



Norconsult AS  
Postboks 1199  
5811 BERGEN

## **Kvinnherad - Detaljreguleringsplan for Fjelbergsambandet - Del av gnr 208 mfl.- Oppstart av planarbeid - Høyring av planprogram**

Vi viser til brev av 09.04.2017 med uttalefrist 15.10.2017. Saka gjeld melding om oppstart av planarbeid og høyring av planprogram for detaljreguleringsplan for Fjelbergsambandet.

Kommunedelplan (KDP) for Fjelbergsambandet vart godkjent i 2012 med trasealternativ 2A. I kommunedelplanen er det planlagt ei løysing med kabelferje for kryssing av Sundnessundet. I staden for kabelferje vil reguleringsplanen no omfatte ei bruløysing over Sundnessundet. Det vert difor utarbeidd eit nytt planprogram som grunnlag for seinare konsekvensutgreiing.

Brukryssing av Sundnessund har ei total lengde på om lag 630 meter. Val av bruløysing er ikkje avklara. Køyrevegen skal ha eit køyrefelt og møteplassar for kvar 250 meter. Total vegbreidde vil vere 4 meter med skulder, tilsvarande vegklasse A3.

### Vurdering

Eit planprogram skal gjere greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar opplegg for medverknad, alternativ som vert vurdert og trong for vidare utgreiingar, jf. pbl. § 4-1 andre ledd.

Eit viktig element i arbeid med planprogram er å vurdere relevante og realistiske alternativ. Alternativvurderingar kan t.d. omhandle alternative område for lokalisering av det aktuelle tiltaket, om ulik plassering innanfor planområdet og om alternative tiltak for å redusere ulempene av ei føreslegen utbygging. I forslag til planprogram er det to alternativ som vert vurderte, 0-alternativet (gjeldande KDP) og bruløysing. Fylkesmannen meiner forslag til planprogram med fordel kunne vurdert fleire alternativ for kryssing av Sundnessund for å få eit breiare avgjerdsgrunnlag, slik ein gjorde i tidlegare planprogram for kryssing av Fjelbergsundet. Det kunne til dømes vert tenleg å få vurdert eit tunnelalternativ i planprogrammet.

I forslag til planprogram vert det vist til tidlegare undersøkingar av biologiske verdiar både på land og i sjø. Det er no om lag ti år sidan desse undersøkingane vart utførde. På den terrestre sida, dvs. på land, har det skjedd ei utvikling på desse ti åra i forhold til kunnskap om viktige naturtypar og raudlisteartar. På bakgrunn av dette meiner Fylkesmannen at det bør gjennomførast nye undersøkingar av biologiske verdiar i planområdet. Tilsvarande er truleg ikkje like aktuelt for det marine miljøet, men for nye alternativ som ligg utanfor tidlegare

utgreidde alternativ, som bru over Sundnessundet og ev. fylling i Fjelbergsundet, må det gjerast tilleggsundersøkingar.

Vi vil allereie no opplyse om at utfylling i Fjelbergsundet vil vere konfliktfullt i høve til nasjonale strandsoneverdiar, jf. pbl. § 1-8. Fylkesmannen rår i frå løysingar som inneberer større utfyllingar i Fjelbergsundet. Når det gjeld kryssing av Sundnessund må konsekvensar for landskapsbilete vektleggjast høgt. Planarbeidet må søke løysingar som dempar negative verknader for landskapet. Elles er jordvern og kulturlandskap viktige verdiar som må leggjast vekt på ved optimalisering av vegtraseen i høve til traséalternativ 2A.

Det er registrert 79 innbyggjarar på Borgundøy og 20 på Fjelbergøy. Ferjetrafikken mellom Fjelbergøy og Sunde utgjer i snitt i underkant av 40 bilar kvar dag. Vi saknar difor omtale av om dette er eit realistisk og gjennomførbart prosjekt. Fjelbergsambandet er ikkje omtalt i regional transportplan 2018-2021 eller nemnt som ferjeavløysingsprosjekt. I følge RTP s. 33 er det «ikkje rom for å sette i gang større nye enkelståande investeringsprosjekt på fylkesvegnettet fullfinansiert med fylkeskommunale midlar i perioden».

Vi meiner elles at det er tenlege emne i planprogrammet som vert lista opp for nærare konsekvensutgreiing.

Vi ønskjer lykke til vidare med planarbeidet.

Med helsing

Egil Hauge  
seksjonsleiar

Christian Johan Alstad  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Kopi til:

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Statens Vegvesen, Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger
Kvinnherad kommune	Rosendalsvegen 10	5470	Rosendal

Til  
Norconsult AS  
v/ Fritjof Stangnes

**Fjelbergsambandet. Framlegg til kommunedelplan. Høring/ettersyn.**

I området ved Havnen på Fjelbergøy ble det i 2006 opprettet et veglag som omfatter alle eiendommene i området.

Veglaget har i dag ansvar for den private vegen fra Havneviken og bort til Kommunal vei.

Veglaget har følgende merknader til saken:

Veialternativ 2A innebærer et trasèvalg som får konsekvenser både for den nåværende vei og for veglaget. Over en lengre strekning er den foreslåtte veien (2A) delvis lagt i samme trasè, delvis parallelt, men i varierende høyde i forhold til nåværende vei. Mesteparten av nåværende vei vil bli fjernet. Dersom veg alternativ 2A skal realiseres må alle eiendommene knyttet til veglaget sikres akseptabel tilknytning til den nye veien.

Veglaget vil påpeke at dette kan være problematisk pga høydeforskjell mellom ny, og eksisterende vei. Dette vil innebære ekstra kostnader og eventuelt at grunneiere må avstå areal til å få på plass brukbare løsninger. Det vil også bli utgifter med ny jordskifterettsak, for den gjenværende del av den private vegen.

Og i anleggsperiode må det sikres tilkomst til eiendommene i veglaget, som blir berørt.

Haugesund 09.10.17

Mvh  
Evvy Aasbø  
Leder i veglaget

**Fra:** Terje Simonsen <Terje.Simonsen@hvl.no>  
**Sendt:** 10. oktober 2017 09:13  
**Til:** Stangnes Fritjof  
**Kopi:** Terje Simonsen; Atle reidar Aasbo  
**Emne:** Merknader til varsel om oppstart  
**Vedlegg:** 457938torsd030708red.doc; merknader fra 210-2 og 210-3.doc

3

Bergen, 10/10-2017

Norconsult AS  
v. Fritjof Stangnes  
[fritjof.stangnes@norconsult.com](mailto:fritjof.stangnes@norconsult.com)

**Fjelbergsambandet, varsel om oppstart av planarbeid, høringsutkast.**  
**Merknader fra eiere av gnr.210 bruksnummer 2 og 3.**

Vi viser til tidligere innsendte merknader (vedlagt) ved planprosessen i 2008. Disse merknadene gjelder også i denne nye sammenhengen, men i sterkere grad, på bakgrunn av at broforbindelsen over til Sydnes vil føre til økt trafikkbelastning.

