

Saksframlegg

«Beskrivelse»

«Paragraf»

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Gbada, Svanhild Hjorteland	PlanID - R171, Gnr/bnr - 19/20, K2 - L12	17/1373

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
073/18	Areal- og forvaltningsutvalet	PS	06.12.2018
062/18	Kommunestyret	PS	13.12.2018

DETALJREGULERINGSPLAN NESVIK FERJEKAI R171 - 2.GONGSBEHANDLING

Vedlegg:

Nesvik_innkomne merknader samla
 Føresegner-R171-NESVIK Høyringsutkast
 Plankart-R171-NESVIK-Høyringsutkast
 Planskildring R171-NESVIK--Høyringsutkast
 Referat frå folkemøte Nesvikplanen
 plankart_vegvesen_okt18_høyring
 Plankart --forslag 01.07.18 Vegvesen-R171-NESVIK
 KULTURHISTORISK RAPPORT
 StV Forslag reviderte føresegner -R171-NESVIK-27.11.2018_kulturminnet
 StV Forslag revidert plankart_R171-NESVIK-22.11.2018_Kulturminne
 StV Forslag revidert Planskildring -R171-NESVIK-27112018_kulturminne
 LØYVE TIL RIGGOMRÅDE I SIKRINGSSONE + ENDELEG UTTALE VEDR KULTURMINNE - R171 NESVIK

Forslag til vedtak:

Hjelmeland kommune viser til høyringsutkast vedtatt av Areal-og forvaltningsutvalet 30.08.2018. Planen blir godkjent slik vedtatt av AFU med følgjane endringar:

I plankartet:

1. Sprengingskanten vest for oppstillingsfeltet blir redusert i tråd med Statens Vegvesen sitt plankart av 22.11.18, inkludert flytting av nettstasjon o_BE og Renovasjonsanlegg O_BRE.
2. Kulturminnet id 241238 vest for oppstillingsfeltet slik vist i Askeladden, med sikringssone på 5 m regulerast som LNF med underformål vern av kulturminne/kulturmiljø (sosikode 5600) slik vist i plankart frå Statens Vegvesen datert 22.11.2018 , inkludert sikrringssone. Delar av sikringssone i aust kan regulerast som bestemmelsesområde anlegg-og riggområde + tilhøyrande føresegner.



**HJELMELAND
KOMMUNE**

3. Arealet i nordvestre del av LNF som er regulert som bestemmelsesområde #01 steinalderbuplass, tas ut av plankartet, då lokaliteten er tapt/fjerna, jf nytt revidert plankart frå StV datert 22.11.18
4. Parkeringsplass SPP3 i nord: reduserast litt i nordre del for å unngå trafo, men oppretthaldast elles som i høyringsutkastet
5. Rabatten o_SVG2 mellom parkering o_SPP2 og forretning BF tas ut av plankartet, ca 20 m lengd. Byggegrensa i forretningsområdet BF mot vegen leggjast i nåværande formålsgrænse mellom rabatt og forretningsområde.

I føresegnene:

1. Føresegnene om kulturminnet id 241238 korrigerast i §§ 2.5, 6.2 og i tråd med siste forslag frå StV datert 27.11.18, og som gjengitt i saksframlegget i punkt 5.
2. Ta ut rekkefølgekrav om opparbeiding av parkeringsplass SPP3, men oppretthalde rekkefølgekrav om SPP2 (midtre parkeringsplass).
3. Endra ordlyd på § 3.3 BBS småbåtanlegg (landdelen) og VS småbåthamn (sjødelen)

BBS er privat felles småbåthavn. Eksisterende steinfylling kan oppgraderes, **forlengast** eller gjerast breiare **innanfor areal avsett i plankart** ved å fylle oppå eller lage kaikant på området der det er steinfylling fra før. Det vil ikke være tillatt å gå vesentlig vidare ut i sjøbunnen i bredden, med unntak av areal som må til for å pele en ytre kaikant eller spunte denne. ...osv slik i høyringsutkastet.

Før det blir gitt byggeløyve til utvida småbåtanlegg skal det liggje føre :

- naturfagleg kartlegging og ev vurdering av marine naturverdiar/ålegras. Dersom slike forekomstar blir avdekka innafør arealet, skal utbyggjar tilpasse utbygginga slik at omsynet til ålegras blir best mogleg ivaretatt.
- samla situasjonsplan for både landdelen (molo) og sjødelen (flyteanlegg). **Det skal dokumenterast at fyllmassane er reine, og det er eit mål å unngå stor spreining av stein i sjø, avgrense fortøyingar innanfor arealet og ha god gjennomstrømming i anlegget.**

4. Tillegg til § 3.1 Forretning: mellom byggegrense og nabogrense 19/17 kan det etablerast støy- og/eller innsynsdepande tiltak.
5. Endring og tillegg i siste setning i § 2.7 om gjennomføring: **Funksjoner og sikkerhet tilhørende**



**HJELMELAND
KOMMUNE**

hurtigbåt, ambulansebåt, buss og ferjedrift skal ivaretas og opprettholdes i anleggsfasen.

6. Ordlyden i § 6.1 om LNF utgår, og erstattast med ***Området skal nyttast til landbruk-, natur- og friluftsførmål, og tiltak i strid med dette er ikkje tillate. Formålet er derimot ikkje til hinder for oppgradering og opprydding av eksisterande fylling langs sjøen etter endt anleggsverksemd.***

I planskildring:

1. Planskildringa blir korrigerert i tråd med vedtakspunkta ovanfor.

Hjelmeland, den 12.11.2018

Wictor Juul
Rådmann

Areal- og forvaltningsutvalet - 073/18

AFU - behandling:

Behandling:

Nytt punkt 7, foreslått av Schmidt, Tårn Sigve, <tittel>

Nytt punkt 7

Det skal legges inn kiosk i samband med toalett og venterom. Kioskens størrelse bør ha samme areal som dagens kiosk som rives.

Rekkefølgekrav, foreslått av Halsne, Ståle, <tittel>

Følgende rekkefølgekrav tas ut;

Punkt 2.

Rekkefølgekrav til parkering SPP 2.

Sven Gjil Westersjø vart samrøystes vedteken inhabil - Arthur Fjeldheim Egeland (SP) trådte inn i saka.

Tårn Sigve Schmidt (SP) sitt forslag falt med 2 mot 7 stemmer (Schmidt- SP, Munthe- H

Ståle Halsne (Krf) sitt forslag falt med 2 mot 7 stemmer (Ståle Halsne- Krf, Helgøy- Krf.

Rådmannen sitt forslag vart så samrøystes vedteke



HJELMELAND
KOMMUNE

AFU - vedtak:

Hjelmeland kommune viser til høyringsutkast vedtatt av Areal-og forvaltningsutvalet 30.08.2018. Planen blir godkjent slik vedtatt av AFU med følgjane endringar:

I plankartet:

1. Sprengingskanten vest for oppstillingsfeltet blir redusert i tråd med Statens Vegvesen sitt plankart av 22.11.18, inkludert flytting av nettstasjon o_BE og Renovasjonsanlegg O_BRE.
2. Kulturminnet id 241238 vest for oppstillingsfeltet slik vist i Askeladden, med sikringssone på 5 m regulerast som LNF med underformål vern av kulturminne/kulturmiljø (sosikode 5600) slik vist i plankart frå Statens Vegvesen datert 22.11.2018 , inkludert sikringssone. Delar av sikringssone i aust kan regulerast som bestemmelsesområde anlegg-og riggområde + tilhøyrande føresegner.
3. Arealet i nordvestre del av LNF som er regulert som bestemmelsesområde #01 steinalderbuplass, tas ut av plankartet, då lokaliteten er tapt/fjerna, jf nytt revidert plankart frå StV datert 22.11.18
4. Parkeringsplass SPP3 i nord: reduserast litt i nordre del for å unngå trafo, men oppretthaldast elles som i høyringsutkastet
5. Rabatten o_SVG2 mellom parkering o_SPP2 og forretning BF tas ut av plankartet, ca 20 m lengd. Byggegrensa i forretningsområdet BF mot vegen leggast i nåværande formålsgrense mellom rabatt og forretningsområde.

I føresegnene:

1. Føresegnene om kulturminnet id 241238 korrigerast i §§ 2.5, 6.2 og i tråd med siste forslag frå StV datert 27.11.18, og som gjengitt i saksframlegget i punkt 5.
2. Ta ut rekkefølgjekrav om opparbeiding av parkeringsplass SPP3, men oppretthalde rekkefølgjekrav om SPP2 (midtre parkeringsplass).
3. Endra ordlyd på § 3.3 BBS småbåtanlegg (landdelen) og VS småbåthamn (sjødelen)

BBS er privat felles småbåthavn. Eksisterende steinfylling kan oppgraderes, **forlengast** eller gjerast breiare **innanfor areal avsett i plankart** ved å fylle oppå eller lage kaikant på området der det er steinfylling fra før. Det vil ikke være tillatt å gå vesentlig vidare ut i sjøbunnen i bredden, med unntak av areal som må til for å pele en ytre kaikant eller spunte denne. ...osv slik i høyringsutkastet.

