjem fram under innleiande analyser vidareførast til YM-plan der desse kan planleggast i takt med prosjektutviklinga.

4 Organisering, framdrift og medverknad

Forslagsstillar er Kvinnherad kommune. Norconsult er plankonsulent og vil stå for utarbeiding av planen.

Forslag til planprogram blir sendt på høyring til offentleg mynde og organisasjonar med interesser i planområdet. Planprogrammet blir også lagt ut til offentleg ettersyn på Rådhuset i Kvinnherad kommune og på kommunen og Norconsult sine nettsider. Grunneigarar, innbyggjarar og andre som har interesser i saka får moglegheit til å påverke planprosessen gjennom innsending av innspel i høyringsperioden for planprogrammet (høyringsfrist er 6 veker). Fastsett planprogram skal leggast til grunn for planarbeidet.

Melding om oppstart av planarbeidet vil samstundes kunngjerast gjennom annonse i minimum ei avis, på kommunen si nettside og gjennom brev til offentleg mynde, organisasjonar og naboar. Etter høyringsperioden vert eventuelle innspel vurdert og innarbeidd i planprogrammet, før dette skal vedtakast politisk i Kvinnherad kommune.

Regelverket for konsekvensutgreiingar sikrar brei medverknad i heile planprosessen. I vidare saksgong der forslag til reguleringsplan med tilhøyrande konsekvensutgreiing skal handsamast administrativt og politisk i kommunen, vil det også vera ein open prosess, med høyring og offentleg ettersyn, som i andre plansaker etter plan- og bygningslova.

Tabell 2. Fasar og tidsplan for planprosessen framover

Fase	Tid
Høyring og offentleg ettersyn av planprogram og oppstartsmelding av planarbeidet Uttalefrist er minimum 6 veker	Uttalefrist 15.oktober 2017
Handsaming av merknader og fastsetjing av planprogram Vedtak i Kvinnherad kommune om gjeldande planprogram etter at innkomne merknader er vurderte	20 oktober 2017
Arbeid med detaljregulering og konsekvensutgreiing Planprogrammet leggast til grunn for planarbeidet	21. august - 30. oktober 2017
Høyring av planframlegg Høyring og offentleg ettersyn av reguleringsplan med konsekvensutgreiing	1. november - 15. desember 2017
Handsaming av merknader, justering og ferdigstilling av planframlegg På bakgrunn av høyringa skal ansvarleg mynde ta stilling til om det er trong for særskilde utgreiingar/dokumentasjon i planarbeidet før det vert fatta vedtak	01. desember – 17. desember 2017
Godkjenning av planframlegg Reguleringsplan med konsekvensutgreiing til endeleg vedtak i Kvinnherad kommunestyre	21. desember 2017
Kunngjering av vedteken plan	21. – 31. desember 2017

