



Møtebok for Kommunestyret

Møtedato: 28.11.2017
Møtestad: Kommunehuset
Møtetid: 15:45 - 18:00

Møtet starta med orientering om biosfæresprosjektet v/Kari Evensen Natland, prosjektleiar og Jarle Skeidsvoll,leiar i styringsgruppa for Nordhordland Biosfæreområde Vestnorsk Kystlandskap.

Frammøtte medlemmer	Parti	Rolle
Karstein Totland	H	Ordførar
Frode Langhelle	H	Medlem
Bjarte Andvik	H	Medlem
Wenke Fredheim Ekren	H	Medlem
Lene Hansen Kvamsdal	H	Medlem
Torill Torsvik Størkersen	AP	Varaordførar
Ragnvald Tangedal	AP	Medlem
Arthur Reidar Sjursen	AP	Medlem
Bjørn Egil Nordland	AP	Medlem
Jon Hope	Krf	Medlem
Siri Tangedal Kratzmeier	Krf	Medlem
Geir Egil Haugsvær	Sp	Medlem
Wenche Daae	Sp	Medlem
Janne Judith K. Sandnes	Frp	Medlem

Forfall meldt frå medlem	Parti	Rolle
John Torsvik	H	Medlem
Atle Nordland	H	Medlem
Egil Kvingedal	V	Medlem

Frammøtte varamedlemmer	Parti	Erstatter medlem
Bjarte Dyrkolbotn	H	Atle Nordland
Astrid Daae Kristiansen	H	John Torsvik
Tove Kristin Sleire Tistel	V	Egil Kvingedal

Følgjande frå administrasjonen møtte:
Rådmann Svein Helge Hofslundsengen, ass.rådmann Sveinung Toftog konsulent Maud Sleire Holmaas som førte møteboka.

Sakliste

Saksnummer: Sakstittel:

067/2017	Godkjenning av innkalling og sakliste	s. 04
068/2017	Godkjenning av møtebok	s. 05
069/2017	2 gangs framlegg til reguleringsplan for bru over Masfjorden	s. 06
070/2017	Lokalpolitisk handsaming av forslag til delfinansiering med bompenger - Fv Masfjordnes - Duesund, Masfjordsambandet	s. 31
071/2017	Tilsyn og vedlikehald av hjartestartarar i Masfjorden kommune	s. 38
072/2017	Invitasjon til etablering av Vest brann- og redningsregion	s. 41
073/2017	Referatsak	s. 50

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1141

Saknr	Utval	Type	Dato
067/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Godkjenning av innkalling og sakliste

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjend

Saksopplysningar:

Kommunestyret - 067/2017

KS - behandling:

Det vart gjort framlegg om Bjarte Andvik (H) og Wenche Dåe (Sp) til å skrive under møteboka.

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjend

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1141

Saknr	Utval	Type	Dato
068/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Godkjenning av møtebok

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Møtebok vert godkjend.

Saksopplysningar:

Kommunestyret - 068/2017

KS - behandling:

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

Møtebok frå kommunestyret 30.10. 17 vert godkjend.

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	PlanID - 126620140002, FA - N00, FA - Q31	14/704

Saknr	Utval	Type	Dato
125/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
069/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

2 gangs framlegg til reguleringsplan for bru over Masfjorden

Vedlegg:

Journalposttittel	Dato
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Frode Vee-Haugen	02.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Advokatfirmaet Thommesen AS v/Ragnhild-Elisabeth Rosendahl	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Hordaland fylkeskommune	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Naturvernforbundet Nordhordland	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Mattilsynet	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Øystein Lindgren	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Sissel Anita Hjeljestad	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Naturvernforbundet v/Mona Maria Løberg	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Ellen og Jostein Kråkenes	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Kystverket	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Øyvind og May Wenche Lilletvedt	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Jack Halland	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Jack Halland	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Statens vegvesen v/Hege Løtveit	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Statens vegvesen v/Hege Løtveit	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Marius Træet	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Marius Træet	31.10.2017
Høyringsuttalelse - Masfjordsambandet	31.10.2017
Høyringsuttalelse plan id 1266-20140002	31.10.2017
Uttale reguleringsplan bru Masfjordnes - Duesundøy	31.10.2017
Høyringsinnspill/klage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Høyringsinnspillklage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Merknad - Klage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Merknad - Klage til Reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Masfjorden, Masfjordnes - Duesund – bru - uttale	30.10.2017
Merknader til reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune	30.10.2017
Merknader til tilsendt planframlegg	30.10.2017
Høyringsuttale - Angående broplaner	25.10.2017
Masfjordsambandet - uttale frå Nordhordland Næringslag	19.10.2017
Høyringsinnspill rundt bru over Masfjorden	19.10.2017
Kommentar til r	17.10.2017
resultset_91_494_vedlegg1.docx	11.10.2017

Uttale - Offentleg ettersyn - Bru over Masfjorden - Områdeplan - PlanID 126620140002	05.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Kjell Arne Otterstad	18.09.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Odin utbygging v/Egil Sagstad	07.11.2017
Endringer Duesundøy	07.11.2017
Kart over området med endringar	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Næringslivet i Masfjorden og Gulen	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Næringslivet i Masfjorden og Gulen	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Lindås kommune	03.11.2017
Høyringsuttale etter utført kulturhistorisk synfaring frå Hordaland fylkeskommune	14.11.2017
AcosSvarInn.xml	
Masfjordsambandet-Konsekvensutgreiing 23.08.2017	20.11.2017
Masfjordsambandet-Planomtale Revidert 15.11.2017	20.11.2017
Reguleringsplan 1 av 2	20.11.2017
Reguleringsplan 2 av 2	20.11.2017
Føresegn revidert 15.11	20.11.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vert i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vert vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta:

Kommuneplan for Masfjorden 2012 – 2024 vart vedteken i kommunestyret 31. mai 2012. Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er:

«Bru over Masfjorden innan 2020»

Prosjektet inneber å erstatte mellom Sandnes og Duesundøy med ny bru, og få ferjefri kryssing av Masfjorden for fylkesveg 570.

I sak 072/17 til formannskapet den 12.09.2017 i samband med offentlig ettersyn av planframlegget stod det mellom anna følgjande, og som nedunder er vist med mindre skrift i kursivtekst:

« Fakta om planframlegget:

Framlegg til reguleringsplan er skildra utførleg i planskildringa dagsett 05.09.2017 som er vedlagd saka, og som viser følgjande hovudelement:

Bru:

Kryssing av Masfjorden med bru er planlagt som hengebru. Hengebrua har eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på Ca 110 meter. Planlagt seglingsløp er på 80 meters bredde og 30 meters høgde. Vegen over hengebrua er planlagt med dimensjoneringsklasse H1 dimensjonert for 60 km/t og trafikkmengde på <4000 ÅDT etter vegnormal N100.

Kjørebane får normalprofil på 7,5 meter og gang- og sykkelveg med breidde på 3 meter. På utsida av kjørebane og mot gang- og sykkelveg vert det etablert kjørestrekt rekkverk.

Brutårn er planlagt plassert i sjøkanten på begge sider av Masfjorden. Det er planlagt betong viadukter på begge sider av hengebrua med lengde på ca. 50 meter på Masfjordnes og ca. 80 meter på Skarvetangen. Forankringsklossar for berekblar er lagt på utsprengt bergflate. Forankringskammer er planlagt som utsprengte bergrom med støypt betongplate der spennarmeringa skal forankrast. Tilkomst til forankringskammer på Sandnes er etablert som tunnel frå Andvikvegen. Lengda på tilkomsttunnelen er ca 210 meter. På Skarvetangen er tunnel til forankringskammer planlagt vest for dagens ferjekai. Lengda på tunnelen er ca 160 meter. Hengebrua vil bli lyssett med veglys, flylys, seglingslys og merker.