Før det blir gitt byggeløyve til utvida småbåtanlegg skal det liggje føre :

- naturfagleg kartlegging og ev vurdering av marine naturverdiar/ålegras. Dersom slike forekomstar blir avdekka innafør arealet, skal utbyggjar tilpasse utbygginga slik at omsynet til ålegras blir best mogleg ivaretatt.
- samla situasjonsplan for både landdelen (molo) og sjødelen (flyteanlegg). **Det skal**



**HJELMELAND
KOMMUNE**

dokumenterast at fyllmassane er reine, og det er eit mål å unngå stor spreining av stein i sjø, avgrense fortøyingar innanfor arealet og ha god gjennomstrømming i anlegget.

4. Tillegg til § 3.1 Forretning: mellom byggegrense og nabogrense 19/17 kan det etablerast støy- og/eller innsynsdempande tiltak.
5. Endring og tillegg i siste setning i § 2.7 om gjennomføring: ***Funksjoner og sikkerhet tilhørende hurtigbåt, ambulansebåt, buss og ferjedrift skal ivaretas og opprettholdes i anleggsfasen.***
6. Ordlyden i § 6.1 om LNF utgår, og erstattast med ***Området skal nyttast til landbruk-, natur- og friluftsmål, og tiltak i strid med dette er ikkje tillate. Formålet er derimot ikkje til hinder for oppgradering og opprydding av eksisterande fylling langs sjøen etter endt anleggsverksemd.***

I planskildring:

1. Planskildringa blir korrigerert i tråd med vedtakspunkta ovanfor.

Kommunestyret - 062/18

KST - behandling:

Behandling:

Endringsforslag til sak 062/18, foreslått av Laugaland, Bjørn, <tittel>

I føresegnene: Rekkefølgekrav knytt til opparbeiding av parkeringsplass SPP2 vert endra til "før arbeidet på staden vert avslutta".

Gil Westersjø/AP reiste spørsmål ved om han er ugild i saka, då han sit i styret i Nesvik Båtforeining, som er part i reguleringssaka. Han gjekk i frå då kommunestyret diskuterte spørsmålet. Etter dette kom kommunestyret samrøystes til at representanten var ugild, med heimel i fvl. § 6 første ledd bokstav e) nr. 1. Det var ikkje kalt inn vara, slik at saka vart behandla med 18 medlemmer i utvalet.

Røysting:

Det vart først røysta over endringsforslag frå B. Laugaland/SP: Samrøystes **vedteke**

Deretter vart det røysta over heile framlegget med vedteken endring: Samrøystes **vedteke**

KST - vedtak:

Hjelmeland kommune viser til høyringsutkast vedtatt av Areal-og forvaltningsutvalet 30.08.2018. Planen blir godkjent slik vedtatt av AFU med følgjane endringar:

I plankartet:

1. Sprengingskanten vest for oppstillingsfeltet blir redusert i tråd med Statens Vegvesen sitt plankart av 22.11.18, inkludert flytting av nettstasjon o_BE og Renovasjonsanlegg O_BRE.



**HJELMELAND
KOMMUNE**

2. Kulturminnet id 241238 vest for oppstillingsfeltet slik vist i Askeladden, med sikringssone på 5 m regulerast som LNF med underformål vern av kulturminne/kulturmiljø (sosikode 5600) slik vist i plankart frå Statens Vegvesen datert 22.11.2018 , inkludert sikringssone. Delar av sikringssone i aust kan regulerast som bestemmelsesområde anlegg-og riggområde + tilhøyrande føresegner.
3. Arealet i nordvestre del av LNF som er regulert som bestemmelsesområde #01 steinalderbuplass, tas ut av plankartet, då lokaliteten er tapt/fjerna, jf nytt revidert plankart frå StV datert 22.11.18
4. Parkeringsplass SPP3 i nord: reduserast litt i nordre del for å unngå trafo, men oppretthaldast elles som i høyringsutkastet
5. Rabatten o_SVG2 mellom parkering o_SPP2 og forretning BF tas ut av plankartet, ca 20 m lengd. Byggegrensa i forretningsområdet BF mot vegen leggjast i nåværande formålsgrense mellom rabatt og forretningsområde.

I føresegnene:

1. Føresegnene om kulturminnet id 241238 korrigerast i §§ 2.5, 6.2 og i tråd med siste forslag frå StV datert 27.11.18, og som gjengitt i saksframlegget i punkt 5.
2. Ta ut rekkefølgekrav om opparbeiding av parkeringsplass SPP3. Rekkefølgekrav om SPP2 (midtre parkeringsplass) vert endra til "før arbeidet på staden vert avslutta".
3. Endra ordlyd på § 3.3 BBS småbåtanlegg (landdelen) og VS småbåthamn (sjødelen)

BBS er privat felles småbåthavn. Eksisterende steinfylling kan oppgraderes, **forlengast** eller gjerast breiare **innanfor areal avsett i plankart** ved å fylle oppå eller lage kaikant på området der det er steinfylling fra før. Det vil ikke være tillatt å gå vesentlig videre ut i sjøbunnen i bredden, med unntak av areal som må til for å pele en ytre kaikant eller spunte denne. ...osv slik i høyringsutkastet.

Før det blir gitt byggeløyve til utvida småbåtanlegg skal det liggje føre :

- naturfagleg kartlegging og ev vurdering av marine naturverdiar/ålegras. Dersom slike forekomstar blir avdekkja innafør arealet, skal utbyggjar tilpasse utbygginga slik at omsynet til ålegras blir best mogleg ivaretatt.
- samla situasjonsplan for både landdelen (molo) og sjødelen (flyteanlegg). **Det skal dokumenterast at fyllmassane er reine, og det er eit mål å unngå stor spreiding av stein i sjø, avgrense fortøyingar innanfor arealet og ha god gjennomstrømming i anlegget.**

4. Tillegg til § 3.1 Forretning: mellom byggegrense og nabogrense 19/17 kan det etablerast støy- og/eller innsynsdempande tiltak.
5. Endring og tillegg i siste setning i § 2.7 om gjennomføring: **Funksjoner og sikkerhet tilhørende hurtigbåt, ambulansebåt, buss og ferjedrift skal ivaretas og opprettholdes i anleggsfasen.**
6. Ordlyden i § 6.1 om LNF utgår, og erstattast med **Området skal nyttast til landbruk-, natur- og**



**HJELMELAND
KOMMUNE**

friluftsmål, og tiltak i strid med dette er ikkje tillate. Formålet er derimot ikkje til hinder for oppgradering og opprydding av eksisterande fylling langs sjøen etter endt anleggsverksemd.

I planskildring:

1. Planskildringa blir korrigert i tråd med vedtakspunkta ovanfor.

Saksopplysninger:

Samandrag

Saka gjeld forslag til ny reguleringsplan for **Nesvik ferjekai –planID R171**, som gjeld primært utviding av ferjepir/ferjeanlegg Nesvik ferjekai, inkl naudsynt infrastruktur på land, samt tilgrensande areal. Bakgrunnen for prosjektet er overgang til hydrogen-elektrisk ferjedrift samt oppgradering til doble ferjepirar jf krav tryggleik/frekvens. Dagens ferjekontrakt går ut i mars 2021, og framdrifta i planprosessen er knapp ift ønsket om oppstart vår/sommar 2019. Prosjektering av anlegget går parallellt med planprosessen.

05.07.2018: Statens Vegvesen leverer forslag til detaljreguleringsplan til kommunen.

30.08.2018: Planforslaget blei tatt opp til 1.gongsbehandling i planutvalet i kommunen, Areal-og forvaltningsutvalet, AFU. Det var synfaring i saken før møtet, og Statens Vegvesen + berørte partar deltok. AFU vedok i sak 50/18 å sende saka ut på høyring. Vedtaket medførte ein del endringar/tillegg ift planforslaget, som Statens Vegvesen måtte innarbeide i høyringsutkastet.

24.09.2018: Statens Vegvesen har klart korrigert høyringsutkast jf vedtak, dvs plankart, føresegner, planskildring. Statens Vegvesen er usamd med kommunen med delar av høyringsutkastet, og sender inn eit notat med deira kritiske kommentarar til utkastet.

25.09.2018 Kommunen sender saka ut på høyring/offentleg ettersyn, og blir kunngjort på kommunen sine nettsider og i lokalavisa Strandbuen. På kommunen si nettside blir òg Statens Vegvesen sitt opphavlege planforslag datert 05.07.18 lagt ut saman med dei formelle høyringsdokumenta. Statens Vegvesen sitt notat med kommentarar til høyringsutkastet blir òg lagt ved. Høyringsperioden blir sett frå 25.09.2018 – 12. 11 2018, dvs litt over 6 veker.

09.10.2018 Kommunen mottar varslingsbrev frå Statens Vegvesen om eige høyringsutkast for same planområde. Statens Vegvesen sitt eige høyringsutkast avvik vesentleg frå kommunen sitt høyringsutkast, og omhandlar kun ferje-og vegformål. I varslingsbrevet står det òg at det kan vere aktuelt at Statens Vegvesen vil anmode om statleg plan jfr pbl § 6-4. Same dag 09.10.2018 sendte faktisk Statens Vegvesen v/ Vegdirektoratet eit anmodningsbrev til Samferdselsdepartementet med ønske om statleg plan jf plan-og bygningslova § 6-4.