Vi protesterer mot trasevalget slik det foreligger, og vil pånytt påpeke (i tråd med vedlagte merknader fra 2008) at:

- Trasèvalg for alternativ 2A er foreslått forholdsvis tett inn på tunet på våre eiendommer. Kartskissen viser fyllinger som blir til stor sjenanse. Det må vel være mulig å legge trasèen lenger mot nord.
- Trasevalget for 2A skaper usikkerhet om tilknytning til eksisterende vei. Høydeforskjell kan innebære problemer.
- Trasèvalget får konsekvenser for vannforsyningen. Bruksnumrene 11, 18 og 20 har vannrett på bruksnummer 2. Samtlige 4 bruk har brønner midt i foreslått trase (ved ca. lengde 2450). Her kan vel også veitraseen flyttes litt mot nord, men det er usikkerhet knyttet til hvordan sprengningsarbeidet kan påvirke vannårene. Gnr./brnr-210/2 har vannforsyning fra en vannåre med høy kapasitet og kvalitet. Vi frykter at vannåren kan kollapse ved sprengningsarbeid. Bruksnumrene 21, 24, og 25 har vannrett på bruksnummer 3. Samtlige 4 bruk har felles vannforsyning fra basseng (Et stykke ovenfor veilengde ca. 2650). Her er det også usikkerhet knyttet til hvordan et evt. veiarbeid vil påvirke situasjonen.
- Trasevalget for 2A vil innebære at bruksnummer 2 og 3 vil måtte avstå en god del veigrunn. Dette oppfatter vi som et tap som vi ikke ønsker.
- Vi vil for øvrig uttrykke skepsis når det gjelder miljøaspektet ved alternativ 2A. Storparten av brukerne av veien er hjemmehørende på Borgundøy, disse skal kjøre en lang omvei over Fjelbergøy. Utredningen har understreket at alternativ 2A er svært ugunstig for gående og syklist. Det er vel åpenbart at reisende fra Borgundøy må ordne seg med bil. Vi mener alternativ 2A vil medføre betydelig økt bilbruk med negative konsekvenser for både natur-, kultur- og nærmiljø.
- Vi vil også påpeke at trasevalget vil skape en ny situasjon for veilaget som pr. i dag har ansvaret for den private vegen fra Havneviken og bort til kommunal vei. Her vil det påløpe kostnader til en ny jordskiftesak for den gjenværende del av den private veien.
- Vi frykter problemer med tilkomst i anleggsperioden og ønsker forsikringer om at våre behov i denne sammenheng blir ivaretatt.

Terje Simonsen  
210/2

Atle Reidar Aasbø  
210/3

Statens vegvesen  
Region Vest  
Askedalen 4

6863 LEIKANGER

Bergen, 29. juni 2008

Vår ref: 22270/SEN  
Ans. adv. Ståle Eeg Nielsen  
Sekretær: Karen M. Grøvlen

## **FJELBERGSAMBANDET. MELDING OM UTLEGGING AV FRAMLEGG TIL KOMMUNEDELPLAN TIL OFFENTLIG ETTERSYN/HØRING. UTTALELS**

Jeg viser til mine brev av hhv. 12. og 25.juni d.å. og skal avgi følgende uttalelse på vegne av Terje Simonsen gnr. 210 bnr. 2 og Atle Reidar Aasbø gnr. 210 bnr. 3

### **1. Sammendrag.**

Det foreliggende planforslag "Fjelbergsambandet" inneholder med sine 6 alt. ingen ferjefri løsning for Fjelbergøy/Borgundøy, verken til Halsnøy i øst eller til Ølen i vest.

Planforslaget bygger derfor i hovedsak på 2 alternative hovedgrep;

- en utvikling og forbedring av dagens ferjesamband med fortsatt forbindelse til Halsnøy i øst og Ølen i sørvest og alternativt:
- en ferjefri forbindelse mellom Fjelbergøy og Borgundøy men med fortsatt ferje til Halsnøy, en undervariant med ferje også til Utbjoa, med da med dårligere frekvens til Fjelberg – Halsnøy."
- Ved valg av kommunikasjonsløsning må det legges stor vekt på de fastboende sine behov i tilknytning til jobb og næringsvirksomhet. Men mange andre hensyn må og ivaretas : natur-og kulturmiljø og sosial utvikling.
- Mine parters vurdering er at valg av løsning bør sikre lokalmiljøene omkring kirken på Fjelbergøy og rundt butikken på Borgundøy. Disse stedene fungerer på mange måter som sosiale knutepunkt på Fjelbergøy og Borgundøy i dag. Både ved 2-alternativene og alternativ 1-1 vil disse stedene bli bakevjer, og lokalmiljøene bli svekket. På denne bakgrunn vil valg av alt. 1-2 være den desidert beste løsning.

**Advokatfirmaet Harris DA**  
Grunnlagt 1924  
Org. nr. 859 234 232 mva  
www.harris.no

Medlemmer av:  
Den Norske Advokatforening  
EuroAdvocaten

Ståle Eeg Nielsen (H)  
Frode S. Halvorsen (H)  
Knut R. Nergaard  
Leif Jæger  
Christian S. Mathiassen (H)  
Stig J. Harris (H)  
Pål Magne Bakka LL.M  
Thomas Chr. Jarning  
Frode Risnes  
Øystein Ørjasæter  
Peder Karlsson  
Tor Lars Onarheim (H)  
Olav Pedersen

Katrine Lillejord  
Børje L. Hoff  
Hildegunn Y. Nygård  
Ole Kristian Nag  
Robert Neverdal (H)  
Linn Skaar Sætre  
Kathrine Lien Mjell  
Kjell Erik Brekke  
Martin Haaland Simonsen  
Katrine Østervold Andersen  
Thor Hvidsten  
Gerd Aaland Fagerli  
Andreas Lussand Mordt

Kontorfellesskap:  
Hallgeir Riisøen

**Bergen:**  
Dreggsalmenning 10/12  
Postboks 4115 Dreggen  
5835 Bergen  
Tlf.: (+47) 55 30 27 00  
Faks: (+47) 55 30 27 01

**Førde:**  
Naustdalsvegen 1B  
Postboks 474, 6803 Førde  
Tlf.: (+47) 57 83 71 00  
Faks: (+47) 57 83 71 01

**Norheimsund:**  
Sandvenvegen 40  
Tlf.: (+47) 56 55 44 40

**Sogndal:**  
Parkvegen 5  
Tlf.: (+47) 57 67 88 00

**ADVOCATIA**  
Deltakende advokatfirmaer:

**Oslo:**  
Kvale & Co Advokatfirma  
**Bergen/Førde:**  
Advokatfirmaet Harris  
**Trondheim:**  
Advokatfirmaet Bjerkan Stav  
**Stavanger/Bryne:**  
Advokatfirmaet Haver  
**Kristiansand:**  
Advokatfirmaet Kjær  
**Tromsø:**  
Advokatfirmaet Rekve, Pleyrn  
**Lillehammer:**  
Advokatfirmaet Thallaug  
**Molde:**  
Advokatfirmaet Øverbø, Standal

www.advocatia.no



- For tilfellet at alt. 2A kombinert med et av 1 alternativene skulle bli valgt, har en flere merknader til foreslått trase, som ikke kan aksepteres slik det nå foreligger.