Gang- og sykkelveg/fortau og gangareal:

Langs Fv 570 gjennom Sandnes sentrum til planlagt rundkjøring er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Frå rundkjøringa og langs Fv 374 Andvikvegen er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Tilførselsveggar til brua er regulert med gang- og sykkelveg med 3 meters breidd og 1,5 til 3 meters trafikkstilje mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Over planlagt bru er det regulert gang- og sykkelveg med 3 meters breidde. Gang- og sykkelvegen er skilt frå kjørebana med kjørestrekt rekkverk. Gang- og sykkelvegen vert avslutta mot regulert parkeringsplass på Duesundøy. På Duesundøy er det i tilknytning til busstopp regulert fortau som sikrar tilkomst til bustader og fritidsbustader.

På Duesundøy er det lagt til rette for busslommer med utbetningsstandard og venteskur. På Masfjordnes er det lagt til rette for kantstopp og venteskur. For tidsregulering av bussar på Masfjordnes er det lagt til rette for svingarm frå rundkjøring til eksisterande ferjekai.

Fylkesveg 570 gjennom Sandnes sentrum har dimensjonerande fart på 50 km/t, og fortauet er på grunn av bygninga på begge sider av vegen regulert som eit einsidig fortau på utsida. Deler av vegen er på grunn av tettstadsmiljøet regulert med redusert køyrebanebreidde, for å få plass til fortauet.

Bygningar som kjem i konflikt med planframlegget:

Planforslaget medfører at fleire bygningar er i konflikt med planlagt veganlegg. Dette gjeld i hovudsak bygningar på Masfjordnes der det er oppført bygningar på neset der brutårn er planlagt plassert og på Duesundøy der planlagt spreiekammer til berekabel vil bli plassert. Følgjande bygningar er i planen vurdert å vere i strid med veganlegget, og vert føreslått kan rivast:

Gnr.	Bnr.	Type bygning
30	2,38	Fritidsbustad
30	34	Naust
30	26	Naust
30	36	Naust
30	13	Fritidsbustad, Naust
18	93	Fritidsbustad
18	97	Fritidsbustad

I tillegg får planen konsekvensar for fylgjande eigedomar:

- Gnr. 18 bnr. 99 utgår, vert regulert til anna veggrunn
- Tomt 35 og 36 i reguleringsplan for Duesund vert regulert til samferdselsformål.
- Gnr 18 bnr. 91, 92 og 94 får ein mindre reduksjon i arealet

Det ligg føre eiqa konsekvensutgreiing dagsett 23.08.2017, som skildrar tre alternative bruløysingar, to variantar av flytebru og hengebru, samt alternativ 0 (eksisterande situasjon med ferje). Utgreiinga drøfter konsekvensar for trafikale tilhøve, landskapsbilete, nærmiljø/friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, naturressursar, skipstrafikk og regionale verknader. Utgreiinga er basert på utgreiingsprogrammet gjeve i godkjent planprogram for områdeplanen. Samla sett viser konsekvensutgreiinga at det er hengebrua av dei tre brutypene som vil få minst negativ konsekvens for dei ikkje prissette konsekvensane.

Ferjesambandet vert vurdert til å vere er ei stor barriere for vidare utvikling og vekst. Masfjordsambandet vil binde sama Masfjorden kommune og etablere ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sør. I tillegg vil eitt ferjefri, gjennomgåande nord-sør samband som avlastning og omkøyringsveg for E39 redusere sårbarheiten i transportnettet.

Vidare peikar utgreiinga på at det i eit langsiktig perspektiv vil bru vere viktige rammeføresetnader for å utvikle næringslivet og stabilisere/auke folketalet. Trafikkanalysane syner eit potensiale for å firedoble trafikken mellom Masfjordnes og Duesund med fast vegsamband, og dette er ein indikator på at tiltaket vil gje store, positive regionale verknader.

Vidare er det utarbeidd eigen ROS analyse dagsett 05.09.2017, som tungt drøftar uønska hendingar som kan skje, og kva sannsyn og konsekvens det er for at hendingar kan oppstå.

Etter den gjennomførte risiko- og sårbarheitsanalyse er området vurdert som sårbart for følgjande tema:

Skredhendingar:

Deler av planområdet ligg i databasen til NVE innanfor aktsemdområde for skredhendingar.

Geotekniske rapportar viser at det ikkje er spor etter nyare steinsprang i form av nyavløyste blokker, merker på trær, grave- og slagspor i marka. Det er heller ikkje observert flombekkeløp eller markerte erosjonsspor i terrenget. Ved gjennomført avbøtande tiltak, blir planområdet ikkje vurdert til å vera særleg utsatt for skredhendingar.

Utfylling i sjø

Deler av arealet i sjø kring brutårna på Masfjordnes skal fyllast ut med steinmassar. Arealet er planlagt å nyttast som riggområde under anleggsfasen. Utfylling i sjø må utførast slik at det ikkje er fare for setningar, forureining og biologisk naturmangfald.

Støy

Planlagt tiltak er venta å føra til ei auking i trafikkmengda i området, noko som kan medføre økt støy. Med auking i trafikkmengda må ein forvente meir enn ti lastebilpasseringar på nattestid, som ikkje er tilfellet for eksisterande situasjon. På Duesundøy vil det vere noko endring i støysituasjonen fordi vegen vert flytta nærare eksisterande bygg. På Masfjordnes vert ca 11 bustader/fritidsbustader råka av gul støysone ved maksimalt støynivå i framskriven situasjon. Bygg som vert råka ligg dels svært nær Fv 570. På Duesundøy vert ein fritidsbustad råka av gul støysone.

ROS-analysen kjem med forslag til avbøtande tiltak, og med desse utført vert ikkje planlagde tiltak i reguleringsplanen vurdert som særleg risiko.

Det er gjeve rekkjefølgjekrav før ulike tiltak kan gjennomførast eller starta opp. Dette er vist i føresegnene. Mellom anna er det krav om utbetring av fylkesvegen og bygging av fortau gjennom Sandnes sentrum.

Vurdering

Administrasjonen har vurdert planframlegget og meiner det i stor grad er i samsvar med dei målsettingar som var sett i planprogrammet, då dette var til endeleg handsaming den 09.09.2014 i formannskapet.

Planomtalen med konsekvensutgreiinga viser at planframlegget ikkje råkar viktige ålmenne interesser, kulturmiljø eller naturtypar eller artar av stor verdi. Administrasjonen kan så langt ikkje sjå at konsekvensutgreiinga har manglar, og reknar med at den offentlege høyringa vil avklara om dei ulike fagområda er tilstrekkeleg belyst/klarlagt. Størst konsekvens har planframlegget i høve til hytter og eigedomar

sør på Duesundøy og ved brutårnet på Sandnessida.

ROS-analysen har basert seg på Statens Vegvesen sine akseptkriterier og viser at risikoen er akseptabel. Administrasjonen kan heller ikkje sjå at denne analysen har vesentlege manglar eller underkommunerer noko som burde vore viktig å få fram.

Rekkefølgekravet om etablering av fortau forbi sentrumsområdet på Sandnes er eit svært viktig plangrep etter administrasjonen si vurdering. Det same gjeld ny rundkøyring sør for ferjekaien og gang- og sykkeleveggen over brua, og elles på dei nye regulerte tilkomstvegane på fylkesveg 570.

På bakgrunn av vurderinga ovanfor meiner rådmannen at planframlegget har god kvalitet, og rår difor til at framlegget til områdeplan for bru over Masfjorden vert sendt til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Så snart planen har vore på høyring vil saka koma opp att til 2. gangs handsaming i formannskapet, før planframlegg vert slutthandsama i kommunestyret seint i haust. Det vert lagt opp til folkemøte om planen i høyringsperioden.

Konklusjon

Rådmannen rår til at formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Om Statens Vegvesen skulle koma med mindre korrigeringar til planframlegget før det er gått ut på offentleg ettersyn, rår rådmannen til at det i vedtaket vert gjeve administrativ fullmakt til gjera mindre endringar.»