19.10.2018 Kommunen mottok kopi av brev frå Staten vegvesen til Fylkesmannen der dei fremjer to



HJELMELAND KOMMUNE

motsegner til kommunen sin plan

01.11.2018 Folkemøte i gymsalen på Jøsneset, med deltaking frå Staten vegvesen.

02.11.201 Etter førespurnad frå kommunen mottar kommunen kopi av anmodningsbrev frå StV til Samferdselsdepartementet om statleg plan. Sjølve brevet til samferdselsdepartementet er sendt 9.10.2018.

08.11. 18. Kommunen v/administrasjonen og ordførar/utvalsleiar hadde møte med Vegvesen og Fylkeskommunen/Fylkesmannen ma.a om prosessen og om StV sine motsegner til kommunen sin plan

21.11.18 Kommunen v/administrasjonen og ordførar/utvalsleiar hadde nytt møte med Vegvesen og Fylkeskommunen/Fylkesmannen ma.a om prosessen og om StV sine motsegner til kommunen sin plan

Høyringsinstansane har, på grunn av Vegvesenet si avgjerd om å leggja ut nytt forslag til plan til høyring, hatt **tre plankart m/ulike føresegner å forhalda seg til**. Alle tre plankarta ligg ved som vedlegg

Dei tre plankarta:

- Vegvesenet sitt planforslag datert 01.07.18
- Kommunen sitt høyringsutkast vedtatt av AFU 30.08.18
- Vegvesenet sitt eige høyringsutkast datert 09.10.18

Dette har vore forvirrande, og har vore med på å auke kompleksiteten i saken.

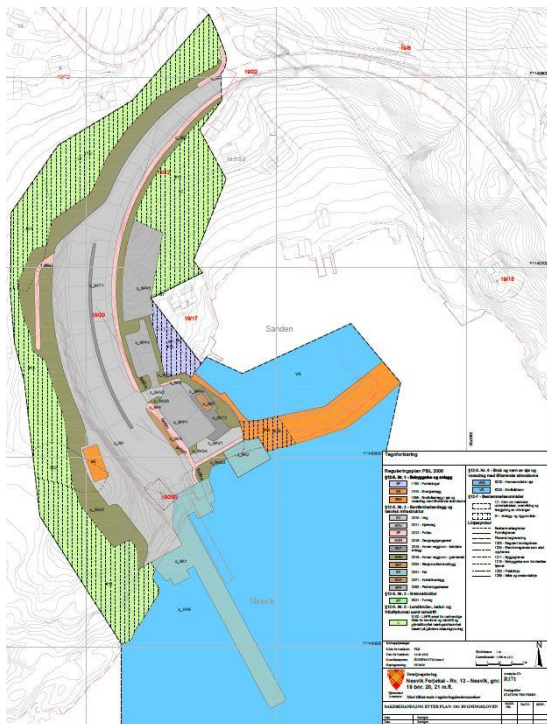
Dette saksframlegget omfattar kun **kommunen sitt høyringsutkast**, og det som har skjedd i saken etter at Statens Vegvesen la ut sitt eige høyringsutkast og parallellt anmoda departementet om statleg plan.

Fakta

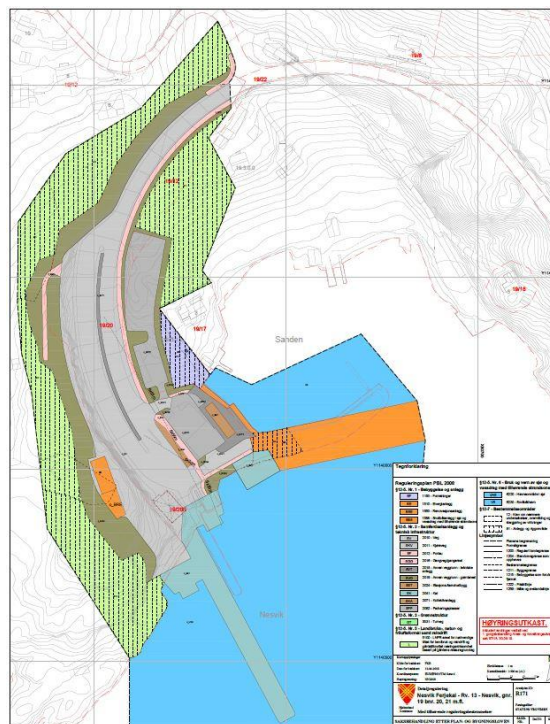
For skildring av planen og prosjektet viser ein òg til saksframlegg til 1.gongsbehandling sak 50/18



HJELMELAND KOMMUNE



Innlevert planforslag, Statens Vegvesen 01..07.18



Høringsutkast kommune AFU 30.08.2018

Lovar, føresegner, rundskriv

Reguleringsplanar blir behandla med heimel i plan og bygningslova kap 12.

Ein viser òg til Statlege planretningslinjer for samordna areal, bustad og transportplanlegging og Regionalplan for areal-og transportplanlegging i Ryfylke som relevante for saken.

Økonomiske konsekvensar

For kommunen ingen direkte. Men det er ein del kommunaltekniske anlegg i grunnen, som td vann- og avløpsanlegg, som vil bli berørt av ombygginga av ferjekaien. Avklaringar ift dette må skje gjennom ei utbyggingsavtale eller anna formell avtale mellom Vegvesenet og kommunen.

Gjeldande planar, retningslinjer og vedtak

Gjeldande reguleringsplan for ferjekaien er **R25 Nesvik ferjekai**, vedtatt 1998: gjeldande plan gir ikkje rom for så store trafikkanlegg som det nå er behov for. Men gjeldande plan omfattar òg småbåthamna + næringsområdet på 19/3 som pr i dag ikkje er utbygd.

Innkome uttalar med rådmannen sin vurdering

Saka blei lagt ut til høyring 25.09.2018 med høyringsfrist 12.11.2018. Det er kome inn i alt 18 merknadar. Dei er nummererte slik: 1 Fylkesmann/motsegnsbrev, 2 Statens Vegvesen/motsegnsbrev, 3 Fylkesmannen/generell merknad, 4 Rogaland fylkeskommune/regionalplanavdelinga, 5 Rogaland fylkeskommune/seksjon for kulturarv (motsegn), 6 Kystverket, 7 Fiskeridirektoratet, 8 Fiskarlaget Vest, 9 NVE, 10 Lyse Elnett, 11 Jøsneset Bygdaråd, 12 Hjelmeland handel og serviceforening, 13 Jøsenfjorden bygdaufval, 14 Jøsneset båtforening, 15 Lars Reidar Nesvik/grunneigar, 16 Leif Kenneth Tjeltveit/bubuar Jøsneset, 17 Espen Meling, hytteeigar og nabo. Det er ikkje kome uttale i denne



**HJELMELAND
KOMMUNE**

runde frå andre grunneigarar/rettigshetshavarar enn Lars Reidar Nesvik.

Når det gjeld status for uttalane, så er det berre Statens Vegvesen og Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, som har **motsegn til planen**. Vegvesenet sine motsegner er, etter rutine for statleg samordning, sendt frå vegvesenet til Fylkesmannen (uttale 2). Så ha Fylkesmannen gjenteke dei i brev til kommunen (uttale 1). Uttalane ligg ved, så det kan vera nyttig å sjå på desse før ein går gjennom korleis rådmannen vurderer det enkelte innspelet. Det kan også vera nyttig å gå vidare til punktet om samla vurdring/konklusjon for å få ei meir overordna tilnærming. Av praktiske årsaker kjem rådmannen si vurdering av den enkelte merknaden rett etter eit resyme av merknaden.

Motsegn som ikkje er trekt attende, medfører at kommunen ikkje kan godkjenna planen sjølv, men må avgjerast av Departementet. Det vil denne samanheng seia Kommunaldepartementet.

Trafikksituasjonen og parkeringsbehovet som nye ferjekaier og forventa trafikkauke fører med seg, er eit tema som går att i mange av dei lokale uttalane. Det same gjeld det å kunne vidareføra eit kafe/kiosktilbod på Nesvik. På sjøsida er forholdet til fyrlykt, og til naturmangfald og inngrep i sjø gjennomgåande tema. Motsegnene frå vegvesenet er knytt til tilrettelegging for kombinert venterom og kiosk, og til rekkefølgekrav på opparbeiding av parkeringsplassar. Motsegn frå Fylkeskommunen er knytt til ein buplass frå eldre steinalder (nasjonal verdi) og som ligg oppå Porsberg vest for trafo.

AFU hadde i sitt vedtak også eit par tilleggspunkt. Det ein gjeld korleis venterom/toalettfunksjonar, hurtigbåt og ambulansebåt skal handterast i anleggsperioden. Det er levert eit forslag til formulering av vedtekter som skal sikra dette. Når det gjeld masse og handtering av den, har ein i skrivande stund (28.11) ikkje motteke noko meir dokuemntasjon.

1. Fylkesmannen – statleg samordning motsegner

Viser til uttalen frå Statens Vegvesen (sjå punkt 2 under), og motsegnene StV har retta til planen. Det er Fylkesmannen som skal samordne desse motsegnene.

2. Statens Vegvesen

- særs viktig med rask framdrift pga tiltaka må vere ferdige til april 2021
- forsinkelsar i planarbeidet kan medføre erstatningsansvar.
- Store forsinkelsar i planarbeidet kan i verste fall utsetje hydrogenprosjektet til 2025
- slike forsinkelsar vil ha store økonomiske konsekvensar for StV og ha betydelege konsekvensar for norsk maritim næring, samt negative konsekvensar for nasjonal og intenasjonl reduksjon av CO2 frå skipsfart. Store forsinkelsar med td innsigelsessak hjå



**HJELMELAND
KOMMUNE**

KMD kan true gjennomføring av hydrogenferjeprosjektet.

