

## Møtereferat

Dato: 05.04.2018

Emne:	<b>Politisk referansegruppe for sambandet Stord-Kvinnherad - Møtereferat 4. april 2018</b>	
Til stades:	<b>Politisk referansegruppe</b> Jon Askeland, HFK Stein Inge Ryssdal, HFK Gaute Epland, Stord kommune Jakob Bjelland, Stord kommune Geir Angeltveit, Stord kommune Peder Sjø Slettebø, Kvinnherad kommune Hilde Enstad, Kvinnherad kommune Otto Benjaminson, Kvinnherad kommune  <b>Andre frammmøtte:</b> Helge Hopen, Siv Ing Helge Hopen AS Håkon Rasmussen, HFK Magnus Mjør, Stord kommune Odd Ivar Øvregård, Kvinnherad kommune Oddmund Sylta, Skyss Sindre Lillebø, SVV Lovise Vestbøstad, Stord kommune Anbjørn Høivik, Kvinnherad kommune Matti Torgersen, HFK	
Forfall:		Sak: 2016/943-35
Møtetid:	4. april 2018 kl 10.15-13.55	Møtestad: Kommunestyresalen Stord rådhus

**Møteleiar:** Jon Askeland**Referent:** Matti Torgersen

### Referat frå førre møte

Det vart inga kommentarar til referatet frå førre møte i politisk referansegruppe 2. februar.

### Dagsorden for møtet

Jon Askeland la opp til ein dagsorden med først gjennomgang av silingsrapporten, deretter drøfting, og så å forsøke å kome fram til ei felles innstilling til det vidare arbeidet frå politisk referansegruppe. Ordførarane i dei to kommunane slutta seg til dette.

## **Utkast til silingsrapport**

Helge Hopen gikk gjennom utkastet til silingsrapport, som vart sendt ut til gruppa 12. mars. Presentasjonen er vedlagt dette referatet.

Silingsrapporten skal sile ut alternativ som er uaktuelle. Tilråding av løysing skjer i den etterfølgjande kommunedelplanen. Det vil i det påfølgjande kommunedelplanarbeidet takast stilling til kva for alternativ som kan veljast. Det vart innleiingsvis presisert at Vurderingane av måloppnåing og rangering av alternativa som er gjort i analysane er ei grov og førebels vurdering basert på tilgjengeleg informasjon. Måloppnåing og rangering kan bli endra i samband med utforming av kommunedelplanen.

Det vart på førre møte fastset at ein arbeidar vidare med konsept K2 Kort samband via Halsnøy og K3 Leirvikområdet –Fastlandet. For konsept K4 Jektevik-Fastlandet vart det semje om å ta med vidare alternativ Sunde-Jektevik.

Helge Hopen har vurdert konseptane vidare, med alternative ferjestø, og rår til at K2 vert lagt til grunn for kommunedelplanen. Den viktigaste grunngevinga er at K2 vil gje det kortaste og mest effektive ferjesambandet med forventa størst trafikk/nytte og best måloppnåing når det gjeld å knyte regionen saman. Det vart også pekt på at K2 har det beste utgangspunktet for delfinansiering med ferjeavløysingsmidlar. Ferjestø som vert vurderte i kommunedelplanen er føreslått til:

- Sævarhagen
- Valevågen
- Buvika/Kvernaneset
- Klosterneset
- Sætersneset
- Ranavik

Helge Hopen refererte også til nye utrekningar med Regional transportmodell levert av Statens Vegvesen. Modellen byggjer på ei framskriving av trafikkmengd til år 2050 for dei ulike konseptane. Framskrivningane tyder på at alternativet K2 vil ha høgare trafikk enn K3 og K4. Dette er også ei indikasjon på større trafikantnytte. K2 vil berre ha litt mindre trafikk enn K5 Huglo-Husnes med ny veg over Tysnes. K2 er også det alternativet som gir klart mest trafikk mellom Kvinnherad og Leirvik-området. Han meinte difor at trafikkberkningane underbygger konklusjonen om å tilrå K2.