Formannskapet - 072/2017

FS - behandling:

Ordførar Karstein Totland (H) orienterte kort og saka vart drøfta.
Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

FS - vedtak:

Formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10.

Det vert vist til planskildring, plankart og føresegner revidert 05.09.2017.

Rådmannen får fullmakt til å gjera mindre endringar i plankartet før dette går på høyring, om dette vert påkrevd av vegfaglege grunnar.»

Høyringa:

Framlegg til reguleringsplan vart i brev og kunngjeringsdagsett 15. 09.2017 sendt til offentleg ettersyn med frist 6 veker på å koma med merknader. Fristen vart difor sett til 1. november 2017.

Nedunder er dei einiskilde merknadane som kom inn i samband med høyringa vist, og med kort referering av innhaldet, og deretter med rådmannen si vurdering i kursivtekst under kvar merknad eller avsnitt der det er lange merknader. (Dei einiskilde merknadane er i sin heilskap lagt ved saka.) Alle andre dokument inkludert vedlegg som høyrer til plansaka kan ein finne ved å gå inn på kommunen si heimeside, under Møtebok Masfjorden kommunestyre Møte nr. 6, 28.11.17 Side 10 av 52

1. **Merknad frå Gunnar og Kjell Otterstad motteke 17.09.2017** som skriv at dei er eigarar av gnr. 30 bnr. 34 og 45, og som fortel at det er ein anna formell grunneigar som står oppført i kommunen si adresseliste. Dei har difor ikkje motteke noko informasjon om bruplanane direkte, men har måtta leite seg fram til informasjon via naboar og postlistene til kommunen. Dei ber om stadfesting på at dei kan få lov til å kommentere reguleringsplanen som er på høyring.

Administrasjonen har vurdert merknaden, og viser til at det gjekk ut brevpost til avsendar den 12.10.17 med alle plandokumenta vedlagd, og ei orientering om retten til å koma med merknad og om folkemøtet som skulle arrangerast den 17. oktober 2017.

2. **Brev frå Fylkesmannen i Hordaland dagsett 05.10.2017** som skriv at det er gjort eit grundig arbeid med planen, og at dei berre har merknad til føresegn 7.2 der det står:

«Naturområde i sjø og vassdrag. Gjeldande bruk av området er stadfesta i planen. I naturområde i sjø og vassdrag som er omfatta av mellombels rigg- og anleggsområde kan det fyllast steinmasse under kote 0,0. Område skal vere opent for ålmenn ferdsel. «

Fylkesmannen meiner at føresegna slik ho er formulert opnar for at det kan fyllast steinmassar til overflata av sjøen på store område. Det vert vist til samtale med kommunen om at intensjonen her er at det kan fyllast opp til overflata i overgangen mellom land og sjø ved fyllingsfoten som er teikna inn ved BAA på reguleringskartet. Fylkesmannen har ingen merknad til dette. På mellombels rigg- og anleggsområde i sjø som ikkje er del av fyllingsfoten. meiner Fylkesmannen at det som minimum må vere seglingsdjupne etter utfylling i sjø. Fylkesmannen legg til grunn at kommunen utformar ny føresegn som klargjer dette. Til slutt skriv dei at dei legg til grunn at det vert innhenta løyve frå Fylkesmannen før utfylling i sjø kan gjennomførast, slik ROS-analysen har som føresetnad.

Rådmannen har drøfta merknaden frå Fylkesmannen og har på bakgrunn av denne og etter drøftingar med Statens Vegvesen endra formuleringa knytt til føresegn 7.2, slik at mesteparten av utfyllingsområdet i sjø må ha seglingsdjup på minimum 2 meter.

3. **Brev frå Kjell Byrknes m.fl. motteke 10.10.2017**, som skriv at dei har fått tilsendt planframlegget og at det viser riving av deira hytte/hus på gnr. 30 bnr. 2/38 og naust på gnr. 30 bnr. 36. Det vert vist til tidlegare alternativ om å plassera rundkøyringa rett ved ilandføringa, og dei meiner at dette alternativet ville vore betre både for kulturmiljøet og bumiljøet på Sandnes. Dei meiner at løysinga som no ligg i planframlegget vil verta skjemmaende og dominerande for synsinntrykket når ein nærmar seg Sandnes. Bygningen på gnr. 30 bnr. 2/38 vert i dag nytta som fritidsbustad for 5 søsken med familiar, og i skrivet vert det gjeve klart uttrykk for at huset har stor verdi for familien. Det vert peikt på at det er ein del av det gamle kulturmiljøet på Sandnes, og at det kan vera eitt av dei eldste husa i området, samt at det er frå åra rundt 1850 – 60. Vidare peikar ein på at bygningen er SEFRAK registrert, og at foreldra deira måtte gje frå seg anna bygning (sjøbu) då kabelferja med biloppstillingsplass vart etablert. Til slutt oppmodar dei om at huset kan få stå, og ber om at rundkøyringa og/ eller veglinja vert endra på for å oppnå dette.

Administrasjonen har drøfta merknaden, og har stor forståing for at familien ønskjer at huset skal få stå. På bakgrunn av mindre justeringar av sjølve brua har ein kunna justert tilkomstvegen på Sandnes litt, og ny vegline gjer no at huset på kaien kan stå. Reguleringsplanen vert difor justert litt med

omsyn på veglina og planen vert endra slik at bustaden no vert ivareteken.

4. **Brev frå Ellen og Jostein Kråkenes motteke 15.10.2017**, som mellom anna ber om at verditapet for deira eigedom vert rekna med i den vidare handsaminga. Det vert mellom anna vist til at deira hytte kjem berre 100 meter frå det planlagde brutårnet på Skarvetangen og 50 meter frå vegbana. I tillegg kjem berekablane om lag 50 meter unna, og midt i den beste siktlinja mot vest. Dei meiner vidare at det er gjort eit dårleg politisk arbeid når ein har kunna regulert inn eit hyttefelt i dette området, som no vert råka av reguleringsplanen for bru. Det vert og referert til politiske utsegn og på bakgrunn av mellom anna desse meiner Kråkenes at dei kjenner seg overkøyrde og at dei ikkje vert tekne omsyn til. Til slutt ber dei om at eigedomen vert innløyst utan tap dersom bruplanane vert realisert.

*Administrasjonen har drøfta merknaden og har forståing for at hytteeigarane ikkje ønskjer å få eit brutårn med bærekablar og ny veg i nærleiken av hytta si. Samstundes vil ein vise til at konklusjonen om å gå for hengebru er tungt vurdert opp mot andre omsyn, jf. planskildringa si opplisting av fordeler og ulemper knytt til ulike brualternativ, og at også omsynet til råka fritidsbustader er vorte vegd opp mot den samfunnsmessige gevinsten det har for kommunen og områda lenger nord å få realisera Masfjordbrua. Rådmannen meiner difor at fordelane ei hengebru vil ha for kommunen er vesentleg større enn dei ulempene tiltaket vil medføra for hytteeigarane på Duesundøy og på Sandnes. Betre kommunikasjonar og effektiv transport over Masfjorden vil etter rådmannen si vurdering gje store lokale samfunnsgevinstar, samt betre beredskap og ein meir robust kommune i framtida. Ein vil og visa til kommuneplanen sin samfunnsdel 2012 - 2024, som vart vedteken i 2012, der Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er «**Bru over Masfjorden innan 2020**». Den demokratiske forankringa i lokalsamfunnet for å regulera og realisera bru over fjorden har difor vore til stades i lang tid.*

5. **Brev frå Jon Torstein Bakken motteke 18.10.2017**, som skriv at innkøyring til eigedomen hans i Austfjordvegen 2706 på plankartet er vorte flytta nokre meter, og difor får ein krappare vinkel inn til plassen framfor inngangspartiet til bustaden. På bakgrunn av dette ber han om at planen vert justert, slik at innkøyringa vert sikra grei tilkomst for bil med tilhengar og liknande.