- StV sitt opprinnelege planforslag blei ikkje lagt ut til høyring på tilfredsstillande måte

StV har difor utarbeidd eige høyringsutkast og viser til pbl § 3-7, og skriv at det òg kan bli aktuelt å anmode om statlig plan for å sikre rask planavklaring
(rådmannen sin merknad: slik anmodning blei sendt same dag 09.okt 18)

StV har følgjande **motsegner** til kommunen sitt høyringsutkast:

1. Kiosk: StV ønskjer ikkje kiosk i form av nytt bygg på sin eigedom, 19/20. Det er regulert inn eit forretningsområde aust for parkeringsområdet SPP2 der det kan tilretteleggjast for permanent kiosk.

2. Parkering: parkeringsplass i midten av planområdet (SPP2) vil gje tilstrekkeleg parkeringsdekning for ferjetrafikken. Er imot parkeringsplassen SPP3 og rekkefølgekravet til denne. Viser elles til at det ikkje er StV sitt ansvar å bekoste parkering retta mot eksisterande båthamn og hytter i området.

StV er òg kritiske til endring av **formålsparagrafen**, og meiner slike krav er vanskeleg å forhalde seg til og det er usikkert om desse vil få konsekvensar for prosjektet. StV meiner at slike krav ikkje bør inngå i formålsparagrafen.

StV meiner at endring i plankart og føresegner påfører StV samla sett eit tosfra millionbeløp i auka kostnader og auka tidsbruk på 6-12 mnd til gjennomføring og delar av planen kan sannsynlegvis ikkje gjennomførast. Kommunens planforslag medfører krav om opparbeiding som ikkje kan dekkast av riksvegmidlar.

Rådmannen sine kommentarar:

Det er spesielt ei **viktig føresetnad som er endra** etter at AFU vedtok sitt høyringsutkast i august, og det framgår av StV sitt høyringsutkast av 9.10.18: Det er lagt inn **sterk reduksjon av sprenging av fjell**, dvs masseoverskotet som tidlegare var berekna til 25 000 m³ er nå, i følge StV sjølv, endra til null. Dette gjer seg sjølvstendig utslag i Nesvikplanen der sprengingsarealet blir mindre, men òg i Sandeplanen (der masseoverskotet blei nytta i kommunen sitt høyringsutkast).

Nå er sprengingskanten ved oppstillingsfelta redusert, slik at skjæringa blir ein bratt, høg fjellvegg, 10-18 m høg. Skjæringa er redusert i breidde og trekt austover, og på den måten unngår ein inngrep i det nyregistrerte kulturminnet oppe på brotet. Trafostasjonen er òg flytta litt sørover som følge av dette. På dette punkt vil kommunen rette seg etter StV sitt aller nyaste plankart datert .

Motsegn til kiosk i kombinasjonsbygg med venterom og toaletter på 19/20, o_SST



HJELMELAND KOMMUNE

Kommunen sitt høyringsutkast gir kun moglegheit for kioskfunksjon i bygget, men ikkje eit rekkjefølgjekrav at det skal vere kioskfunksjon jfr vedtekt pkt 4.7. Difor kan ein ikkje automatisk rekna dette som ein kostnadsauke. Rådmannen kan difor ikkje sjå at det kan vera grunnlag for motsegn på dette punktet. Rådmannen tilrår å oppretthalde plankart og føresegner som i høyringsutkastet på dette punkt. Det gir ei moglegheit, men vil òg krevje avklaring med Vegvesenet som eig grunnen; jf § 4.7 og § 10.3.h). Kommunen meiner det er viktig å tilretteleggje for lokal næringsverksemd; og ønskjer også å oppretthalde næringsområdet litt lengre nord slik som i høyringsutkastet. Det betyr at ein eventuell kioskfunksjon òg kan plasserast der.

Motsegn til parkering:

Parkeringssituasjonen er pr i dag sprengt på Nesvik, og det er behov for meir parkering; òg med grunngjeving i StV sine berekningar om 30 % trafikkauke, kombinert med overgang autopass (som gjer det gratis for passasjerar på ferja, vil sannsynlegvis stimulere til at fleire lar bilen stå parkert). Nesvik er eit trafikknutepunkt for både ferje, buss og hurtigbåt. Det er stort sett reisande som nyttar parkeringsplassane; og ikkje primært båtfolk/hyttefolk. Rådmannen tilrår å halde fast på at den nordre p-plass **SPP3 oppretthaldast** i plankartet som ei moglegheit, og heller **fire noko på rekkefølgjekravet**.

Ein tilrår òg ei **lita reduksjon i p-arealet for SPP3** i nord å unngå trafostasjonen, jf merknad frå Lyse. Ettersom det er lagt inn riggareal i LNF-området bak/nord for p-plassane, vil ein anta at det vil vere behov for tilkomst til riggområdet via riggområdet på p-plassane, då vil det i så fall sannsynlegvis medføre behov for inngripen i knausen som pr i dag ligg i regulert p-areal, Då vil ikkje kostnadane ift opparbeiding til p-areal etter endt anleggstid uansett vere så store. Rådmannen meiner òg at det riggareal som blir utsprengt eller endra uansett skal tilbakeførast i estetiske tilfredsstillande form.

Når det gjeld mellom-**p-plass SPP2**, så er dette pr i dag eit planert grusareal (blei m.a. nytta som riggområde ved tunnelarbeid på RV13 for nokre år sidan). Sjølv om grusplassen ikkje er opparbeidd som p-plass, står det sporadisk bilar parkert her, fordi den opparbeidde p-plassen er full. Det er òg nokre av hytteigarane i nærleiken som parkerer her. Dette arealet skal nyttast som riggplass i anleggsfasen til prosjektet. Rådmannen kan ikkje sjå at det kan vere svært store kostnader knytt til oppgradering til ordinær p-plass av dette arealet etter endt anleggstid, og meiner òg at det er Statens Vegvesen sitt ansvar å sørge for tilstrekkeleg offentleg tilgjengelege p-plassar for trafikknutepunktet. Rådmannen tilrår difor at rekkefølgjekravet for SPP2 blir oppretthalde, Ein kan ikkje sjå at det er grunnlag for oppretthalde motsegn til dette punkt, verken ut frå framdrift eller kostnad.

Når det gjeld **formålsparagrafen**, så ser rådmannen ingen grunn til å endre på den. Ein stiller seg undrande til at denne formålsparagrafen er eit problem. Føremålsparagrafen refererer stort sett til statlege retningsliner for samordna bustad, areal og transportplanlegging. Ferjestrekket inngår i Nasjonal turistveg. StV viste sjølv til retningsliner for Nasjonal turistveg ved si oversending av planen til kommunen (planskildring), og det er kun eit fakta at alle typer reisande skal iveretakast og det bør vere eit mål for alle at det blir eit trafikktygt mobilitetspunkt for alle. Rådmannen tilrår ingen endring. Rogaland fylkeskommune støtter i sin uttale opp om kommunen sitt forslag til formålsparagraf.

3. Fylkesmannen i Rogaland:



**HJELMELAND
KOMMUNE**

Småbåtanlegg BBS: har i utgangspunktet ikkje vesentlege merknader til utvidinga, men viser at det på innsida er sannsynlegheiter for lokalitet ålegras

Kai o_SK1: viser til at det er registrert tareskogførekomst med svært viktig verdi like vest for kaien

Desse tiltaka i sjø må gjerast etter ei konkret vurdering etter naturmangfaldlova §§ 8-12 og det må vektleggjast løysingar som ikkje svekkar dei viktige marine verdiane.

Tiltak i sjø vil krevje eiga avklaring etter forureiningslova der FM er myndigheit.

Rådmannen sin kommentar:

Småbåtanlegg og ålegraseng og vurdering etter naturmangfaldlova: planen gir rom for fylling i sjø på utsida av dagens fylling og ei mindre forlenging; medan delar av dagens molo kan fjernast. Dvs planen legg ikkje opp til fyllingar innover i vika; noko som er det ålegras er mest utsatt for (fysiske inngrep i botnen). I vika er det kun rom for flyteanlegg og båtar; noko det allereie er i vika. Vidare er ålegrasgenga kun modellert; dvs at det er kartlagd ei sannsynlegheit for ålegras her, noko som faktisk heng saman med at det er ei lun/skjerma vik. Rådmannen tilrår at ein legg inn rekkefølgekrev om at før tiltak i småbåthamna kan iverksetjast skal det føreliggje ein naturfagleg kartlegging om det faktiske er slik forekomst, og ev omfang og tilstand på denne. Dersom denne utgreiinga viser slik forekomst må det sikrast i føresegnene at utbygginga må gjerast slik at desse marine naturverdiane ikkje blir vesentleg svekka

Omsyn til tareskogførekomst ifr offentlig kai : ifl StV si planskildring er dette teke til etterretning, og det er ikkje planlagd utfylling eller sprenging i sjø i nærleik av tarskogførekomsten, jf Planskildring kap 5.6 Naturmangfald, kap 7.9.4 Drøfting av naturmangfaldlovas føresegner samt kap 8.4 tab 4 Innspel til Ytre Miljøplan. Viser elles til høyringsutkastets føresegner § 10.3 c) krav om YM-plan.