## 2. Ad forslaget til KDP/konsekvensanalysen.

Et viktig ledd i planutredninger er alltid kost/nytteanalysen som etter gitte kriterier angir den økonomiske grensenytte ved de ulike alternativ.

Det er utredet 10 alternativ hvorav 3 alternativ gjelder kun forbindelsen Fjelbergøy-Borgundøy, 4 alternativ gjelder ulike fergeløsninger mens 3 alternativ angir kombinasjon mellom de ulike fergeløsningene og forbindelsen Fjelbergøy-Borgundøy.

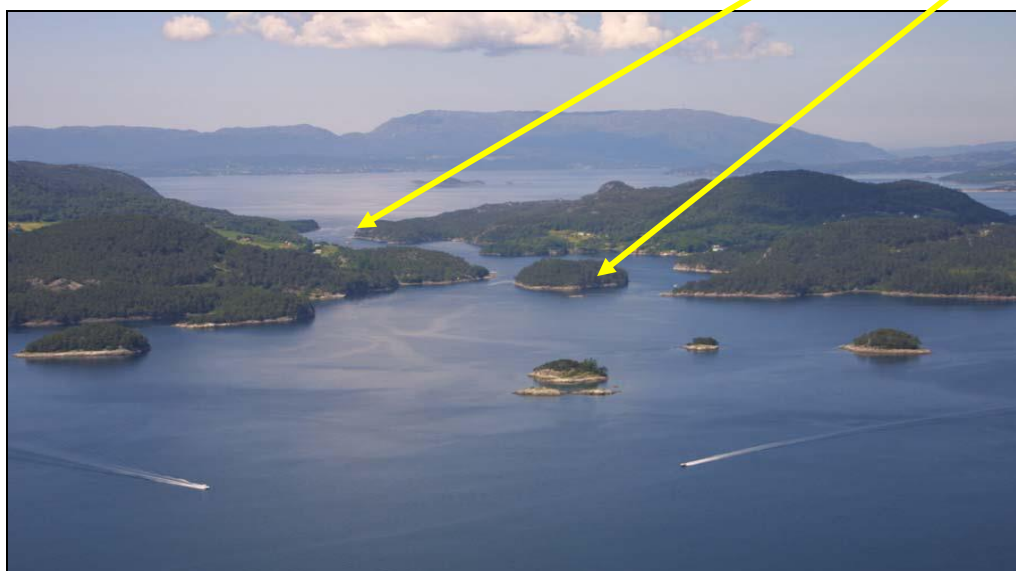
Av disse 10 utredete alternativ gir 7 alternativ et positivt nettoresultat mens de 3 resterende alternativ, inneholdende fastforbindelse mellom Fjelbergøy og Borgundøy, gir et negativt nettoresultat. Det er også relative store innbyrdes forskjell i resultatene, fra en positiv verdi på NOK 90,5 mill. til negativ verdi på NOK – 78,2 mill.

Forutsatt ”bortvalg” av fastforbindelse Fjelbergøy/Borgundøy vil ferjealternativet 1-2 etter mine parterers syn representere det beste alternativ for øysamfunnet.

Forutsatt ”valg” av fastforbindelse mellom de 2 øyer konkluderer planforslaget/kostnytteanalysen med at alt. 2E-2 er det beste alternativ. Mine parter støtter denne vurderingen, men understreker at alt. 2E-2 bør forbedres/justeres med tanke på å øke seilingshøyden.

## 3. Ad analyse / ikke prissatte konsekvenser.

Dette gjelder i sin helhet en eventuell kryssing av Fjelbergsundet, i nord – alternativt i sør.



(Oppfatningen er at det er like stor skade naturmessig enten kryssing skjer i nord eller sør)

Mht. landskapsområdevurderingen er det viktig å notere at Fjelbergsundet Sør har fått en vurdering til ”Stor verdi” (A2). Fjelbergsundet Nord har imidlertid også fått en vurdering som særlig viktig jfr. konklusjonen ”Stor til Middels verdi” (A2/B1).

Dette betyr at uansett valg av krysningstrase over Fjelbergsundet; sør eller nord, vil det ha relativt stor negativ innvirkning på kulturlandskapet.

Mht. temaet nærmiljø- og friluftsliv er oppsummeringen slik at den negative konsekvens ved kryssing i sør vurderes som lite/middels negativt mens kryssing i nord gir ”intet/lite” positivt.

Dette betyr at også ut fra denne synsvinkel er gradsforskjellen marginal mellom de to ”hovedkryssingsalternativ”.

Mht. marint biologisk mangfold i sjø er vurderingen mellom kryssing i sør sammenholdt med kryssing i nord hhv. ”liten negativ” mot ”ubetydelig”.

Dette betyr at også på dette tema er forskjellen høyst marginal, om registrerbar overhodet.

Mht. biologiske mangfold på land har en ikke kunne registrere noen forskjeller på de 2 alternativ.

Mht. temaet kulturminne/kulturmiljø konkluderer planutredningen med at begge alternativ; kryssing i Fjelbergsundet sør og Fjelbergsundet nord har negativ konsekvens, dog slik at denne vurderes som ”sers” stor i sør og som ”middels” stor i nord.

Dette betyr at en på dette tema kan registrere en ”viss avstand” i vurdering av konsekvensene mellom de to alternativ, men ikke desto mindre vil en kryssing i nord åpenbart ha negative konsekvenser vurdert ut fra et kulturminne/kulturmiljøperspektiv.

Mht. forholdet til naturresurser er det ikke nevneverdige forskjeller mellom kryssing i sør eller nord. I nord er det registrert en liten/middels negativ konsekvens.

Dette betyr – som nevnt ovenfor er det ikke grunnlag for å vektlegge en slik forskjell noen nevneverdig betydning.