Administrasjonen meiner dette er ei mindre justering av reguleringsplanen og har endra reguleringsplanen slik Bakken ønskjer. Det vert vist til revidert plankart.

6. **Brev frå Nordhordland Næringslag stempla motteke 18.10.2017**, som skriv at ny hengebru er svært viktig for næringslivet og sender kopi til kommunen eit brev som har gått til sentrale politikarar i Hordaland.

Administrasjonen tek brevet til orientering.

7. **Brev frå John Sverre Vaksdal motteke 25.10.2017** som peikar på at vegen mellom E39 og Masfjordnes må utbetrast for å unngå trafikkutfordringar når brua er bygd.

Administrasjonen tek brevet til orientering og viser til planlagde utbetringar som ligg under Nordhordlandspakka på strekninga Einestrاند til Nordre Kvinge, og planlagde utbetringar som kommunen har ansvaret for i Mjangerslia m.v.

8. **Brev frå Gunnar Otterstad motteke 28.10. 2017**, som skriv at det under saksopplysningar i saksframlegg står at Gnr.30 ,Bnr.34 er et naust, og at dette er feil, sidan dette er ein

fritidsbustad på festa grunn, og som betaler kommunale avgifter.

Administrasjonen tek feilen til etterretning og vil retta dette opp i planmateriellet. Ut over dette meiner administrasjonen at denne feilen ikkje har hatt noko påverknad på innhaldet i reguleringsplanen.

9. **Brev frå Kjell Arne Otterstad motteke 29.10. 2017**, som først skriv om kulturminne i området, mellom anna om ein eldre gardsveg frå tidleg på 1900-talet, og kjem med spørsmål til kommunen om tiltak på denne vegen. Vidare skriv han om tuftene etter eit notenaust som ligg innanfor planområdet, og viser til den kulturminnesamanhengen dette inngå i. I brevet kjem han også med krav til kommunen om at definisjonen av bygningen på gnr. 30 bnr. 34 må rettast opp frå naust i planskildringa til fritidsbustad.

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen har retta opp fakta om at det er hytte på gnr. 30 bnr. 34 i revidert planskildring. Dei andre synspunkta som gjeld kulturminne/ kulturmiljø rår ein til vert teke til orientering.

Han meiner at det kombinerte formål- naust og park er et grunt strandområde, som det vil vere uheldig å fylle ut, fordi det her er ulike sjøfuglar som dykkar og beiter, og at det også er eit område som er tilhald for oter, og kjem med krav om at reguleringsplanen må avklare kva konsekvensar ei utfylling i strandsona vil ha for det biologiske mangfaldet og viser til naturmangfaldslova. Han meiner at det ikkje må tillatast at det vert fylt steinmassar i dette strandområdet. Vidare meiner han at i område, regulert til naturområde og som er lagt ut til mellombels riggområde, med fylling i strandsonen, kike må tillatast utfylling utan at dette er vurdert opp mot dei skadane eit slikt naturinngrep er. Han krev difor at det vert utarbeida alternativ plassering av slikt riggområde. Når det gjeld naturmiljø meiner han at her kan det ikkje ha vore gjort undersøkingar som er grundig nok. Vidare viser han til at : « Masfjorden kommune har fått oteren som «ansvarsart», og dermed et spesielt ansvar for å ta vare på den. Oteren ble totalfredet i Norge i 1982.»

Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

« I denne reguleringsplanen er ikke oter nevnt, det må derfor konsekvensutredes hva denne utbyggingen har å si for oterens levestandard. Dette må gjøres i henhold til Statlige retningslinjer og føringer, spesielt Naturmangfaldslova, ref paragraf 8 ! Etter Naturmangfaldlova er det dei lovfesta prinsippa i §§ 8-12 som skal leggjast til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig mynd. Naturmangfaldlova tek utgangspunkt i kunnskap, vurdering av konsekvensar og samla belastning, samstundes som føre-var prinsippet står sterkt.»

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen meiner at det er viktig at reguleringsplanen har sikra eit utfyllingsområde rundt og ved brutårnet på Sandnessida, og meiner at dette kan forsvarast ut frå nytten og behovet for å ha eigna rigggareal ved brutårnet, samt for å redusera kostnadane i prosjektet. Fordelene er difor etter rådmannen si vurdering større enn eventuelle ulemper for vilt, fiske, natur og landskap. Oter er det svært mykje av i Masfjorden, og denne arten vil etter administrasjonen si vurdering i liten grad verta påverka av planlagd utfylling på ca 7 dekar på land og noko i sjø. Konsekvensutgreiinga som er gjort i samband med planarbeidet gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt nok kunnskapsgrunnlag knytt til naturmangfaldlova.

Området vil og slik det er sett krav om i reguleringsplanen verta gjenstand for eigen planprosess ved seinare høve, og arealet vil då verta drøfta gjennom ein lokaldemokratisk prosess i kommunen. På bakgrunn av dette rår administrasjonen til at ein ikkje endrar reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden.

Vidare meiner han at fylkesveg 570 som går gjennom Sandnes «sentrum», og som vil vera tilførselsveg til brua, ikkje er eigna til å handtere den økte trafikken, sjølv med planlagde tiltak om innsnevring av køyrebana og utviding av fortauet. Han kjem vidare med krav om at dersom

det blir vedteke at brua skal byggjast, så må planen utgreia ein anna tilkomstveg til brua, og som går utanom busetnaden i Sandnes «sentrum». Han meiner at dette kan løysast med ein tunnel, og at ein då også kan unngå at huset «Ved Olderen»(huset på ferjekaien, nord for kyrkja) må rivast. Han meiner vidare at vegtilkomsten til hengebrua vil verta veldig synlig med fjellskjering i terrenget, og at ein tunnel med innslag i nærleiken av kommunehuset vil gje ei betre løysing. Vidare kjem han inn på andre trafikale tilhøve, og meiner at flytting av meir biltrafikk til fylkesveg 570 vil ha stor negativ påverknad for dei som bur langs denne fylkesvegen. Samstundes meiner han at når ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg blir rusta opp i 2020, med nye miljøvennlige ferjer, vil mesteparten av trafikken nord/sør, gå den vegen, og at brua over Masfjorden då berre vil vera ein lokal trafikk-løysing. Han skriv vidare følgjande om Nordhordlandspakken: «*I Nordhordlandspakken er det lagt inn 30 mill. Kr til tiltak på denne strekninga»(FV570) Dette er ikke lenger riktig, midlene til utbedring er falt ut pga overskridelser i prosjekt Nordhordlandspakken!*»

Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

«Utarbeid en analyse av hva økt frekvens på den eksisterende kabelfergen vil bety økonomisk for næringsliv og for Masfjorden kommune, i forhold til å bygge bro.»

Han skriv at han protesterer mot framlegg til reguleringsplan fordi hans fritidsbustad på Gnr.30 Bnr.34/45, må rivast om planen vert realisert, og at turstien«Klausvegen» vil bli berørt i området som har navnet Svaet . Vidare meiner han at hengebrua si plassering i landskapsbiletet vil vera negativt for de fleste og peiker på tekst om landskap i plandokumentet: ***“Råd om landskap i kommunal planlegging i Hordaland” som inneheld råd om korleis ein i planarbeid kan ta omsyn til landskap og medverke til at nye byggjetiltak og infrastruktur innordnar seg dei fysiske omgjevnadene.***

Under dette punktet skriv han at : *« Som eier av Gnr.30 Bnr.34/45, vil vi protestere mot at plan om bro over Masfjorden blir realisert. Broen vil være skjemmende og virke sterkt negativt på fjordlandskapet.*

Når det gjeld klimagassutslipp skriv han at han ikkje kan sjå at det er vorte utarbeida eit rekneskap for klimagassutslipp for dette prosjektet, og kjem med spørsmål om kor store mengder av klimagasser dette prosjektet vil bidra med. Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

«Det må legges fram regnskap over klimagassutslipp i forbindelse med broprosjektet, der det blir synliggjort hva dette prosjektet vil bidra med til Hordaland fylkeskommunes og det nasjonale klimagass-regnskapet.»