1. Rogaland Fylkeskommune, Regionalplanavdeling

-Postitiv til formålsparagrafen ift samordning, heilskap, attraktivitet og trafikktryggleik

-**Småbåtanlegg SBBS:** plankart viser utviding og endra vinkel på anlegget, Føresegnene derimot gjenspeglar ikkje denne utvidinga/endringa; dvs endringa i plankartet er større enn det føresegnene gir rom for. Tilrår ei vurdering av behovet for ei så stor endring, og at plankart og føresegner i større grad skildrar planlagd arealformål.

Rådmannen sin kommentar:

Det er korrekt at plankartet gir rom for noko meir ift småbåtanlegget enn det som føresegnene gjenspeglar. Dette heng nok saman med at endring/utviding av moloen blei lagt inn i planen ved



HJELMLAND KOMMUNE

politisk behandling i AFU; og ein ikkje fulgte opp med korrigering av føresegnene. Føresegna i høyringsutkastet lyder slik:

BBS er privat felles småbåthavn. Eksisterende steinfylling kan oppgraderes og gjerest breiere ved å fylle oppå eller lage kaikant på området der det er steinfylling fra før. Det vil ikke være tillatt å gå vesentlig videre ut i sjøbunnen i bredden, med unntak av areal som må til for å pele en ytre kaikant eller spunte denne. Moloarm kan utvides inntil 6 meter i lengde og det kan etableres utkjøringsrampe for småbåter på enden. Ved utvidelse skal særlig den del av arealet oppå moloen som er nærmest sjøen gis en god utforming som ikke hindrer ferdsel. Konstruksjonen skal være robust og må byggemeldes. Planer for tiltaket på område BBS skal legges fram for Statens vegvesen for uttale.

Her vil det vere aktuelt å korrigere føresegna slik at den blir knytt til det som AFU faktisk vedtok i plankartet. Ein foreslår difor å stryke delar av 2. setning + 3.setning, fordi det er tatt høgde for dette i plankartet til AFU. Ein må òg få fram at moloarmen både kan rettast opp og forlengast inntil 6 m frå dagens kant. Det kan hende at denne utvidinga av moloen sørover og austover ikkje er så aktuell når det ikkje lengre er masseoverskot i prosjektet. Det kan likevel vere relevant å la utvidinge forbli i plankartet som ei framtidig moglegheit. Dette tiltaket heng såleis ikkje saman med StV sitt ferjeutvidingsprosjekt lengre, og dei rekkefølgjekrav som ein tilrår å leggje inn er ikkje retta mot StV, men mot den som eventuelt blir tiltakshavar for utviding av hamna.

2. Rogaland Fylkeskommune, Seksjon kulturarv

Det er gjort ny arkeologisk kartlegging i området (juni/juli 2018). Denne avdekka ein nasjonalt viktig steinalder-buplass id 241238, omtrent der det tidlegare var gjort lausfunn (id 54206). Avgrensinga av steinalderbuplassen er nå lagt inn i kulturminnedatabasen Askeladden. Buplassen er freda iht kulturminnelova § 4.

Steinalderbuplassen er i høyringsutkastet regulert bort til fordel for veg SV, annen veggrunn SVG1, byggeområde energianlegg BE/BRE og LNF og omsynssone anleggs-og riggområde. Rogaland Fylkeskommune har **motsegn** til at steinalderbuplassen ikkje er ivaretatt i plankart og føresegner jf kulturminnelova § 3 og 4, og plan-og bygningslova § 11-8, 12-5.5, 12-6 og 12-7.

Steinalderbuplass id 241238 slik vist i Askeladden, med sikringssone på 5 m må regulerast som LNF underformål vern av kulturminner/kulturmiljø sosikode 5600, inkludert heile sikringssona og den delen som får omsynssone anleggs-og riggområde over seg.

Det må òg knyttast føresegner til omsynssona eller LNF-vern av kulturminne og RFK har i uttalen forslag til ordlyd.

RFK har tidlegare signalisert ovanfor StV at ein kan tilrå dispensasjon frå fredningsbestemmelsane for at det blir lagt ei smal stripe med riggområde over austlege del av sikringssona til lokaliteten, forutsatt at tilkomst mellom riggområda ikkje kan løysast på anna måte. I såfall må saka sendast til RFK på ny avgrensa høyring etter at forslag til løysing av motsegnene er innarbeidd i plankartet. Deretter kan revidert planforslag fremjast for Riksantikvaren som ein dispensasjonssøknad etter



**HJELMELAND
KOMMUNE**

kulturminnelova § 8 fjerde ledd for plassering av riggområdet innanfor sikringssona.

Rådmannen sin kommentar: Den arkologiske undersøkinga blei utført i sommar, men rapporten på dette blei mottatt i kommunen først 26.11.2018. Opplysningane om funnet og avgrensinga av kulturminnet var såleis ikkje kjendt for kommunen då planen blei 1.gongsbehandla. Nå når denne kunnskap er gjort kjent, tar både StV og kommunen sikte på å vedta ein plan som tek omsyn til kulturminneverdien. StV utarbeidde først eit planutkast datert 5.okt 18; dette iveretok heller ikkje kulturminnet tilstrekkeleg, og RFK-kultur har òg motsegn til det.

Difor har nå StV utarbeida enda eit nytt plankart datert 22.11 2018 og føresegner datert 27.11.18.



HJELMELAND
KOMMUNE



Utsnitt av nytt plankart frå StV datert 22.11.18

RFK opplyste i prosessen at dei kunne, på delegert mynde frå Riksantikvaren, sjølv avgjere dispensasjonsspørsmålet ift å kunne nytte rigg/anleggsområde innanfor sikringssona til kulturminnet. Statens Vegvesen sendte difor revidert plankart og føresegner til RFK på ei avgrensa høyring 27.11.18, og på grunnlag av dei reviderte plandokumenta dvs plankart, føresegner og planskildring **trekkjer RFK motsegna og gir samstundes dispensasjon frå kulturminnelova** til at deler av sikringssona kan nyttast som midlertidig rigg-og anleggsområde, og at kulturminnet blir fysisk sikra. Dette skjer på vilkår av at kommunen vedtar plankartet slik vist i skissa ovanfor datert 22.11.18, samt reviderte føresegner datert 27.11.18.

Rådmannen tilrår at desse vilkåra blir vedtatt. Reviderte føresegner ift kulturminnet er som følgjer:

Ny § 2.5 Kulturminner (pbl § 12-7 nr. 6)

Dersom det under anleggsarbeid eller annen virksomhet i planområdet fremkommer automatisk fredete kulturminner, f.eks. helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull eller brent stein mv., skal arbeidet straks stanses og kulturvernmyndighetene varsles som omtalt i lov om kulturminner § 8, 2. ledd.

For å beskytte kulturminnet (id 241238) mot utilsiktet skade under anleggsperioden skal den delen av LKM som ikke er omfattet av rigg- og anleggsområde inngjerdes med solid gjerde før igangsetting av anleggsarbeidet. Sikringsgjerdet skal være av en slik art at sand og stein ikke kan erodere, rulle og slik dekke lokalitetens hovedområde. Det må ikke kjøres med tunge anleggsmaskiner over steinalderboplassen ved oppsetting eller fjerning av anleggsgjerdet, da funnene ligger like under torva. Inngjerdingen må skje skånsomt, og i samråd med Rogaland fylkeskommune. Dette skal tas med som punkt i Ytre miljøplan (YM-plan) for prosjektet. Gjerdene skal tas ned umiddelbart etter at



HJELMELAND KOMMUNE

anleggsarbeidet er ferdig.

Ny § 6.2 LKM – vern av kulturmiljø eller kulturminner

Området LKM er båndlagt etter kulturminneloven. Innenfor LKM finnes det en boplass fra steinalder under dagens markoverflate, id. 241238. Kulturminnet er automatisk freda, jf. kulturminneloven § 4. Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som kan skade, ødelegge eller utilbørlig skjemme kulturminnet, eller foreta noen form for fysiske inngrep i området, jf. kulturminneloven §§ 3 og 8. Eventuelle tiltak innenfor området må på forhånd avklares med kulturminnemyndighetene, jf. kulturminneloven §§ 3 og 8.

Nytt tillegg til § 9.1:

Anleggs- og riggområdet innenfor LKM skal ikke omfatte mer enn 4,5 meter av sikringssonen til steinalderboplassen. Berget/bergknausene rundt steinalderboplassen skal ivaretas under anleggsarbeidet og terrenget skal tilbakeføres til sin opprinnelige stand. Mellomlagring av masser skal derfor skje på duk. Bakgrunnen for dette er at berget/bergknausene utgjør «veggene» i boplassen, og er ett av kriteriene for at stedet ble valgt som boplass i eldre steinalder. Duken skal dekke alle deler av lokaliteten som kan bli berørte av mellomlagringen av massene, det vil si også over de områder hvor det er fare for at masse kan erodere/rase/ rulle ned fra deponeringsområdet. Det må ikke kjøres tunge anleggsmaskiner over steinalderboplassen ved fjerning av massene.