## **Referat frå arbeidsgruppemøte**

Referat frå arbeidsgruppemøte 22. mars vart sendt ut 26. mars til politisk referansegruppe. Matti Torgersen refererte frå arbeidsgruppemøtet. Det vart synspunkt i arbeidsgruppa på at også Sunde burde inn, både i form av K3 (Sunde-Leirvik-området) og K4 (Sunde-Jektevik). Vidare vart det i arbeidsgruppemøtet etterlyst klårare svar om finansieringsmoglegheiter.

## **Drøfting**

Noen moment som blei drøfta var:

- Det er viktig å få fram sambandet si betyding for Sunnhordland og for regional utvikling i området.
- Sævarhagen er utfordrande med omsyn til trafikkstøy, forureining og konsekvensar for naturverdiar. Det må utgreiast gode kompensierende tiltak.
- Vegstandard over Halsnøy er utfordrande. Statens Vegvesen framhelder at trafikktryggleik over Halsnøy må vere ein del av planarbeidet.
- Utbygging av nytt samband kan skje i fasar, der ein mellombels nyttar Ranavik.
- Stord kommune har gjort vedtak om at ein ikkje skal ta i bruk urørt strandsone til føremålet. Det inneberer at for Stord er Buvika og Kvernaneset uaktuelle å vurdere vidare.
- Stord kommune ønskjer at alternativet Jektevik-Sunde blir teke med i det vidare arbeidet.

- Forholdet til kollektivtrafikk vert drøfta. Det er viktig at ein i den vidare prosessen skildrar korleis dei ulike alternativa for ferjeleie blir kopla opp mot kollektivtrafikken og kva dette fører til av behov for endringar i kollektivstrukturen.
- Det kom synspunkt på at Husnes nytta som utgangspunkt for reisetidsberekningane. Her kjem det ikkje tydeleg fram konsekvensane for andre delar av kommunen. Bebuarane på Halsnøy vil t.d. få lenger avstand til Stord om ferjestø vert lagt til Sunde. Det vart òg synspunkt på at Sunde er betre med omsyn til kollektivtrafikk og sykling.
- Moglegheit for finansiering vart drøfta. Det er i første rekkje to moglegheiter for finansiering av sambandet utanom fylkeskommunal medfinansiering. Dette er ferjeavløysingsmidlar og bompengar ved påslag på ferjetakst. Ferjeavløysingsordninga er basert på at fylkeskommunen får dekkja tilsvarende det ein får i inntektssystemet for ferjer. Nøkkelen for ferjer i inntektssystemet er basert på ei utrekning av normerte ferjekostnader. Normerte ferjekostnader er det som Effekt-modellen til Statens Vegvesen reknar ut at eit ferjesamband bør koste gitt m.a. trafikkgrunnlag, strekningslengde og type farvatn. Ferjeavløysingsmidlar blir gitt i inntil 40 år. Det blir trekt frå inntekter fylkeskommunen vil få grunna auka veglengde som erstatning for ferjesambandet, og det blir ikkje gitt ferjeavløysingsmidlar som overstig kostnadene ved tiltaket. Rentekostnader for fylkeskommunen vert heller ikkje dekte. Normerte ferjekostnader for Skjersholmane – Ranavik er om lag 44 mill kr. i 2017. Effekt-modellen er relativ komplisert, m.a. gir den sprangvise endringar i kostnad knytt til m.a. kva modellen reknar ut som behov for fartøysstorleik. Ein kan få indikasjon på storleik på ferjeavløysingmidlane ved å t.d. samanlikne med Årsnes-Varaldsøy-Gjermundshamn som hadde normerte ferjekostnader på litt over 20 mill. kr i 2017. Det vart likevel understreka at dette ikkje er direkte samanliknbart, m.a. fordi sistnemnte samband har høgare trafikk og dermed større inntekter og lågare normerte ferjekostnader.
- Det vart drøfta mulegheit og utfordringar knytt til høgare fart på ferjene.