Det vert og skrive ein del om temaet kulturminne og kulturmiljø i merknaden frå Otterstad, og han meiner at planarbeidet ikkje har hatt ei grundig nok kartlegging av kva som er av kulturminne i planområdet, og han kjem deretter med følgjande kravformulering: *« Det må gjøres en bedre kartlegging/registrering av kulturminner og kulturmiljø i området som omfattes av reguleringsplanen.»*

Når det gjeld regionale verknader slik det er skildra i plandokumentet, skriv han at han ikkje deler dei synspunktene som kjem fram i dette avsnittet, fordi ein her ser for negativt på dagens trafikk-løysing, og at ein er alt for optimistisk til kva ei bru vil bety for utviklina av kommunen og næringsverksemda i regionen. Han meiner at brua si betydning vert vektlagt for sterkt, ved mellombelse stengingar av E39, og at slik stenging er svært sjeldne og at dessuten Sløvåg-Leirvåg også er omkøyringsveg.

Til slutt skriv han at tabellen som viser støysoner på Sandnes og Duesundøy gjev eit inntrykk av at det berre er nokre få hus som vert berørt av trafikken på grunn av brua, og peikar deretter på alle husa som ligg langs FV570, som han meiner vil bli berørt på same måte som husa på Sandnes. Han kjem deretter med følgjande krav:» *Det må utarbeides en oversikt over hvordan den økte støyen vil påvirke*

bebyggelsen langs FV570, på begge sider av fjorden.»

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen meiner at det som gjeld trafikksituasjonen i og ved Sandnes er grundig drøfta i planprosessen og i plandokumenta som ligg føre. Samstundes vil ein vise til at reguleringsplanen har ivareteke areal for framtidig tunnelinnslag, for ein tunnel som ein gang i framtida kan gå direkte frå brua og i fjell vidare til Mjanger/Kvingeområdet. Rekkjefølgjekravet om å byggja fortau slik det er formulert i føresegnene vil etter administrasjonen si vurdering dekkja det viktigaste behovet for å tryggja fotgjengarar i planområdet. Huset på ferjekaien kan få stå, etter nærmare drøftingar, og på dette punktet vert reguleringsplanen noko justert, jf. merknad 3 ovanfor.

Trafikktala viser at ein ikkje vil få noko radikal endring for bumiljøet langs fylkesvegen. Først etter at den planlagde bompengeperioden er over vil trafikkveksten få eit nivå at det kan vera aktuelt å gjera støymålingar utanom planområdet. Aktuelle skjermingstiltak kan då verta støymåling eller skjerming mot vegen. Det vert vist til retningslinje T/1442/2016 som handlar om handsaming av støy i arealplanlegginga. Støy frå anleggstrafikk vil verta vurdert i eigen plan for det ytre miljø, jf. punkt 1.3.2 i føresegnene.

Klimarekneskap manglar i plangrunnlaget, og på bakgrunn av dette har fylkeskommunen fått laga eit eige rekneskap for dette, som vert ein del av kunnskapsgrunnlaget, og som fylkeskommunen og vil leggja til grunn for si handsaming. At elektrisk ferjedrift isolert sett har eit lågare klimafotavtrykk enn hengebru er ikkje overraskande. Samfunnsnyttan av tiltaket er noko eit klimarekneskap ikkje ser på, samt andre faktorar som er viktig for politiske vedtak, og ulempe- og miljøkostnader med å venta på ferja eller køyra omvegen via Romarheimsdalen m.v.

Kulturminne: *Administrasjonen meiner at plandokumentet på ein god nok måte skildrar konsekvensane tiltaka vil ha for dette temaet, og vil sjølv sagt rette opp mindre feil i plandokumentet før planen kjem fram til endeleg slutthandsaming i kommunestyret. Det vert og vist til dei to breva frå fylkeskommunen, som er kulturminneansvarleg i regionen, og som fagetat meiner at planen kan godkjennast. Uansett eventuelle feil eller manglar knytt til dette temaet kan desse ikkje reknast som vesentlege, og difor meiner administrasjonen, at merknaden på dette punktet ikkje gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen. Plandokumenta og konsekvensutgreiinga/planskildringa gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vedta reguleringsplanen slik den no ligg føre med hengebru. På bakgrunn av dette rår administrasjonen til at ein ikkje endrar reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden*

- 10. Merknad frå Fiskarlaget Vest motteke 30.10.2017**, som skriv at dei har sendt saka til Nordhordland Fiskarlag, og kjem med generelle merknader om at fiskeriinteresser er pressa frå mange hald. Når det gjeld denne konkrete reguleringsplanen viser fiskarlaget at det er registrert gytefelt for torsk i reguleringsområdet, og at det er eit område for aktiv- og passiv fiskereiskap inntil planområdet. Vidare vert det poengtert at utfylling i sjøen må gjerast skikkeleg, og at dette må vera reine massar, og at utfyllinga fortrinnsvis bør skje utanom gyteperioden (februar – april).

Administrasjonen meiner at det er viktige moment som vert teke opp av fiskarlaget, og at planframlegget i stor grad tek opp i seg innhaldet om å ta omsyn til andre interesser. Det vert vist til at føresegnene har eit eige punkt om krav til anleggsplan for det ytre miljø.

- 11. Brev frå Jon Kjell og Anne Birkeland motteke 30.10.2017**, som innleiingsvis skriv om rundskriv R-109 som Finansdepartementet har utarbeida som gjeld krav om samfunnsøkonomisk analyse før større tiltak vert beslutta av staten. Det vert krevd at slik analyse må utarbeidast som grunnlagsdokument og verta sendt over til fylkeskommunen før vedtak skal fattast i fylkestinget.

Rådmannen sin kommentar:

Rådmannen har vurdert dette kravet og viser til at utgreiingsinstruksen gjer unnatak for samfunnsøkonomisk analyse i samband med samferdsleprosjekt, fordi desse prosjekta vert vurdert gjennom Finansdepartementet si kvalitetsikringsordning (KS2). Det vert her vist til Direktoratet for økonomistyring sin vegleiar av mars 2016 der det under kapittel 1.2.2 står:

« Videre framgår det av instruksen at den ikke gjelder når det i lov eller forskrift, eller med hjemmel i lov eller forskrift, er fastsatt særskilte regler. For eksempel gjelder ikke instruksen for enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2. Dette er imidlertid ikke til hinder for at sektorveilederne kan åpne for at enkeltvedtak med store samfunnsøkonomiske virkninger må utredes grundig. For prosjekter med en kostnadsramme på over 750 millioner kroner vil Finansdepartementets kvalitetssikringsordning (KS-ordningen) gjelde. Andre eksempler på særregler er sektorvise saksbehandlingsregler som for eksempel plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.»

Vidare vert problemstillingar knytt til grunnboringa som skjedde i sommar drøfta, og det vert vist til ulike dokument og kommunen si handtering knytt til ulike sider av dette arbeidet.

Rådmannen sin kommentar:

Rådmannen har vurdert dette og meiner at dette temaet har lite med sjølve reguleringsplansaka å gjere. Det vert for ordens skuld vist til at privatrettslege tilhøve knytt til undersøkingane er formalisert i eigen prosess.

Vidare vert det hevda at reguleringsplanen ikkje skildrar rett situasjon knytt til skule og barnehage, og at dette må utgreiast meir. I tillegg vert følgjande tema drøfta: Kulturminne/ kulturmiljø, landskap.