3. Kystverket.

- planlagt forlengelse av ferjeleie er lik i alle tre planforslag og vil kome ut i raud sektor frå Jøsneset lykt, som det må tas omsyn til. Viktig at ein er medviten av plassering av bygg og lyskilder slik at navigasjonsbelysningen frå fyrlykta ikkje blir skjerma eller «forsvinn» blant anna belysning og/eller at belysningen verkar blendande.
- framtidig dobbel pir må bli belyst med indirekt belysning slik at ferjeleiet blir godt synleg i farvatnet ved nattseilas.
- I reguleringsføresegnene må det stillast krav til plassering av bygg og belysning. Døme ordlyd: Bebyggelse og lyskilder må innrettes på en slik måte at navigasjonsbelysningen fra Jøsneset lykt ikke blir skjermet eller "forsviner" blant annen belysning.

Rådmannen sin kommentar: Spørsmålet er lagt fram for StV, som svarar: «StV sin konsulent på elektro har beregnet begge anlegg med armatur som skal gi lys langs kaisidene, slik at de kan skille seg fra omkringliggende område. Lyset som er prosjektert på Nesvik er lokalt rundt kai og har god avblending. Dette bør på ingen måte interferere med lys fra fyret.»

4. Fiskeridirektoratet

- småbåthamna er nytt tiltak som ikkje var varsla, nye tiltak etter planoppstart er betenkeleg. Småbåthamner representerer risiko for forureining



**HJELMELAND
KOMMUNE**

- Viser til registrert gytefelt for torsk, viktig forekomst av tareskog vest for piren og viktig låssettingsplass. Anleggsperioden bør leggjast utanom februar og april.
- Småbåtanlegget kan påføre skade på naturverdiar og fisk i steng, dersom det ikkje blir satt hensiktsmessig begrensingar og vilkår
- Planens påverknader på gytefelt, tareskog og øvrige miljøverdiar må skildrast
- Ev sikre avbøtande tiltak i form av føresegner for handtering av avfall og utslepp og anleggsperiode

Rådmannen sin kommentar:

- Småbåthamna er ikkje ny, det er ei eksisterande hamn som har blei etablert samstundes med at ferjeleiet blei etablert i 1990. Småbåthamna var òg med i avgrensinga av planområdet ved varsel om oppstart, så dette er ikkje noko nytt. Det nye er at det blir lagt opp til ei mindre utviding utover i sjø og forlenging. Tanken bak det var knytt til StV sin informasjon om masseoverskot i prosjektet. Når det nå viser seg at det sannsynlegvis ikkje blir slikt masseoverskot, er det nok òg mindre sannsynleg med slik utviding av moloen. Det er likevel relevant å ha det inne som ei moglegheit.

- Vurderingar ift naturmangfold og registrerte tareskog mm: det er ikkje planlagd fylling eller sprenging i sjø nær tareskogforekomsten. Viser til StV si planskildding: kap 3.2, kap 5.6 og kap 7.9.4. Viser elles til høyringsutkastets føresegner § 10.3 c) krav om YM-plan.

- Anleggsperiode: spørsmålet er lagt fram for StV, som svarar: «Planen er at vi starter opp i sommar, men kan ikkje garantere at vi er ferdige til februar. Det må da utføres avbøtende tiltak der det er mulig. Det er nok selve pelingen av ny pir som gjenstår viss vi går over februar. Rådmannen tilrår ikkje endringar på det punkt, og viser til krav om YM-plan i føresegna.

- Rådmannen er enig i at det er viktig med fokus på handtering av avfall og ev utslepp i småbåthamna. Kommunen har utarbeidde felles avfallsplan for småbåthamner som dekkejer dette, og det er ikkje behov for å skriva noko meir i reguleringsplanen. Hamna er heller ikkje tilrettelagt for opplag av båtar, så utslepp knytt til stell og vedlikehald vil vera minimale.

5. Fiskarlaget Vest:

Må ta omsyn til gyteområde torsk, kaste/og låssettingsplassen samt registrert tareskog. Føreset at massane ein skal nytte er reine, og at det blir lagt inn avbøtande tiltak ift spreining/forureining botn.

Viktig at småbåthamna blir tilrettelagd på best mogleg miljøvennleg vis: viser til to rapportar



**HJELMELAND
KOMMUNE**

som gir gode råd ift avgrensing av negativ miljøpåverknade frå småbåthamner
Minner om felles ansvar for eit reint og produktivt kyst-og havmiljø

Rådmannen sin kommentar: viser til kommentaren til Fiskeridirektoratet og Fylkesmannen ovanfor.

6. NVE

Tilbakemelding frå NVE er kun på generelt nivå, ettersom det i høyringsbrevet ikkje er bedt spesifikt om bistand i den konkrete sak. NVE viser kun til generell informasjon om flaum, skred, ras mm, samt minner om at det er kommunen som har ansvar for at det blir tatt naudsynte omsyn til flaum – og skredfare i arealplanar, uavhenging om NVE har gitt råd eller uttale i saken.

Rådmannen sin kommentar: viser til StV si ROS-analyse og planskildring, samt høyringsutkastet si føresegn § 10.3 krav om ytterlegare dokumentasjon

7. Lyse Elnett AS.

Viser til tidlegare uttale; som td omhandla behov for ny nettstasjon i området (Lyse har ikkje kommentert plasseringa av denne i uttalen nå)

Planlagd p-plass kjem i konflikt med mast med trafo. Betyr i såfall at denne må flyttast, og ny trasè/plassering må avklarast med Lyse.

Rådmannen sin kommentar:

Nettstasjonen er i StV sitt siste plankart av okt 2018 trekt litt lengre sør, som følgje av reduksjon i sprengingskant ved oppstillingsfelt. Lyse skisserer behov for eit areal på 50 m² m, medan plankartet gir rom for 150m², så dette behov er såleis meir enn godt nok ivareteke. Rådmannen har ikkje merknader til flyttinga, og vil tilrå StV sitt siste plankart



HJELMELAND
KOMMUNE

datert nov 2018 på dette arealet.

Rådmannen tilrår å redusere p-arealet SPP3 slik at ein unngår mast med trafo.

8. Jøsneset Bygdaråd

-skuffa over StV sine planar for ny ferjekai. Nesvik er ein viktig møtestad for bygda; med kiosk, båthamn og fine sitjegrupper. Var i utgangspunktet positive til planen, og håpa på tilrettelegging for næring og utviding molo. Uenig i StV si prioritering på kun ferjestø, og der alt anna som kostar tid og pengar ikkje skal gjerast noko med.

- StV sitt forslag vil medføre vesentleg dårlegare forhold både for reisande og bygdafolk; færre ferjeavgangar, ein kai utan kiosk og dårlegar moglegheiter for næring. Faktisk meiner JB at då er det betre at heile utbygginga blir lagt på is.

-Kommunen sitt forslag er generelt godt, og ber kommunen jobbe for dette.

- **Kiosk:** einaste form for «butikk» ein har igjen i bygda. Viktig å behalde for bygda og for reisande og for dei som driv den. Det må prioriterast ei funksjonell løysing for kiosken.

- **Tryggleik fotgjengarar:** det må sikrast trygg kryssing mellom fortau på austsida og over mot Jøsnesvegen. Viser til planskildringa til StV der det står at det ikkje skal anleggjast fotgjengarfelt pga for lite trafikk. Ja, men trafikken som kjem, kjem veldig fort. I sørgåande retning er det ofte høg fart pga fokus på å nå ferja. I nordgåande retning er det høg fart for å kjøre forbi «køen». Det er observert fleire farlege situasjonar her. Det bør vere gangfelt her med manuell lysregulering td ved at fotgjengaren kan sjølv trykke på knappen for å få «grøn mann»

-**Parkering:** parkeringskapasiteten er sprengt i dag, og må doblast. Det er ofte «villparkering» på ikkje-opparbeidd privat areal eller ute på moloen. Gratis ferje for passasjerar vil auke behovet for parkering.

-**Molo:** JB støttar Jøsneset Båtforening om at moloen må inngå i planen.

- **Oppmoding til kommunen:** bli med å sponse utbygginga av ferjekaien noko, slik at ein kan leggje til rette for meir enn berre ferjedrift

Rådmannen sin kommentar:



**HJELMELAND
KOMMUNE**

- Rådmannen er enig i bygdarådet si vurdering av StV sitt planforslag, og har òg uttrykt det i eiga uttale til StV sitt høyringsutkast. Denne saka handlar om kommunen sitt høyringsutkast, og kommunen ønskjer å unngå statleg plan og vektlegg at òg andre omsyn enn reine trafikkformål rundt ferjekaien skal iveratakast

Kiosken: kommunen sitt høyringsutkast gir moglegheit for kiosk i fast bygg både i StV sitt areal i eit kombinasjonsbygg. Denne løysinga inneber at ein ev kioskdrivar får avtale med StV om slik verksemd. Kommunen står på at bygget skal kunne vere inntil 100 m². Kommunen sitt høyringsutkast gir òg rom for kiosketablering (eller forretning) på privat areal regulert til næring BF; her kan bygget vere 120 m². Viser til kommentar på punkt 2.

Parkering: rådmannen er enig i bygdarådet sitt syn, og viser elles til kommentaren til StV i punkt 2 ovanfor.

Molo: rådmannen tilrår at utviding av småbåthamna skal inngå i endeleg plan. Dette gir kun ei moglegheit, og ligg ikkje som rekkefølgjekrav; dvs påverkar ikkje StV sitt prosjekt.