Det blir parallelt med ferdigstilling av silingsrapport og planprogram lagt opp til to tilleggsbestillingar:

- Hordaland fylkeskommune ber Kommunal- og moderniseringsdepartementet rekne ut storleik på ferjeavløysingsmidlane. Førespurnad om dette blir sendt departementet parallelt med ferdigstilling av planprogrammet. Det tar normalt sett noko tid å få svar frå departementet.
- Det må utarbeidast eit eiga notat med kostnader og vinster ved å auke hastigheit på ferjene. Det skal gjerast parallelt med slutføring av arbeidet med planprogram.

### Vidare arbeid

Arbeidsgruppa for ferjesambandet arbeidar vidare med planprogrammet basert på føringane til politisk referansegruppe. Fylkesrådmannen har ansvar for å sende over utkast til planprogram og silingsrapport til kommunane. Dette vert gjort rundt månadsskiftet april/mai. Det vart tilrådd å nytta noko tid i mai til uformell handsaming, dialog og informasjon omkring innhaldet i planprogrammet før dokumentet vert gjort endeleg og klart for formell handsaming. Endeleg utgåve av planprogrammet vert med dette utarbeidd og oversendt kommunane i slutten av mai 2018.

Kommunane er planmynde, og har ansvar for først å sende planprogrammet og silingsrapport på høyring, og deretter stadfeste planprogrammet. Hordaland fylkeskommune vil vere høyringsinstans for planprogrammet, og vil følgjeleg handsame saka politisk i samband med høyringa.

Det ligg føre mulegheit for motsegn knytt til Jektevik, noko som vil føre til at avgjerd må takast av Kommunal – og moderniseringsministeren. Det ligg også føre ei bestemming om at departementet kan påleggje eit plansamarbeid. Det kan vere ei aktuell problemstilling om ein ikkje lukkast med å finne ei løysing gjennom kommunedelplanarbeidet.

Helge Hopen bør inviterast til kommunestyra for å orientere om silingsrapporten før den går til politisk handsaming.

Det er lagt opp til eit folkemøte i regi av Ungdomslaget Stordabuen 18. april der dei to ordførarane kjem til å stille. Helge Hopen er også førespurt om å delta, og det vart oppfordra til at han stiller på møtet.

I løpet av høyringsfasen er det lagt opp til folkemøte.

### **Innstilling frå politisk referansegruppe**

På grunnlag av drøftinga på møtet, la Jon Askeland fram eit grunnlag for ei innstilling. Etter drøfting i møtet vart det semje om følgjande innstilling frå politisk referansegruppe:

*På bakgrunn av størst måloppnåing knytt til å styrkje Sunnhordlands-regionen vert konsept K2 lagt til grunn for kommunedelplanen. Referansegruppa viser til faktagrunnlaget knytt til ferjekonsept, reisetider og trafikkgrunnlag, der berekningane mellom anna syner størst regional trafikk i K2.*

*Ferjestø som vert vurdert i kommunedelplanen:*

- Sævarhagen
- Valevågen
- Klosterneiset
- Sætersneset
- Ranavik

*På grunn av førebels uavklarte problemstillingar knytt til vegstandarden over Halsnøy skal også Sunde vurderast som alternativ ferjestø i Kvinherad, eventuelt som midlertidig løysing fram til vegnettet over Halsnøy er tilstrekkeleg utbetra.*

*Når det gjeld K4, Jektevik – Sunde, viser referansegruppa til silingsrapporten og trafikkanalysane utført av States vegvesen som syner at dette alternativet gir lågast trafikkgrunnlag og regional nytte. Samstundes er dette eit alternativ med avgrensa kostnader/inngrep, og representantane frå Stord ber om at dette alternativet også vert utgreia i kommunedelplanen.*

*Referansegruppa viser elles til dei føresetnadene som er lagt til grunn for prosessen i kommunestyrevedtaka i dei to kommunane.*