Vidare skriv dei at dei ikkje ønskjer noko hengebru på denne staden, og peikar på at hytta deira er føreslått fjerna i reguleringsplanen, noko dei meiner er svært leit. På bakgrunn av dette ber dei om økonomisk kompensasjon basert på marknadsverdi om eigedomene vert løyst inn. Til slutt skriv dei mellom anna at det er heilt uforståeleg at politikarane i Masfjorden vil øydeleggja «sørlands-perlen» Masfjordnes og det nye hyttefeltet på Duesundøy – med bygging av bru, og at ferjesambandet er godt teneleg for Masfjorden sine innbyggjarar i framtida.

Rådmannen sin kommentar :

Rådmannen har vurdert denne delen av merknaden og viser til kommentarane knytt til merknad 9 ovanfor når det gjeld kulturminne/ kulturmiljø og landskap. At eigarane ikkje ønskjer at deira hytta skal rivast har administrasjonen sjølv sagt stor forståing for. Det er likevel slik rådmannen ser det ein pårekeleg kostnad når større samferdselsprosjekt som bruer skal realiserast, som ofte kjem inntil eksisterande bustader og hytter. Ein vil viser til at kommunen i nært samarbeid med Statens Vegvesen og planleggjar har prøvd ulike alternativ som skulle gå utanom hytter og bustader, men at dette ikkje viste seg å vera realiserbart. Når det gjeld seinare økonomisk erstatning vil ein vise til det nasjonale regelverket og erstatningsinstituttet som gjeld for slike saker, og som Statens Vegvesen vil få ansvar for når prosjektet vert ein realitet. Vidare vil rådmannen vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som bestemmer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden sine grenser. Slik rådmannen ser det er ikkje ferjesambandet godt teneleg i all framtid korkje for Gulen eller Masfjorden kommune sine innbyggjarar/ næringsliv.

12. **Brev frå Trond Birkeland motteke 30.10.2017**, som mellom anna stiller spørsmål til trafikkprognosane og kva den vil tilføra i årleg verdiskaping i næringslivet. Vidare meiner han at hengebru vil rasere eigedomar på Duesundøy og på Sandnes, og skapa verdiforringing. Han stiller spørsmål til kompensasjonsutrekninga for verditap. I brevet skriv han vidare at bruprosjektet vil gje ein stor økonomisk risiko for Hordaland fylkeskommune, som må stilla garanti for lånet, og stiller spørsmål om korleis Masfjorden kommune kan kalla

dette ei forsvarleg finansiering. når kravet frå Statens Vegvesen er 5,5 % rente dei første åra og 6,5 % etter dette. Vidare skriv han at framtidige regjeringer kan fjerne ferjeavløysingsordninga, og at auken av el. bilar (som ikkje betalar bompenger) vil redusere inntekspotensialet vesentleg. Det vert og stilt spørsmål til kven som tek kostnaden ved sviaktande bompenginntekter, og om bompengesatsen då må aukast om det skulle skje. Til slutt skriv Birkeland at realisering av brua vil ruinere fjordlandskapet i Ytre Masfjorden for alltid, samt nærliggjande hytter og bustader, og at han håper at fornuftige og ansvarlege politikarar og byråkratar sørgjer for at denne brua ikkje vert realisert.

Rådmannen vil vise til at trafikkprognosar er vanskeleg å vite sikkert, og at det i samband med arbeidet med bompengesøknaden også er gjort ei sjølvstendig fagleg estimat av trafikkveksten, og at begge desse dokumenta viser at det er påreknleg med trafikkvekst på fylkesveg 570 når brua er på plass. Rådmannen vil vise til at når Stortinget har handsama saka er rammene lagt, og at det er svært lite påreknleg at staten går ut av ei langsiktig forplikting når denne er vedteke av landet vårt si nasjonalforsamling.

Rådmannen vil elles vise til at finansiering ikkje er ei reguleringsplansak og at dette vil verta nærmare drøfta av fylkeskommunen i eiga sak. Vidare vil rådmannen vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som avgjer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden kommune sine grenser. Slik rådmannen ser det er ikkje ferjesambandet godt teneleg i all framtid, korkje for Masfjorden kommune sine innbyggjarar eller for kommunane lenger nord.

- 13. Brev frå Marianne Åsheim og Svein Bjarte Abbedissen motteke 30.10.2017**, som mellom anna skriv at deira hytteeigedom på gnr. 18 bnr. 92 vil måtte avgi tomteareal, og denne vil få redusert verdi på grunn av reguleringsplanen, mellom anna fordi det er planlagd gang-/sykkelsti over denne staden. Vidare skriv dei at deira hytte vil hamna i gul støysone, (noko som ikkje er vist i ABO sine planteikningar for støy), og at det må opp ein støyvegg i framkant av tomta. Alt dette gjer at dei meiner at tomta vil verta verdiforringa, og at utsikten og nærområdet vil verta øydelagt. I merknaden vert det elles vist til trafikkutfordringar om brua kjem, samt at det er normalt med kostnadssmell og at det kan få følgjer for prosjektet. Dei håper til slutt at denne bruplanen, vert revurdert, og at det kan finnast andre og betre løysingar på eit eventuelt bruposjekt utan store konsekvensar for bustadområde.

Rådmannen har merka seg hytta ikkje er vist tydeleg i støykartet, og presiserer at dette er retta opp i endelege plandokument. Denne opprettinga har likevel ikkje medført noko endring med omsyn på plankart eller føresegnene, eller hatt betydning for det faktiske innhaldet og løysingar elles i planframlegget.

Rådmannen vil elles vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden (2012 – 2024) er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som bestemmer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden sine grenser.

- 14. Brev frå Ane Bosdal motteke 30.10.2017**, som mellom anna er kritisk til planskildringane av dei trafikale tilhøva og behovet for bru, og kva som vil verta gjort av utbetringar på fylkesveg 570, og som meiner at det og bør regulerast inn ein tunnel utanom Sandnes sentrum. Vidare vert det stilt spørsmål om konsekvensutgreiinga er god nok med omsyn på naturmiljø, og til slutt vert finansieringa problematisert i høve til det økonomiske ansvaret.

Rådmannen meiner at innhaldet i denne merknaden er fanga opp i andre sine merknader nemnd ovanfor (merknad 9 spesielt), og at det faktiske innhaldet i denne difor er vorte vurdert i dette saksframlegget, og at heller ikkje denne merknaden gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen.

15. **Brev frå Marius Træet motteke 30.10.2017**, som mellom anna skriv om konsekvensutgreiinga, og om natur og vegetasjon, samt kulturminne, og som stiller spørsmål kven som vil tene på det kombinerte naust- og parkområdet, og meiner at dette bør tilbakeførast til opprinneleg stand. Vidare vert trafikksituasjonen gjennom Sandnes drøfta, og det vert stilt spørsmål til løysingen. I merknaden skriv han at det vil vere betre med tunnel bak Sandnes, og at heile fylkesveg 570 til Andås (E39) er dårleg og at ei firedobling av trafikken vil gjera vegen dårlegare enn det den er i dag.

Rådmannen meiner at når det gjeld spørsmåla til endringane gjennom Sandnes, er det rett at ein prioriterer fotgjengarane i planframlegget, slik at det eit stykke mellom kommunehuset og fargeriet vert eitt felt for bilar i tillegg til sjølve fortauet. Dette er vorte grundig drøfta mellom anna av Statens Vegvesen, og løysinga vert rekna som føremålsteneleg på denne staden. Når det gjeld sluttbruken av det kombinerte føremålet – naust og park, vil ein vise til at reguleringsplanen sine føresegner slår fast at dette seinare skal verta omfatta av eigen detaljplanlegging, og difor vil verta underlagt demokratisk drøfting og eige planvedtak i kommunestyret.

Rådmannen meiner at innhaldet elles i denne merknaden i stor grad er fanga opp i andre sine merknader nemnd ovanfor, mellom i rådmannen sin vurdering knytt til merknad 9, og at det faktiske innhaldet i denne difor er vorte vurdert lenger oppe i dette saksframlegget. På grunnlag av dette ser ein ikkje grunn til å endra på reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden.