Ev sponning frå kommunen: fordeling av kostnader er ikkje tema i reguleringsplan; det måtte i så fall vore fulgt opp eiga sak. Kommunen eig ikkje areal i området, men har tekniske anlegg V/A, som ein meiner det er StV sitt anvar å ta omsyn til. Dette må avklarast gjennom eigne avtalar. Vidare meiner ein òg at det er eit statleg ansvar å leggje til rette for offentleg parkering ved eit riksveganlegg.

Tryggleik for fotgjengarar: Kommunen har sendt spørsmålet om fotgjengarkryssing over til StV, som øvste trafikktryggleiksmende. Svaret er: «Som trafiksikkerhetstiltak foreslår vi å sette ned fartsgrensa til 50 km/t i den krappe svingen. Da er kravet til sikt tilfredsstilt. Gangfelt er ikkje aktuelt. Da må det være meir enn 10 kryssende i timen». Fartsreduksjon er eit eige tiltak som ikkje blir styrt av reguleringsplanen, så dette må StV iverksetje som eiga sak.

9. Hjelmeland Handels- og serviceforening

- Støttar kommunen ift tilrettelegging for kiosk i kombinasjonsbygg. Optimalt burde kiosken vore enda nærare oppstillingsfelta. Denne servicefunksjonen er sær viktig.
- **Generelle merknader som gjeld begge planane:**



**HJELMELAND
KOMMUNE**

- Uheldig og forvirrende med fleire planforslag
- Minner om Statens Vegvesen sitt ansvar som samfunnsaktør og regional utviklar
- Transportutvikling og parkeringspolitikk skal òg bygge opp om sentrumsutvikling
- Handelsnæringa lokalt treng føreseiielege rammer og arealpotensial for utvikling, og det er dette som spriker i dei to planane
- Støttar kommunen sitt forsøk på å få til framtidsretta tilkomst og nok areal for service, handel, parkering mm, dvs meir enn kun trafikkale behov
- Besøkande sine behov må understrekast og det må vere attraktivt å kome hit og reise gjennom her. Omsyn til Nasjonal Turistveg bør ivaretakast betre
- Er bekymra for anleggsperioden på begge kaiar samtidig, og omsynet til lokalt næringsdrivande.

Rådmannen sin kommentar:

Kritikken her går stort sett til StV sin prosess og StV sitt planforslag. I dette tilfellet har kommunen og HHS samanfallede interesser og synspunkt, og kommunen arbeider for at kommunen sitt planframlegg som blir endeleg vedtatt, og at ein unngår statleg plan.

Rådmannen er òg noko bekymra for anleggsperioden på begge sider samtidig parallelt med full ferjedrift. Dette kan ein likevel ikkje avklare i reguleringsplanen; og kommunen har tillit til at prosjektet blir gjennomført på eit trafikk-og miljøtrygg måte, og viser til m.a. planførsegn § 9.3 a) krav om rigg og marksikringsplan.

10. Jøsenfjorden Bygdeutval

- Viktig å sikre nok parkering, og er nøgde med at det er lagt inn utviding
- Samstundes uroa over at StV sitt forslag ikkje tar høgde for meir parkering; sjøl om dei legg til grunn trafikkauke på 30 % og overgang autopass
- Viktig å òg sikre gode venteromsfasilitetar og helst òg kiosk
- Hurtigbåt, ambulansebåt og buss må fungere òg i anleggstida
- Mange pendlarar frå Jøsenfjorden; eit poeng at ferjene går normalt i anleggstida.

Rådmannen sin kommentar: Viser til kommentarar til StV i punkt 2 ovanfor og til kommentar til HHS i punkt 13 ovanfor.



**HJELMELAND
KOMMUNE**

11. Jøsneset Båtforening

Ber om at moloen blir liggjande inne i plankartet, sjølv om det moglegvis ikkje blir slikt masseoverskot som StV opplyste om. Dersom hamna ligg inne i planen, har båtforeningen likevel moglegheit for utvide moloen om ein får tak i masse frå andre stader. Dette har ikkje kostnadskonsekvens for StV.

- Legg òg inn ny flytebrygge slik vist i skisse
- Gi mulighet for å rette opp og forlenge molo
- Gi mulighet for å legge inn flytebrygge i forlenging av molo for å få frigje plass i gjestehamn

Rådmannen sin kommentar:

Rådmannen tilrår at småbåthamna blir oppretthalde i plankartet slik vedtatt av AFU ved 1.gongsbehandling, sjølv om det nå viser seg at det ikkje blir eit masseoverskot som Stv opplyste om i starten. Såleis kan utvidinga bli vanskelegare for båtforeningen å realisere, men det er viktig å halde moglegheiten open. Rådmannen tilrår å leggje inn nokre krav ift byggemelding av anlegget ma av omsyn til natur-og miljøinteresser. Rådmannen tilrår ikkje ytterlegare utviding av småbåthamna; ma av omsyn til den fine badestrande som òg ligg inne i vika. Småbåtanlegga inkludert flytebryggene må etablerast innanfor avsett areal.

12. Lars Reidar Nesvik, grunneigar gnr 19 bnr 3,

-fortauet er flytta over vegen frå krysset og ned. Medfører at alle gåande til og frå kaien må krysse trafikken. I dag er fortauet på nordre side og trafikken til ferja treng ikkje stoppa.

-bruk minst mulig til grøntareal pga arealknappheit

-**parkeringsanlegget:** minner om at dette er det området som er avsett til handel.

Ønsker derfor å avgi minst mulig av området. Skal noko tas til parkering så vil det auka utnyttinga av området å utvide heit til hyttetomta i aust.

Rådmannen sin kommentar:



**HJELMELAND
KOMMUNE**

Gangfelt i aust/trafikktryggleik: viser til svar frå Statens Vegvesen i punkt 12 ovanfor.

Parkering: Ein god del av regulerert forretningsareal på 19/3 i gjeldande reguleringsplan er nå endra til parkering, medan ein mindre del av forretningsarealet er behalde. Det betyr at det framleis er rom for etablering av forretningsbygg her, men avgrensa mot aust. Forretningsbygget vil òg har behov for parkering. Då det i 1999 blei byggemeldt eit forretningsbygg her, var det òg planlagt parkering mellom forretningsbygget og RV13/oppstillingsfelt; så slik sett er ikkje endringa så stor. Men parkeringsarealet blir omgjort til offentleg parkering, og det er òg stilt rekkefølgekrav til dette i planframlegget. Dette er viktig å oppretthalde, då kapasiteten ift parkering er sprengt på Nesvik.

Grøntrabatt mellom forretning og parkering SPP2: ein er enig med Nesvik i at det er knapt med næringsareal, og det er òg blitt redusert som følgje av parkering. Ein tilrår å ta ut grøntrabatten her til fordel for forretningsområdet + at byggegrensa til forretningsområdet blir lagt i formålsgrensa mellom nåverande rabatt og forretningsområde.

13. Leif Kenneth Tjeltveit, bebuar Jøsneset

Det er ikkje sett opp lysregulering eller gangfelt i nord for kryssing av RV13 mot Jøsnesvegen. Dette er skuleveg for barn/ungdom. Dersom gangfelt skal flyttast til sørsida må det utarbeidast betre løysing for kryssing. Bilar som passerar dette krysset held stor fart, både til/frå ferja. Eit fåtal held 60 km/ eller lågare. Meiner det er rart at det stort fokus på mjuke trafikantar nede på kaien, men ikkje på korleis desse kjem seg til/frå kaiområdet.

Rådmannen sin kommentar: viser til svar frå Statens Vegvesen i punkt 12 ovanfor

14. Espen Meling, eigar av hyttetomt 19/17, næraste nabo til ferjekaien.

- Tilkomst til hytta går over næringsområdet på 19/3: særskild viktig at denne blir oppretthalde i anleggstida
- Bruker òg grusplassen på 19/3 som parkering; foreventar at parkeringa kan oppretthaldast i anleggstida
- Ønskjer å behalde vegetasjonsskjerm i knaus mellom grusareal og hytte



HJELMELAND KOMMUNE

- Tilknytning til kommunalt vann/avløp er på grusplassen, og ein forventar at denne er fungerande kontinuerlig
- Har ikkje trur på at det er behov for så mykje parkering, og i såfall nord for grusområde
- Tiltaka som blir gjort bør ikkje vere meir enn høgst naudsynt ettersom ferjefritt Jøsenfast uansett vil presse seg fram i framtida
- Båtplasser: vil halde fram å kjempe for sin rett til uhindra tilkomst til eigen kai/brygge. Ikkje merknader til utvidingar av hamna sørover og utover
- Ber om mest mogleg skjerming mot innsyn og støy slik at de fortsatt kan ha det godt på hytta.