Mht. forholdet til ”romleg og sosial utvikling” herunder reiseliv er det grunnlag for å konstatere at konsekvensutredningen erkjenner at det ikke fins kvantitative metoder for å spå hvilke effekter et bedre samferdselstilbud vil ha for ulike deler av samfunnslivet.

Dette betyr at om rapportens konklusjoner side 60 er riktig; at et internsamband mellom øyene vil ha positiv nettoverdi, er dette en konklusjon som vil være beheftet med store usikkerheter. På dette tema gjøres ingen vurdering av forholdet mellom kryssing i sør smnl. kryssing i nord, formentlig av den grunn at en ikke kan se noen forskjeller her.

Konklusjonen er at det på de fleste temaområder er det ikke forskjell mellom de to kryssingalternativ Fjelbergsundet sør (alt. 2D og 2E-1) og Fjelbergsundet nord (alt. 2A).

Det er en reell vurderingsforskjell mht. kulturminne/kulturmiljø, da i ”søralternativets” favør, men forholdet er at også en kryssing i nord vil ha markerte negative konsekvenser.

Når nordalternativet er NOK 60 mill. dyrere, må spørsmålet bli; er det verdt prisen – eller vil det ikke da være riktigere å spare hele Fjelbergsundet for naturinngrep ?



#### 4. Ad vegvesenets konsekvensutgreiing om kulturminne og kulturmiljø av oktober 2007.

Konklusjonene under kap. 3 ovenfor støttes i det vesentlige også av vegvesenets konsekvensutgreiing om kulturminne og kulturmiljø av oktober 2007, hvor

Alt. 2D-1 og 2E-1 samt 2E-2 (kryssing i sørøst) gis status ”sers stor negativ konsekvens.” mens

Alt. 2A med kryssing i nordvest gis status ”middels negativ konsekvens”, da på bakgrunn av følgende faktiske beskrivelse:

”Bryt visuelt den kulturhistoriske farleia nord i Fjelbergsundet. Nærføring til fleire gravrøyser, på begge sider av både Fjelbergsundet og Sundnessundet”.

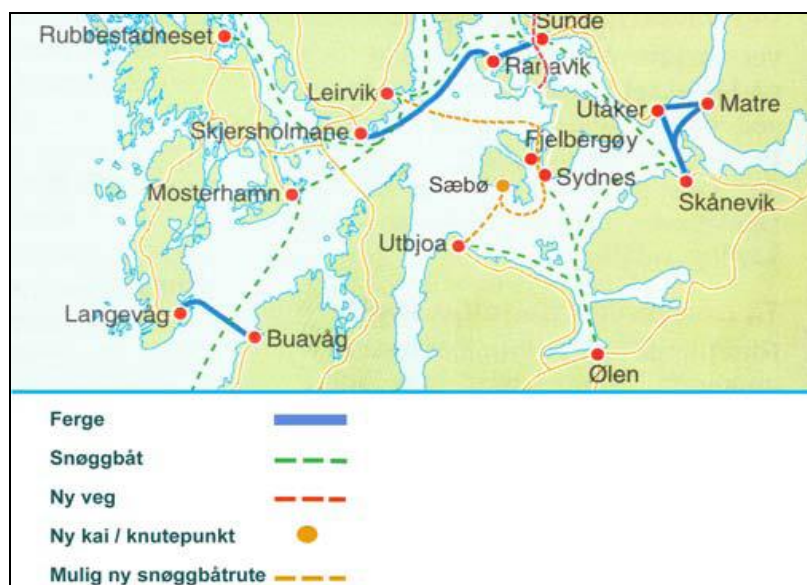




At Fjelbergsundet forblir uberørt av inngrep vil representere en styrke i fremtiden, hvor øyene's fortrinn; natur-, miljø- og kulturmessige kvaliteter vil være den fremste ressurs for fremtiden.

## 5. Ad kommunikasjonene.

Av i alt 115 personer fastboende på de to øyene bor rundt 100 personer på Borgundøy. Planrapporten viser at det er behov for fortsatt fergeforsbindelse til Ølen (Utbjoa) av den grunn at dette er korteste vei til Haugalandet hvor flere har arbeid.



En løsning som innebærer nedleggning av forbindelsen til Utbjoa vil mao. ikke være akseptabel. Dette gjelder også dagens fergetilbud til Skjersholmane(Stord).

Men dette betyr at bygging av fastforbindelse mellom Fjelbergøy og Borgundøy ikke vil fjerne behovet for fortsatt fergeforsbindelse ut fra øygruppen så vel mot øst som mot sør.

Av KDP Fjelbergsambandet side 25 fremgår at relasjonen med størst trafikk er Syndes-Utbjoa, med ruten Borgundøy-Utbjoa på andre plass.

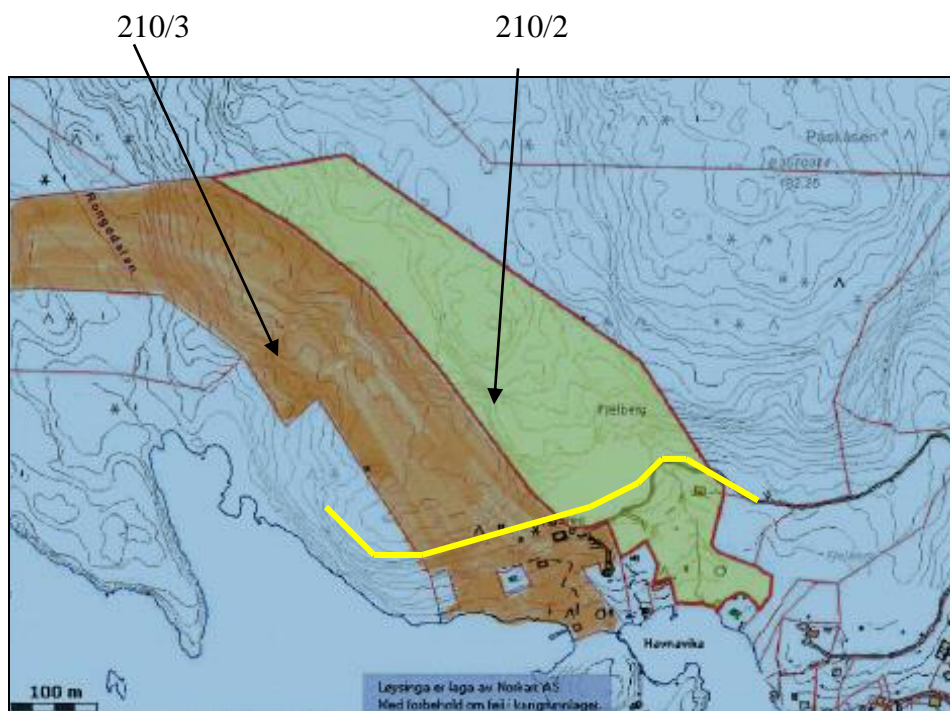
Konklusjonen er at det vil være nødvendig at Alt. 1-2, suppleres med opprettholding av Utbjoa som del av ferjesambandet, men med nytt ferjemateriell og høyere frekvens for de reisende.