16. **Brev frå Statens Vegvesen dagsett 31.10.2017**, som innleiingsvis skriv om regelverket og deira rolle i samband med vegplanlegging og vegprosjekt. Det vert vist til at dei har delteke i arbeidsgruppa til planen, og at dei difor kjenner innhaldet i planen godt. Det vert og vist til at Vegdirektoratet har utarbeidd forprosjektet for sjølve brua, og som ligg til grunn for reguleringa.

Statens Vegvesen meiner at hovudgrepet i planen er gjennomarbeidd, og gjev ei god løysing for etablering av fjordkryssing over Masfjorden. Vidare skriv dei om behovet for å gjera finjusteringar på vegteikningane, og tilrår at ein del mindre justeringar/ endringar difor vert gjort av vegfaglege grunnar. Nedunder er punkta frå brevet vist:

Teikningsgrunnlag:

- *Teikningane framstår som noko uferdige. Statens vegvesen ønskjer at særleg skråning- og skjeringutslag vert gjennomgått, og at naudsynt areal for etablering av vegen vert vist i teikningar og i reguleringsplan. Dette gjeld også behov for mur der det er naudsynt.*
- *Innløysing av hus/hytter. Hus/hytter som skal løysast inn må visast i C-teikning.*
- *Vertikalkurvatur på brua må samsvare med vertikalkurvaturen som er vist i forprosjekt utarbeidd av Vegdirektoratet.*
- *Fortau skal vere gjennomgåande forbi tunnel til forankringskammer på Duesundøysida. Avkøyrsla skal vere stengt med bom.*
- *Tunnel til forankringskammer på Masfjordnessida skal flyttast. Påhugg skal vere i skjeringa for tilføringsveg til brua.*
- *Radier i kryss og avkøyrslar må vere synlege og lesbare i C-teikning og reguleringsplan.*
- *Siktilhøva i kryss og avkøyringar må komme tydeleg fram, dette gjeld òg for rundkøyringa på Masfjordnes.*
- *Avkøyrslar som skal stengast må visast med symbol i planen og på C-teikningane.*

Der det skal vere avkøyrslar må desse visast i planen, enten teikna inn eller vist med pil.

- Breiddeutviding skal så langt det lar seg gjere leggast inn i vegmodell.

Når det gjeld plankartet ønskjer dei og mindre justeringar/ mindre endringar, dette for å sikre at det juridiske grunnlaget for gjennomføring av prosjektet er ivareteke på ein god måte. Mellom anna ønskjer dei at fyllingen i sjø får eit endeleg føremål, og ikkje knytt til definisjonen mellombels rigg – og anleggsområde. Nedunder er planendringane vist:

Plankart:

- Generelt må det vere samsvar mellom formål i kart og i føresegner.
- Generelt må det settast av tilstrekkeleg med SVG for å sikre areal til utviding av eksisterande veg / bygging av ny veg.
- For fylling i sjø ønskjer Statens vegvesen at det er regulert gjennom et endeleg formål og ikkje er knytt til mellombels rigg- og anleggsområde.
- For områda rundt kabelforankring på Duesund skal det visast arealformål SVT mellom veg og kabelforankring.
- Fortau regulerast med formål SGG, med tilhøyrande føresegn.
- Der det regulerast mellombels rigg- og anleggsområde bør underliggende formål vere henta frå gjeldande reguleringsplan eller frå KPA.
- Dei delane av planen som ikkje skal nyttast i veganlegget, enten i endeleg utforming av anlegget eller mellombels i byggeperioden kan takast ut av planen.

Dei kjem og med ønskjer om følgjande justeringar i føresegnene sine punkt 3.7.1 og 3.7.2, der ordet skal vert erstatta med kan:

3.7.1

Område regulert til kombinert formål naust og park kan i anleggsfasen nyttast til utfylling av overskotsmassar frå veganlegget og nyttast til anleggsområde. Det er krav til avbøtande tiltak ved utfylling i området jf. §1.4.

3.7.2

Etter gjennomført anleggsarbeid kan området disponerast til naust og park. Det er krav til utarbeiding av detaljreguleringsplan for området, før omdisponering frå utfylling/anleggsområde til naust og park jf. §10.2.

Vidare ønsker Statens Vegvesen at det vert presisert i føresegn § 4.3 og 4.4 at arealføremåla anna veggrunn både SVT og SVG kan nyttast som rigg- og anleggsområde i byggjefasen for veg/bru. Avslutningsvis ønskjer dei endringar i føresegna knytt til fylling i sjø, slik at det vert eit endeleg arealføremål og ikkje mellombels, og føreslår at området vert regulert som eit avgrensa nummerert VNV-område med tydeleggjering kor høgt ein kan fylla.

Rådmannen har merkt seg at Statens Vegvesen meiner at hovudgrepet i planen er gjennomarbeidd, og gjev ei god løysing for etablering av fjordkryssinga over Masfjorden. Vidare meiner rådmannen at

merknaden og ønskene som går på mindre justeringar av teikningar, plankartet og føresegner nemnt ovanfor kan gjerast utan at det får vesentlege følgjer for andre arealinteresser, og at endringane i stor grad kan reknast som justeringar av planframlegget. Ein vil vise til at behovet for mindre vegfaglege justeringar og vart teke med inn i vedtaket før planen gjekk på høyring, jf. formannskapet sitt møte den 12.09.2017. Rådmannen rår difor til at alle endringsframlegga frå Statens Vegvesen vert teke inn i revidert plankart og føresegn. Ein kan heller ikkje sjå at endringane er av ein slik karakter at dei kan definerast som vesentlege for andre interesser. Endringa/ presiseringa i plankartet og i føresegn 7.2 som er gjort knytt til fylling i sjø er og drøfta med Fylkesmannen i Hordaland (jf. merknad 2.)

17. **Brev frå Jack Halland og Silje Sjursæter motteke 31.10.2017**, eigar av bustadtomt på gnr. 18 bnr. 83, som skriv at vind bør utgreiast meir, og meiner at det bør utgreiast kva konsekvensar brua vil få for oterbestanden. Vidare kjem dei med spørsmål om kva det betyr for deira eigedom at området rundt tunnelen inn til kabelforankringa er skravert i reguleringsplanen.

Rådmannen vil vise til at det er tinga eigen vindrapport og at denne heiter «Masfjordbrua - vindklima Kjeller vindteknikk AS 23.08.2017». Det faglege knytt til vind er difor utgreidd. Når det gjeld utgreiingar om biologisk mangfald meiner rådmannen at dette er tilstrekkeleg, jf. tidlegare kommentarer ovanfor, og viser også til fylkeskommunen sin merknad om at «konsekvensutgreiinga gir eit tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag.» Når det gjeld skravuren langs tunnelen inn til kabelforankringa vert det vist til at dette er definert som ei sikringszone (H190) og at det i punkt 8.1.2 i føresegnene står at Statens Vegvesen må gje samtykke til sprenging, boring og andre tiltak før det kan skje i dette området. Råderettsinnskreninga som her gjeld er difor etter rådmannen si vurdering liten på denne tomta, sidan det alt er bygd ein bustad på tomta, og fordi berre ein mindre del av tomta vert berørt.

Rådmannen meiner at merknaden difor ikkje gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen

18. **Brev frå Øyvind og May Wenche Lilletvedt motteke 31.10.2017**, som skriv at dei primært ønskjer flytebru, men forstår at dette no er valt bort. Dei ber om å få advokathjelp om brua vert ein realitet, dette for å sikre at deira bruk på gnr.30 bnr. 2 vert ivareteke på ein god måte. Familien ønskjer at bustaden deira vert støyisolert før arbeidet med bru/ tilkomstveggar startar opp, og at det vert bygd støyskjerming som skjermar deira uteareal. Vidare ønskjer dei å få vera med på planlegging og ferdigstilling , for å ivareta bruket sine grøntareal/ gjerder/ drifteveggar/ beiter m.v. på ein god måte. I eige vedlegg skriv dei at dei ikkje ønskjer det kombinerte føremålet naust – park på regulert stad, men at steinmassane heller vert fylt ut nord for sandtaket (innanfor Sandneselva).

