

Møtereferat

Dato: 22.03.2018

Emne:	Arbeidsgruppe for planprogram og silingsrapport for interkommunal plan for ferjesambandet Stord - Kvinnherad - Møtereferat 22. mars 2018	
Til stades:	Lovise Vestbøstad, Stord kommune Anbjørn Høivik Helge Hopen Vigdis Berge Carl-Erik Nielsen Hege Løtveit Sindre Lillebø Vigdis Robak Bjørge Matti Torgersen	
Forfall:		Sak: 2016/943-33
Møtetid:	Torsdag 22. mars 2018	Møtestad: Skype

Møteleiar: Matti Torgersen**Referent: Matti Torgersen**

Bakgrunn

Utkast til silingsrapport frå konsulent vart sendt ut 12. mars parallelt til politisk referansegruppe og arbeidsgruppa. Det blir ikkje sendt ut ny versjon av utkast til silingsrapport, men dette referatet frå arbeidsgruppa blir sendt ut til politisk referansegruppe før møtet 4. april. Det blir vidare lagt opp til å orientere om arbeidsgruppa sine viktigaste kommentarar på møtet.

Konsulent har føreslått å gå vidare med konsept 2 (kort samband), med 3 ferjestø på kvar av sidaene av fjorden i neste planfase. På Stord er dette Sævarhagsvikjo, Buvika/Kvernaneset og Valevågen, på Halsnøy Ranavik, Sætersneset og Klosterneset.

Rapporten vart gjennomgått side for side. I dette referatet er moment forsøkt gruppert og følgjer ikkje sideinndelinga i dokumentet.

Ferjeavløysingsmidlar

Det vart kommentert at det er vanskeleg å ta stilling til silingsrapporten når ein ikkje veit kva som ein vil kunne få i ferjeavløysingsmidlar. Dette gjer at det er vanskelig å vurdere kva for løysingar som let seg finansiere. Gjennomføringsmoglegheit har vore definert som viktig av både arbeidsgruppa og politisk referansegruppe.

For å få eit oversyn over kva som ligg i ferjeavløysingsordninga, må ein be Kommunal- og moderniseringsdepartementet å rekne på alternativ. Storleiken på ferjeavløysingsordninga er basert på ein komplisert modell der ein reknar på kva det kan forventast at ferja kostar m.a. ut i frå farledsområde, strekning og trafikkgrunnlag. Vidare blir det trekt i frå dei auka inntektene fylkeskommunen får grunna auka veglengde på fylkesveg. Vi veit difor ikkje i dag kva dei ulike alternativa vil kunne gje i ferjeavløysingsmidlar.

Det må klårgjerast kva for alternativ det skal reknast på, og tilførselsvegar må også bli skildra. Erfaringane har også vore at det tar lang tid å få svar på reknestykka. Det har difor ikkje vore mogleg å få det inn i planprogrammet. Før ein kommunedelplanprosess startar, er det naturleg at fylkeskommunen ber KMD om å rekne på aktuelle alternativ.

Generelt sett vil det likevel vere slik at det blir gitt meir i ferjeavløysingsmidlar jo lenger innkortinga er. Det vil ikkje bli gitt ferjeavløysingsmidlar for strekkingar som er like lange eller lenger enn dagens samband.

Det at vi ikkje veit grunnlaget for ferjeavløysing, gjer at det kan hende det blir teke med løysingar i neste planfase som ikkje let seg finansiere. Ei løysing på dette kan vere at det blir silt i to omgangar i planfasen, der løysingar som ikkje let seg finansiere vert silt ut tidleg i prosessen.

Det blei etterlyst ei samfunnsøkonomisk vurdering. Dette må kome i ein seinare planfase. Statens Vegvesen har gjennomført ei analyse av trafikkstraumar (sjå lenger ned i referatet), men det er p.t. ikkje gjennomført nytte-kostnadsanalyse.

Andre alternativ for ferjeleier

Eit medlem gav uttrykk for at Bjellandøy og Mekjarvik har vore silt ut for tidleg og burde ha vore vurdert med i neste planfase. Fleirtalet i gruppa støtta likevel konsulentens sine vurderingar om at gevinst i form av redusert overfartstid er såpass marginal at det ikkje kan vege opp for tap av miljøverdiar og auka investeringskostnader.