Mine parter ser det også slik at det er behov for et av 1-alternativene for å opprettholde og forbedre fergetilbudet til Stord (vest). En viser også til at Kvinnherad og Stord kommuner går sterkt imot et forslag (fra vegvesenet) om å nedlegge denne fergeruten.

## 6. Nærmere om traseforslaget 2A.

Disse betraktninger er sekundære i forhold til det som er anført under pkt. 2-5 ovenfor.

Først vises de to eiendommene 210/2 og 3 som jeg avgir uttalelse på vegne av:

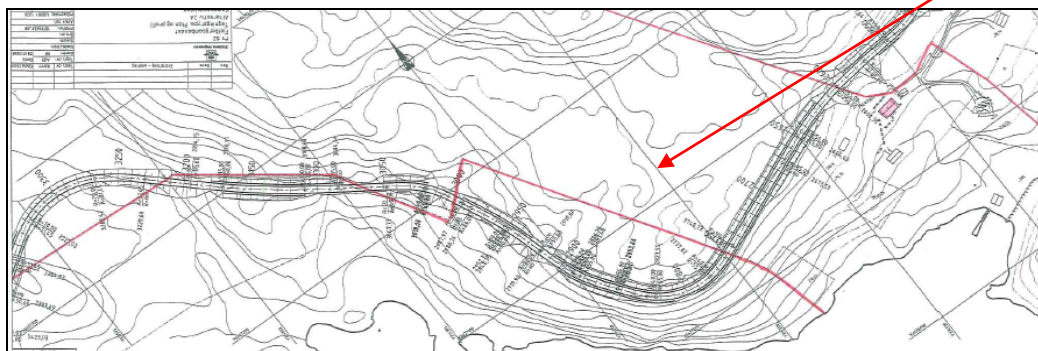


(Foreslått trase er prinsipp-illustrert med gul strek. Kartet er ikke i målestokk)

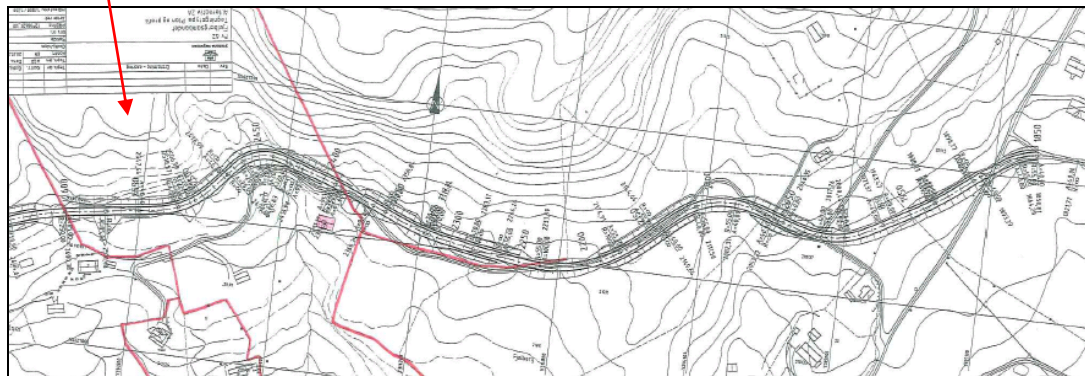
Det kan synes som om en ved et eventuelt valg av alt. 2A også har tatt stilling til den nærmere detaljerte føring av vegen i terrenget, jfr. kart C011 og C012 utarbeidet av vegvesenet.

En ber om bekreftelse for at en slik detaljering blir eventuelt gjenstand for egen regulering, slik at en kan fremme de synspunkt en finner nødvendig, og det blir det her.

Jeg har for orden skyld tatt inn de to omtalte kart som vises i det følgende – her 210/3



Og her 210/2



Følgende, foreløpige uttalelser knyttet til selve traseføringen i alt. 2A blir følgende:

Dersom man velger alt. 2A, vil eierne av bnr. 2 og 3 anføre at traseen må endres i landskapet;

Inngrep kommer for nært inntil våningshus på bnr. 2 og 3, med blant annet store massefyllinger i innmarken på bnr. 2 og svært tett opp mot huset på bnr. 3 (for å fundamentere veien som ligger bak huset oppe i terrenget). Dette vil medføre urimelig og unødvendig sjenanse for bnr. 2 og 3.

Trasèvalget får konsekvenser for vannforsyningen.

Bruksnumrene 11, 18 og 20 har vannrett på bruksnummer 2. Samtlige 4 bruk har brønner midt i foreslått trase (ved ca. lengde 2450). Her kan traseen flyttes litt mot nord, men det er usikkerhet knyttet til hvordan sprengningsarbeidet kan påvirke vannårene.

Bruksnumrene 21, 24, og 25 har vannrett på bruksnummer 3. Samtlige 4 bruk har felles vannforsyning fra basseng (Et stykke ovenfor veilengde ca. 2650). Her er det også usikkerhet knyttet til hvordan et evt. veiarbeid vil påvirke situasjonen.

Det er på øya generelt jevnlig problemer med tilgang på godt ferskvann. 210/2 og 3 har imidlertid ikke problemer med dette, takket være gode vannårer. Vannets kvalitet og mengde er viktig, og dette er noe man ikke kan regne med en fullgod erstatning for.

I forhold til eksisterende vei, er den foreslåtte trassèen for 2A ikke tilpasset eksisterende avkjørsler fra veien. Den ligger dels altfor lavt og dels alt for høyt i forhold til eksisterende avkjørsler. Terrenget er slik at det kan bli store problemer med å få tilfredsstillende påkoblinger.

Trasèen, dersom man velger alt. 2A, bør altså trekkes lenger bak i terrenget (mot nord). Det må utredes alternative trasèvalg.

## 7. Oppsummering.

7.1. Primært gjøres gjeldende at ingen av ”2-alternativene” blir lagt til grunn for den videre behandling og vedtak av planen.

Ved valg blant ”1-alternativene” legges til grunn alt. 1-2 for den videre behandling. En opprettholdelse av dagens ferjekaier vil også miljømessig, med den sosiale kontakt disse knutepunkt representerer, være den desidert beste løsning.

Disse konklusjoner støttes av den foreliggende konsekvensutredning hvor en ved å sammenholde kost/nytteanalysen med de ikke-prisete konsekvenser kommer til den konklusjon at fortsatt fergeforbindelse som nå vil være riktigst.