Rådmannen sin kommentar:

- Arealbruken på 19/3 i nabogrensa mot hytteeigedom blir oppretthalde som forretningsområde. Gjeldande reguleringsplan sikrar verken parkering- eller tilkomstrett; såleis ingen endring i ny plan. Dette er privatrechtsleg.
- Det er lagt inn byggegrense mot 19/17. I sona mellom byggegrense og eigedomsgrense kan ein leggje inn føresegner om skjerming i form av vegetasjon, terreng eller vegg. Ein viser elles til § 10 rekkefølgekrav ift støygrenser og ev tiltak.
- Vann/avløp: rådmannen meiner det er viktig å oppretthalde rekkefølgekrav 10.3.e) der det blir stilt krav om teknisk plan for vann/avløp. Denne må m.a. omtale korleis vann/avløp skal fungere både i anleggsperioden og framtidig løysing.
- Sjøarealet utanfor hytta blir ikkje endra, og ein kan ikkje sjå at utvidinga i søraust som er lagt inn i plankartet endrar på tilkomstforholda.
- Parkering: viser til kommentar til StV i punkt 2 ovanfor.

Vurdering og konklusjon

Ein viser til **kommentarane og vurderingane gjort under kvar enkelt merknadspunkt** ovanfor. Ut frå innkomne merknader tilrår altså rådmannen nokre endringar både i plankart og føresegner. Andre merknader er med på å bygge opp under kommunen sitt høyringsutkast, og viser at det er viktig å halde fast på ein del ting i planframlegget, som td småbåthamn, kiosk, parkering og næringsområde.

Rådmannen viser elles til uttalen som er sendt til StV sitt planframlegg av oktober 2018, som poengterer at kommunen står fast ved AFU sitt framlegg til 1.gongsbehandling, med visse justeringar som framgår av tilrådinga ovanfor. Rådmannen vil såleis frårå det forslaget som StV la fram i okt2018

Andre forhold som ikkje er omtalt ovanfor:

Renovasjonsplass:

StV har tatt det ut i sitt forslag datert 5.okt 18. Rådmannen meiner det er kurant å oppretthalde slik vist i høyringsutkastet like sør for nettstasjonen. Kommunen legg til grunn at at StV har vist den i sitt



HJELMELAND KOMMUNE

siste plankart datert 22.11.18 og at denne blir regulert inn i endeleg plankart, dvs o_BRE

Riggområde: StV utvida riggområdet i sør i sitt forslag av 5.okt 18. Det utvida riggområde består av urørte/opne svadberg og fjellknauser ned mot sjøen.

Kommune stilte seg spørjande til denne utvidinga, og svar frå StV på spørsmål til dette er: *«Det blir ikke mer sprengning enn det som ligger inne i planen. En leker vil legge til på vestsiden av dagens kai. Sprengning starter i sør slik at det blir plass der til å legge til i det området som allerede skal planeres ut til trafikkareal. Sprengning og flytting av masser må utføres før man begynner med peling av selve piren. StV har sidan stadfesta at de ikkje treng dette utvida riggområdet likevel, og ein tilrår difor ingen endring på det. Ein legg til grunn at StV då nyttar allereie planert/utspreg areal langs/ved sjøkanten, og at det ikkje blir ytterlegare inngrep i berga i riggområdet på neset. Denne eksisterande «vegen» langs sjøen er resultat etter ferjekaiopparbeidinga på 90-talet. Den framstår som ei skjemmande og stygg fylling. Det hadde vore ei stor føremon for områdekvalitetane at StV forlet dette arealet på ein ryddigare måte denne gongen, og rådmannen legg til grunn at LNF formålet her ikkje er til hinder for at avslutninga mot sjøen og oppryddinga etter rigg/anleggsarbeidet blir estetisk finare enn i dag.*

Landbruk Natur og Friluftsområde – LNF

I føresegna for LNF § 6.1 står det følgjande:

«L1-L2 er offentlige LNFR-områder. Denne planen gir ikke nye bestemmelser for arealformålene som er vist under skravuren for midlertidig rigg- og anleggsområde. Reguleringsformål for LNFR i denne planen er hentet fra gjeldende kommuneplan og tilgrensede reguleringsplan der disse blir berørt av veganlegget. Bestemmelser i gjeldende kommuneplan eller reguleringsplan for resterende deler av berørte eiendommer gjøres gjeldende, og områdene skal i forhold til utnyttelsesgrad og byggegrensar anses som del av tilgrensede plan».

Rådmannen gjer merksam på at LNF-områda ikkje er offentleg, og skal heller ikkje bli det. Dei tilhøyrer gnr 19 bnr 3 og 12, private grunneigarar på Nesvik. Føresegna elles viser kun til kommuneplanen og til «tilgrensande reguleringsplan» (som forøvrig ikkje har føresegn om LNF). Dette gir ikkje meining, og rådmannen tilrår at heile denne føresegna utgår. Ein kan heller føye til at det ikkje er tillate med tiltak i strid med landbruk- natur og friluftssinteresser, dvs det er stadbundne næringsinteresser som skal prioriterast i desse områda. Vidar bør ein føye til at LNF formålet ikkje er til hinder for opprydding og god avslutning på eksisterande fyllingar i sjø etter endt anleggsverksemd ; jf bestemmelsesområde rigg/anlegg.

Tilkomst til friområdet /gangveg

StV har i sitt plankart av 05.okt tatt ut denne gangvegen. Kommunen meiner dette er viktig å sikre. Dette ligg alt inne i høyringsutkastet, og ein tilrår ikkje endring på det.

Areal-og forvaltningsutvalet sine tilleggspunkt på Nesvik :

AFU vedtok to tilleggspunkt i møte 30.08.18:

1. Før 2.gongsbehandling av reguleringsplanen skal SVV leggja fram dokumentasjon på mellombels og varig disponering av overskotsmasse.

Statens Vegvesen svarar: «oppdatert massehåndteringsplan, med nye beregninger for mengde masser ettesendes». Innan skrivefrist er ikkje dette mottatt. Kan ev ettersendast eller



HJELMELAND KOMMUNE

leggjast fram i AFU-møte

2. Hurtigbåt og ambulansebåt: Anløp for hurtigbåt og ambulansebåt skal sikrast i anleggsperioden i tillegg til venteromsfunksjonar. Krav om bygging av ny hurtigbåtkai og venterom før sprengningsarbeidet vert iverksett vil bli vurdert

Statens Vegvesen svarar:

«Det er umulig for oss å ha dette kravet om vi skal holde fremdriften som er tenkt (og nødvendig). Du kan vise til møte og dialog med oss, at vi ikke vil rekke å bygge ny hurtigbåtkai før sprenging skal starte. Og hurtigbåt er tenkt at skal bruke eksisterende pir i anleggsperioden så det bør ikke være nødvendig å ha dette rekkefølgekravet. Men fasilitetene skal opprettholdes under hele anleggsperioden, det bør holde at dette er sikret i bestemmelsene. Viser til vårt forslag, i henhold til dialog i møte hos fylkesmannen.

Statens Vegvesen foreslår to endringar i føresegnene:

«Bebyggelse og anlegg:

Før ferjekai/anlegget kan tas i bruk skal areal venterom/toaletter SST være ferdigstilt.

Hurtigbåt og ambulansebåt i anleggsfasen:

Funksjoner tilhørende kai for hurtigbåt og ambulansebåt skal ivaretas i anleggsfasen»

Rådmannen sin kommentar:

Viser til vedtatt rekkefølgekrav § 10.2: «Før ferjekai/anlegget kan ferdigstilles skal følgende areal være ferdig opparbeida ihht planen: hurtigbåtkai SK2, venterom/toaletter SST, alt gangareal SF, bussholdeplass SKA, parkeringsplass SPP1, SPP2 og SPP3, alt grøntanlegg i SVG «.

Rådmannen tilrår ikkje forslag til endring slik forslått frå StV, då det alt er innarbeidd .

Når det gjeld det andre forslaget om hurtigbåt/ambulanse, så ser ikkje rådmannen det som ei optimal løysing å ha gangtrafikk til/frå eksisterande pir samstundes som både anleggs-og sprengningsarbeid skal pågå. Det hadde vore tryggare å etablert separat hurtigbåtkai i forkant; for å skilje gåande frå anleggs/ferjetrafikken. Dersom ein skal ta inn føresegn slik StV foreslår, må det vere som ei tilføyning til § 2.7 om gjennomføring og ein må tilføye at det skal òg gjelde tryggleik (og ikkje berre funksjon) skal ivaretas, og at det gjeld både ferje/hurtigbåt/ambulanse/buss

Vedtatt § 2.7 om gjennomføring lyder: « Ved gjennomføring av tiltaket skal det tas særlig hensyn til framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende. Eksisterende ferjetrafikk opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Inntil ny kai er klar til bruk skal eksisterende kai benyttes»

Generelt:



**HJELMELAND
KOMMUNE**

Rådmannen har undervegs i heile prosessen framheva verdien av å ta omsyn til omkringliggjande forhold, og ikkje berre trafikkmessige omsyn (slik StV sitt siste framlegg gjer). Optimalt sett kunne ein ønskja seg ein enda meir lokal-tilpassa plan, der td omsynet til næringsdrift og landskapsestetiske tilpassingar blei enda betre ivareteke. Ein har likevel forståing for at det her er arealknappheit, og at noko må vike.

Då er det særst viktig at dei anlegg som blir utført i StV sin regi får høg arkitektonisk standard, gode/fine avslutningar og fokus på at anlegget skal framstå som ferdig og fint opparbeida til slutt. Ferjekaiane på begge sider av fjorden representerer innfallsportane til kommunen og kommunesenteret, og det er viktig at det i framtida vil framstå som både trafikktrygt og fint, og at omringliggjande arealbruk er ivaretatt.