Fleire medlem ønskjer Sunde med vidare i neste planfase. Grunngevinga for dette er i første rekkje vegstandarden og omsynet til trafikktryggleik over Halsnøy. Det skal i løpet av våren bli gjennomført grunnundersøkingar på Toftebrekka. Veg mot Sæbøvik og gang/sykkelveg gjennom Sæbøvik er inne i utkast til Kvinnheradspakka. Det vart ei drøfting av om veg frå rundkøyninga ved tunnellen og gjennom Sæbøvik bør vere ein del av bør inngå i planarbeidet for ferjesambandet eller ikkje. Konsekvensar for veg over Halsnøy forbi Halsnøy kloster bør truleg uansett vere ein del av planarbeidet for ferjesambandet og inngå i kostnadsanslaga.

Det vart også medlem som ønska at Sunde-Jektavik blir teke med i neste planfase, då dette er ei rimeleg løysing som krev mindre inngrep og som kan la seg realisere dersom finansieringa av andre alternativ vert utfordrande, jf. Drøftinga om ferjeavløysingsmidlar som er ein ukjent faktor per nå. Det er usemje i gruppa om dette.

Det kan bli krevjande å gjennomføre neste planfase med såpass mange ferjestø. Mange alternativ vil kunne bety høgare kostnader for planarbeidet, og også ta meir tid. Drøfting i politisk referansegruppe kan bidra til å avklare om det er grunnlag for å sile ut fleire alternativ no, eller om alle alternativa skal vere med vidare. Om alle skal vere med vidare, vil det truleg vere naudsynt med ei silingsrunde tidleg i prosessen med kommunedelplan.

Andre moment

Det vart ei drøfting av om det er korrekt at vurdering av uberørt strandsone skal telje likt i dei to kommunane, så lenge det er berre Stord kommune som har vektlagt dette i sin uttale. Strandsone kjem inn i vurderinga av ei rekkje andre kriterium, som landskap, naturmiljø osv. Dette er vurdert likt i rapporten. Det vil vere ei politisk vurdering av korleis ein vurderer å ta i bruk uberørt strandsone.

Verdsettinga på miljøkonsekvensar vart drøfta. Det blir noko endringar på nivået på verdsettinga, og skildring av desse vert korrigert. Ny tabell blir lagt fram for politisk referansegruppe på møtet 4. april.

Neste planfase må avklare om det er grunnlag for å kunne bruke eksisterande vegnett frå Sævarhagsvikjo mot Leirvik og E39 ved Ådland.

Det skal tydeleggjerast i rapporten av kva for vurderingar som er gjort med omsyn til vurderingar knytt til dei ulike lokaliseringane når det gjeld kollektivtrafikk. Ei utfordring er om ein skal ta utgangspunkt i dagens

tilbod eller om ein skal vurdere eit eventuelt framtidig mogleg tilbod. Det er her i hovudsak vurdert ut i frå dagens tilbod. Skyss kjem med skriftleg tilbakemelding til konsulent.

Estimata for overfartstid er basert på eit utval kriterier som ikkje nødvendigvis vil vere korrekte uavhengig val av ruteområde, grunna mellom anna ulike strøm- og grunnforhold.

Det blir teke inn eit eige avsnitt om konsekvensar for gange og sykling.

Vidare prosess

Det var kommentert noen mindre feil og unøyaktigheter i utkastet til silingsrapport. Det må klargjerast kva som ligg i kostnadsutrekningane, t.d. om det ligg inne molo ved Klosterneet. Medlemma i gruppa sender mindre kommentarar direkte til konsulent.

Konsulent vil utarbeide framlegg til planprogram etter møtet i politisk referansegruppe. Det blir møte i prosjektgruppa 27. april kl. 9.00-11.30 for å ferdigstille planprogrammet. Planprogrammet er vurdert til å vere eit meir teknisk og fagleg dokument der det skal avklarast kva som skal utgreiast vidare i neste planfase, og det er difor ikkje lagt opp til at planprogrammet skal handsamast i politisk referansegruppe.

Trafikkutrekningar

Helge Hopen viste til slutt hovudresultat av trafikkutrekningar basert på RTM- modellen føreteke av Statens Vegvesen basert på dei ulike konseptane i silingsrapporten. Resultata vert presenterte på møtet i politisk referansegruppe 4. april. Utrekningane er nyleg gjort, slik at dei har førebels ikkje blitt innarbeidd i silingsrapporten.