7.2. Sekundært gjøres gjeldende at dersom det velges et av 2-alternativene, legges det til grunn at valget faller på 2E-2. Som fremgår er det ikke så stor forskjell i miljømessig ulempe mellom dette alt. og alt. 2A at den kan forsvare en kostnadsforskjell på NOK 60 mill.

Dertil kommer en redusert grensenytte med bruk av alt. 2A som gang- og sykkelveg, grunnet den store lengde og høydeforskjell. Det understrekes at ingen av de foreliggende trasevalgene for 2-alternativene er optimale, de bør bearbeides videre. Spesielt bør trasevalget for 2E-2 – alternativet justeres med tanke på å øke seilingshøyden.

7.3. Under enhver omstendighet forutsettes at en kommer tilbake til en endelig fastlegging av alt. 2A gjennom en kommende reguleringsprosess, for hvilket en ber om bekreftelse for. I den forbindelse vil vi be om at det må utredes alternative trasevalg nord for den som hittil er foreslått).

Det er grunn til å understreke at også Fylkeslandbruksstyret den 24.06.08 har gått mot valg av alt. 2A, ut fra landbruks- og landskapsmessige hensyn, se (VEDLEGG 1).

Dette underbygger etter vår oppfatning riktigheten av at alt. 1-2 velges – som også korresponderer med vegvesenets standpunkt.

Med vennlig hilsen,  
Advokatfirmaet Harris

Ståle Eeg Nielsen  
advokat (H)

## **Fjelbergsambandet.Framlegg til kommunedelplan. Høring/ettersyn.**

### **Merknader fra eiere av gnr.210 bruksnummer 2 og 3.**

- Trasèvalg for alternativ 2A er foreslått forholdsvis tett inn på tunet på våre eiendommer. Kartskissen viser fyllinger som blir til stor sjenanse. Det må vel være mulig å legge trasèen lenger mot nord.
- Trasevalget for 2A skaper usikkerhet om tilknytning til eksisterende vei. Høydeforskjell kan innebære problemer.
- Trasèvalget får konsekvenser for vannforsyningen. Bruksnumrene 11, 18 og 20 har vannrett på bruksnummer 2. Samtlige 4 bruk har brønner midt i foreslått trase (ved ca. lengde 2450). Her kan vel også veitraseen flyttes litt mot nord, men det er usikkerhet knyttet til hvordan sprengningsarbeidet kan påvirke vannårene. Bruksnumrene 21, 24, og 25 har vannrett på bruksnummer 3. Samtlige 4 bruk har felles vannforsyning fra basseng (Et stykke ovenfor veilengde ca. 2650). Her er det også usikkerhet knyttet til hvordan et evt. veiarbeid vil påvirke situasjonen.
- Trasevalget for 2A vil innebære at bruksnummer 2 og 3 vil måtte avstå en god del veigrunn. Dette oppfatter vi som et tap som vi ikke ønsker.
- Vi vil for øvrig uttrykke skepsis når det gjelder miljøaspektet ved alternativ 2A. Storparten av brukerne av veien er hjemmehørende på Borgundøy, disse skal kjøre en lang omvei over Fjelbergøy. Utredningen har understreket at alternativ 2A er svært ugunstig for gående og syklister. Det er vel åpenbart at reisende fra Borgundøy må ordne seg med bil. Vi mener alternativ 2A vil medføre betydelig økt bilbruk med negative konsekvenser for både natur-, kultur- og nærmiljø.

**Fra:** Steine Bodil Marie  
**Sendt:** 13. oktober 2017 12:54  
**Til:** Jamne Anders; Stangnes Fritjof  
**Emne:** FW: Gjeld varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for deler av Gnr 208 mfl - Fjelbergsambandet - PlanID 1224 20170006 - Kvinnherad kommune

Fra post.bergen adressen

**Bodil**

---

**From:** Otnes Toralf [mailto:toot@nve.no]  
**Sent:** 12. oktober 2017 14:29  
**To:** Post.Bergen <Post.Bergen@norconsult.com>  
**Subject:** Gjeld varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for deler av Gnr 208 mfl - Fjelbergsambandet - PlanID 1224 20170006 - Kvinnherad kommune

Syner til brev datert 04.09.2017.

På NVE sine sider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/flaum-og-skred/arealplanlegging/> ligg mellom anna ei sjekklister for vurdering av tema innanfor NVE sine forvaltningsområde. NVE har elles ingen innspel til planarbeidet.

Med helsing

**Toralf Otnes**

Senioringeniør

Avdeling: Skred- og vassdragsavdelinga

Seksjon: Region vest

**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)**

Telefon: 22 95 95 27/95 87 50 35

E-post: [toot@nve.no](mailto:toot@nve.no)

Web: [www.nve.no](http://www.nve.no)







## Statens vegvesen

Norconsult AS – Bergen  
Postboks 1199  
5811 BERGEN

Fritjof Stangnes

Behandlande eining:  
Region vest

Sakshandsamar/telefon:  
Guri Finne Sognnæs / 56520284

Vår referanse:  
17/145345-3

Dykkar referanse:

Vår dato:  
13.10.2017

### Statens vegvesen sin uttale til oppstart av planarbeid – detaljreguleringsplan for delar av gnr 208, 209, 210, 216, 217 og 224 Fjelbergsambandet, Kvinnherad kommune, PlanID 1224 20170006

Syner til dykkar oversending motteke 04.09.2017, samt anna kommunikasjon via e-post og møter.

Statens vegvesen uttaler seg med bakgrunn i rolla som vegadministrasjon for fylkeskommune i fylkesvegsaker, samt statleg fagorgan med sektoransvar for samordna areal- og transportplanlegging, trafikktryggleik, kollektivtrafikk, tilrettelegging for mjuke trafikantar, universell utforming og miljølemper knytt til veg- og vegtrafikk.

Me uttaler oss til oppstart av planarbeid – detaljreguleringsplan for delar av gnr 208, 209, 210, 216, 217 og 224 Fjelbergsambandet, samt offentleg ettersyn av planprogram. Statens vegvesen sine hovudinteresser er knytt til den planlagde utbygginga av fylkesveg (fv.) 62, men kjem også med råd knytt til våre sektoransvar (sjå avsnitt over).

**Formålet:** Formålet er å forbetra sambandet mellom dei to Fjelbergøyene (Fjelbergøy og Borgundøy) og Halsenøy. Dette har i lengre tid vore eit ynskje i Kvinnherad kommune, ettersom det vil betra tilhøvet for kommunikasjon, tryggleik, ulike tenestetilbod, sysselsetting og busetting i dette området.

#### Våre merknader:

- I planprogrammet er det opplyst at delar av føremålet med planen er å betra tilhøvet for sysselsetting og busetting i området. Statens vegvesen saknar meir informasjon om kva framtidige interesser kommunen har for Fjelbergøyene.

- Val av dimensjoneringsklasse for den nye vegen bør i stor grad bygge på den lokale og regionale utviklinga av Fjelbergsambandet. Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune har likevel hatt ein dialog med kommunen og utførande konsulent angående val av dimensjoneringsklasse. Me har i samhandling med fylkeskommunen kome fram til at den riktige klassen er Sa3 i samsvar med handboka N100, men at det er tilstrekkeleg med eit køyrefelt og eit sideareal på 1,5 m med tilrettelegging for mjuke trafikantar. Denne avgjersla grunnar i omsyn til viktige kulturminner og andre landskap- og naturomsyn.

Minner elles om at det må søkast om fråvik for dei ulike krava ved Sa3-lassen som det ikkje er mogleg å fylgje opp. Dette gjeld også krav til stigning, radius osv.

Trafikktalet 20 år etter opninga av vegen må framskrivast. Me set pris på at trafikkanalysen vert bygd på erfaringstal frå tilsvarande fastlandssamband.

- Med omsyn til skuleskyss må fylkesvegen tilrettelegga for kollektivtrafikk. Elles må også vegen ha ei tilstrekkeleg bereevne for større køyretøy i samband varetransport og gardsdrift.
- Statens vegvesen vil uttale seg om dei ulike bruløysingane når me har tilstrekkeleg informasjon ved offentleg ettersyn.
- Me syner elles til Fylkesmannen i Hordaland sin uttale, og støttar opp om forslaget om utgreiing av fleire alternativ for kryssing av Sundnessund og ei tunnelløysing. Syner også til at Fjelbergsambandet ikkje er omtalt i regional transportplan 2018–2021, men tiltaket er nemnt i tilhøyrande invisteringsprogram under punktet som omhandlar ferjeavløysingsprosjekt.

Når reguleringsplanen vert lagt ut til offentleg ettersyn og det ligg føre eit konkret planframlegg, vil me vurderer om våre interesser er tilstrekkeleg sikra i planen. Me ynskjer dykk lykke til vidare med planarbeidet!

Plan og forvaltning Voss og Hardanger  
Med helsing

Carl-Erik Nielsen  
Seksjonssjef

Guri Finne Sognnæs

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.*



Kopi

Fylkesmannen i Hordaland, Postboks 7310, 5020 BERGEN

Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Kvinnherad kommune, 5470 ROSENDAL

NORCONSULT AS  
Postboks 626  
1303 SANDVIKA

Dato: 07.10.2017  
Vår ref.: 2017/15118-6  
Saksbehandlar: hanengu  
Dykkar ref.:

Stangnes Fritjof

## Fråsegn - Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Fjellbergsambandet - Kvinnherad kommune

Vi viser til brev datert 4.9.2017 om oppstart av arbeid med detaljregulering for Fjellbergsambandet med planprogram. Hovudføremålet med reguleringa er å bygge nytt fastlandssamband med bruer mellom Borgundøy, Fjellbergøyt og Halsnøy. Føremålet er delvis i samsvar med og delvis i strid med overordna plan. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Hordaland fylkeskommune vurderer planprogrammet ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

### Vurdering og innspel

#### Planfaglege innspel

Kommunedelplan (KDP) for Fv. 62 Fjelbergsambandet vart vedteke 27.09.2012 og legg til grunn fast vegsamband mellom Borgundøy og Fjelbergøy, og kabelferje over til Sundnes, Halsnøy. Reguleringsplanen skal skissere ny vegline etter alternativ 2A i kommunedelplanen, men i staden for kabelferje skal reguleringsplanen omfatte ei løysing med kryssing av Sundnessundet med bru. Sistnemnde løysing er ikkje utgreidd i overordna plan.

Ein viktig del av eit kommunedelplanarbeid er å få vurdert ulike alternativ til vegtrasear. Når det no ikkje føreligg ein kommunedelplan for kryssing av Sundnessundet, burde ein i reguleringsplanprosessen få vurdert fleire alternativ. Som eit minimum burde ein i alle fall ha hatt ein grovsiling av alternativ gjennom arbeidet med planprogrammet. I følgje planprogrammet er det berre eit alternativ som skal bli vurdert i tillegg til 0-alternativet. Dette alternativet har ilandføring sør for dagens ferjestø på Halsnøy. Hordaland fylkeskommune meiner det i alle fall bør bli vurdert eit alternativ til med ilandføring på dagens ferjestø. Dette vil gi eit breiare og betre avgjerdsgrunnlag, både i forhold til vurderingar av kost-nytte og for å velje det minst konfliktfylte alternativ for ikkje prissette tema.

#### Samferdsel

Føremålet med planarbeidet er ferjefri forbindelse mellom Fjelbergøy, Borgundøy og fastlandet. I dag bur det 99 fastbuande på øyane, og dei er avhengig av båt og ferje for å kome til skole og andre servicetilbod. Det er ikkje venta særleg auke i talet på fastbuande på Fjelberg og Borgundøy, men ein kan rekne med auke i talet på besøkande om tilkomsten vert ferjefri. Det ligg føre planar om hytteutbygging og konferansehotell, men realiseringa av desse planane er svært uviss.

### *Prioritering - Regional Transportplan (RTP)*

Som vegeigar må fylkeskommunen gjere grundige vurderingar av kva prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet som skal prioriterast. Dei økonomiske ramane til drift, vedlikehald og investering på fylkesvegnettet gir lite handlingsrom, og i RTP er det eit viktig prinsipp å prioritere vegutbetringar framfor nye vegprosjekt. Målet er å sikre eit trafiksikkert og framkomeleg fylkesvegnett, samt stoppe veksten i forfallet. Prosjektet med å knyte saman Borgundøy, Fjelbergøy og Halsnøy med bru er ikkje prioritert i RTP.

### *Vegstandard, trafikktryggleik og skoleskyss*

Hordaland fylkeskommune har vore i dialog med Statens vegvesen når det gjeld vegstandard omtalt i framlegg til planprogram. Dagens befolkningsgrunnlag tilseier at det er tilstrekkeleg med 1-felts veg, men med tilbod for mjuke trafikantar og kollektivtilbod/skoleskyss. Dette er ein standard som ikkje ligg i vegnormalane. Vi legg til grunn at vegløysinga vert planlagt med Sa3 standard, og at det vert søkt om avvik frå 2-felts veg dersom framtidig ÅDT ved framskriving av 20 år etter at vegen er bygd, vert berekna til meir enn 300 i ÅDT.

### Friluftsliv (regionale friluftsområde, <http://kart.ivest.no>)

Planområdet råker viktige regionale friluftsområder knytt til Klosterfjorden og Halsnøy sør. Dette er områder med store opplevingskvalitetar og stor symbolverdi. Konsekvensane for friluftsliv må skildrast tydeleg i konsekvensutgreiinga. Planarbeidet må søke løysingar som dempar negative verknader for friluftsliv og landskap.

### Landskap

Konsekvensar for landskapsbilete skildrast i konsekvensutgreiinga. Spesielt vest i planområdet er det knytt store landskapsverdiar knytt til Fjellbergsundet. Ein må gjennom planarbeidet søke å minimere skjemmande skjeringar og utfyllingar i sårbare område.

### Kulturminne og kulturmiljø

Fylkeskonservatoren i Hordaland fylkeskommune viser til brev datert 04.09.2017 med varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Fjelbergsambandet og høyring av planprogram.

I 2012 vart kommunedelplan (KDP) for Fjelbergsambandet godkjent med traséalternativet 2A der kryssing av Sydnessundet var planlagt med kabelferje mellom Munkura på Fjelbergøy og dagens ferjekai på Sydnes.

Det er no starta opp reguleringsarbeid med å erstatte kabelferje frå kommunedelplanen med bruløysing over Sydnessundet. I tillegg er det brukryssing i nordlege del over Fjelbergsund. Med unntak av kryssing av Sydnessundet, skal den resterande vegtraséen fylgja vedteken trasé frå godkjent KDP. Det må presiserast at vedlagt kartillustrasjon på side 9 i planprogrammet, for traséen på Borgundøy sin del, er i strid med vedteken KDP (Statens Vegvesen sitt kartblad C014).

Sett bort frå 0-alternativet med kabelferje, så er det berre alternativet med brukryssing som er føreslege utgreidd i planprogrammet.

Planprogrammet viser til at val av bruløysing over Sydnessundet ikkje er endeleg fastsleg, då arbeidet med dette pågår. Det som er skissert gjennom kartillustrasjon på side 9 i planprogrammet er ilandføring på Haganeset på Fjelbergøysida og ilandføring sør for dagens ferjekai på Sydnessida.

Heile landskapet rundt Sydnessundet og Fjelbergsundet har ein unik karakter med omsyn til kulturminne og landskap. Dette har høg nasjonal verdi. Vestlandet si største samling med kystrøyser frå bronsealderen er å finne langs sunda med hovudvekta langs austre side av Sydnesundet. Langrøysa id. 66380, ligg aust for ferjekaien og nord for ilandføringa, slik denne er skissert, og gravrøysa id. 6403 som ligg sør for skissert ilandføring er del av dette røyssystemet. Det er kjent mange funn, både av faste automatisk freda kulturminne og lausfunn, i området. Samla spenner funna over eit tidsrom frå heile vår førhistoriske periode. Det er elles høgt potensial for funn i området. Då saka omfattar areal i sjø, er den også send over til Bergens Sjøfartsmuseum for vurdering av marine kulturminne.

Det framlagte planprogrammet med bruløysing er i strid med kulturminne av høg nasjonal verdi. Ut frå kulturminneomsyn ber difor Fylkeskonservatoren om at alternative løysingar vert vurdert, mellom anna andre stader for ilandføring.

Det er som nemnt kjent fleire automatisk freda kulturminne innanfor planområdet og i det som må sjåast som influensområdet til planområdet. Potensial for nye funn er rekna som svært høgt i delar av planområdet. Med utgangspunkt i tidlegare funn og synfaringar, og for å avgjera om tiltaket kjem i konflikt med hittil ikkje registrerte kulturminne, jmf. § 9 i kulturminneloven kan det bli stilt krav om arkeologisk registrering. Det vil komma an på kva løysing som vert valt. Vi har ikkje heimel til å krevja registreringa gjennomført før planen vert lagt ut til offentleg ettersyn, men det vil vera ein fordel for tiltakshavar å klarleggja spørsmål omkring kulturminneverdiar i området på eit tidleg tidspunkt i planprosessen. Jfr. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9, jfr. § 10, må kostnadene ved registreringa betalast av tiltakshavar.

#### Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre [www.hordaland.no/plan](http://www.hordaland.no/plan).

#### **Oppsummering**

Hordaland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på planfaglege merknader, samferdsel, kulturminne og kulturmiljø, friluftsliv og landskap.

Eva Katrine R. Taule  
fagleiar kommunal plan

Hans-Christian Engum  
spesialrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Saksbehandlar:

Hans-Christian Engum, Seksjon for plan - REG AVD, REGIONALAVDELINGA

Gunhild Raddum, transportplanseksjonen, SAMFERDSELSVADELINGA

Lars Øyvind Birkenes, fylkeskonservator, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Norconsult AS  
Postboks 1199  
5811 BERGEN

Adm.enhet: Forvaltningsseksjonen i region  
Vest  
Sakshandsamar: Ingerid Bjørkevoll  
Telefon: 91393269  
Vår referanse: 17/12300  
Dykkar  
referanse:  
Dato: 12.10.2017

Att:  
Stangnes Fritjof

## **Kvinnherad kommune Hordaland - Varsel om oppstart av planarbeid for delar av gnr208 gnr209 gnr210 gnr216 gnr217 og gnr224 Fjelbergsamdanet - uttale**

Syner til brev frå Norconsult av 04.09.2017 med varsel om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for Fjelbergsambandet i Kvinnherad kommune.

### **Fiskeridirektoratet sitt ansvar og medverking**

Fiskerimyndigheitene er ansvarleg for forvaltninga av dei levande marine ressursane, fiskerinæringa og kontroll med akvakulturnæringa. Fiskeridirektoratet sine regionar skal ivareta desse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

### **Vurdering av planen**

Vegtraseen for Fjelbergsambandet kjem ikkje direkte i konflikt med fiskeriinteressene utan om når det gjeld bruspenet over Sundnessundet. Vi har registrert eit område for bruk av passive - og aktive reiskap i det området brua kjem. Heile området er eit rikt fiskefelt som brukast til fiske med fleire typar reiskap og etter fleire artar. Dette området er veldig stort.

Fiskeridirektoratet region Vest går ikkje imot at det vert bygd bru som søkt om på bakgrunn av fiskefelte i området. Desse felte er store og vi ser ikkje at fiske blir så mykje ramma av prosjektet at det rettferdiggjær å gå imot bygging av brua over Sundnessundet.

Det er ein del låssettingsplassar og akvakulturanlegg i nærområdet til planområdet. Det er viktig å ta omsyn til desse i arbeidet med planen og vegen/bruene. Det kan blant anna nemnast at fisk i merdar er sårbare overfor sprenging.