Rådmannen har stor forståing for at eigarane av bruket på gnr. 30 bnr. 2 på Sandnes uttrykker uro for at det kan verta støy og utfordringar i samband med eit framtidig bru- og vegarbeid ved og nedanfor deira tun. Ønskjer om advokathjelp i samband med seinare grunnforhandlingar er noko som rådmannen og har stor forståing for, og dette er noko som vil verta drøfta nærmare når prosjektet vert realisert, og som Statens Vegvesen vil ha ansvaret for å styra. Når det gjeld ønsket om å flytta steinfyllingen bort frå det kombinerte området, er det noko rådmannen meiner ikkje er forsvarleg i høve til målet om å godkjenna ein robust reguleringsplan, som skal ha høg gjennomføringskraft og fornuftig kostnadsramme, samt at det må etablerast areal til rigg. Det kombinerte området skal gå gjennom ein eigen detaljplan seinare, og då vil både utforming og storleiken på denne verta gjenstand for drøftingar. Behovet for tilpassingar til viktige arealinteresser, miljø og landskapsomsyn vil verta ein viktig del av denne planprosessen. På den andre sida meiner administrasjonen at det kan vera fornuftig å sjå etter fleire stadar å deponera steinmassar før prosjektet skal realiserast, til dømes om ein kan nytta deler av massane til utbetring av veg eller utviding av kaiområde. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av denne merknaden.

19. **Brev frå Kystverket motteke 30.10.2017**, som skriv at brua no er planlagt med seglingsløp på 30 meters høgde og 80 meter seglingsbreidde, og at dei i møter med Statens Vegvesen, planleggjar og Masfjorden kommune har meint at løysing med hengebru er mest gunstig med tanke på tryggleik og framkome for skipstrafikken. Dei viser til at dei hadde ønskt 100 meter seglingsbreidde, men at dei i stor grad er nøgde med planløysinga slik den no vart med 80 meter.

Rådmannen viser til at Kystverket har vore ein viktig premissleverandør for at den endelege planløysinga med hengebru vart valt, og rår til at ein tek merknaden til orientering.

Brev frå Ellen og Jostein Kråkenes motteke 31.10.2017, som etterlyser eit dokument som ein politiskar tidlegare skal ha skriva under på som gjeld deira tomt, og ber om å få dette tilsendt.

Rådmannen rår til at ein tek merknaden til orientering. Ein kan heller ikkje sjå at eit slikt dokument vil ha noko relevans for denne reguleringsplansaka.

20. **Brev frå Naturvernforbundet i Hordaland motteke 31.10.2017**, som først skildrar tiltaket og konkluderer med at:

«Alt i alt representerer brua såleis eit stort naturinngrep, som får konsekvensar for livet både over og under sjøen. Med over 100 meter høge brutårn blir brua synleg over store deler av ytre Masfjorden, og for mange eit skjemmande framandelement i landskapet.»

Deretter vert følgjande tema drøfta. Nedunder er hovudinnhaldet til Naturvernforbundet sitert:

Landskap:

«Brua er planlagt med tårnhøgde på 110 meter og dei blir plassert i sjøkanten. Brua vil såleis bli svært dominerande i fjordlandskapet, tårnet vil rage høgt over Duesundøya som har sitt høgaste punkt på 58 meter over havet. Plasseringa av hengebrua i landskapet vil heilt klart gjera den svært dominerande i landskapet.»

Naturmiljø:

«Reguleringsplanen inneheld ingen vurderingar av kva konsekvensar ei utfylling i strandsona vil ha for dyre- og fuglelivet, slik som Naturmangfaldslova krev, noko som tyder på at konsekvensanalysen ikkje har vore grundig nok. Brua vil dessutan med stort sannsyn verka negativt på levevilkåra for den raudlista oteren.»

Klimarekneskap:

«Det må leggjast fram rekneskap over klimagassutslepp frå bruprojektet, for å sjå korleis brua vil verka inn på klimarekneskapen. Samfunnsøkonomien i bruprojektet må også greiast ut på grunnlag av realistiske tal over kostnader og trafikk over brua, i høve til den eksisterande kabelferja. Eit klima- og samfunnsrekneskap vil truleg visa at ei oppgradert kabelferje med fleire avgangar er både ei betre og billegare løysing enn ei bru.»

Det er heller ikkje i samsvar med Regjeringa sine klimamål å leggja til rette for eit prosjekt som vil føra til ei firedobling av trafikken over fjorden, særleg i høve til ei framtidig oppgradering av ferja over Leirvåg-Sløvåg.»

Kulturminne:

«Før ein går vidare med planarbeidet for bru, må alle kulturminne registrerast i samsvar med gjeldande lover, og det må utarbeidast ein plan for korleis ein kan avgrensa og avbøta skaden på desse kulturminna. Det må gjerast ei betre kartlegging/registrering av kulturminne og kulturmiljø i området som omfattast av reguleringsplanen.»

Konklusjon:

«Naturvernforbundet Hordaland går mot bygginga av den planlagde Masfjordbrua, som etter vår meining er eit skjemmande naturinngrep og til skade for naturmiljøet og kulturlandskapet. Det er også i strid med nasjonale målsettingar om reduserte klimautslepp, og er eit samfunnsøkonomisk ulønsamt prosjekt. Dessutan byggjer prosjektet på sviktande grunnlag fordi det ikkje har vore gjort gode nok analyser av konsekvensane av brua på naturmiljø og kulturminne. Naturvernforbundet Hordaland meiner at eit oppgradert ferjealternativ er ei langt betre løysing enn den planlagde brua når det gjeld å knyta saman nord- og sørsida av ytre Masfjorden.»

Rådmannen meiner at planskildringa med konsekvensutgreiinga gjev eit godt kunnskapsgrunnlag til å vurdere tiltaket sine konsekvens på landskap, naturmiljø, kulturminne og dei trafikale tilhøva knytt til prosjektet og omlandet rundt. Det er også gjort eit arbeid med klimarekneskap som vil liggja ved saka. Ein vil og vise til drøftinga som er gjort ovanfor knytt til merknad nr. 9, som inneheldt svært mykje av dei same momenta og synspunkta som Naturvernforbundet her kjem med. Når det gjeld kulturminne vil administrasjonen og vise til merknaden frå Hordaland fylkeskommune, som skriv at dei ikkje kan sjå at tiltaket vil få negative konsekvensar for nasjonale eller regionale kulturminneinteresser. Rådmannen meiner at planframlegget så langt det er mogeleg, har prøvd å skåna kulturminner og kulturlandskapet innanfor planområdet, og spesielt det mest sårbare området frå Sandnes kyrkje og forbi kommunehuset. Dette er og noko fylkeskommunen har vurdert som ansvarleg for kulturminnelova, og som dei i sin merknad har same oppfatning av. Når det gjeld landskap meiner rådmannen at dette fjordlandskapet av typen «Middels breie fjordløp» er robust mot utbygging, og at utbyggjar seinare i samband med detaljutforminga knytt til skjeringar og sideterreng kan gjera mykje for å redusera opplevinga av inngrep.

Konsekvensutgreiinga som er gjort i samband med planarbeidet gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt nok kunnskapsgrunnlag knytt til naturmangfaldlova, og ein vil visa til at sjøområdet som skal kunne fyllast ut utgjer ca 6,6 dekar, og at dette representerer eit lite område i høve til det store habitatet oterbestanden har i både kommunen og elles i Fensfjordbassenget. Oteren, som er definert som sårbar i artsdatabanken, heldt til i fleire naturtyper, både i ferskvassystem i innlandet og i og langs kysten, og rådmannen meiner at konsekvensutgreiinga viser at planlagde tiltak i planområdet ikkje vil vera noko stor trussel for vilt- og dyrelivet i kommunen.

21. **Brev frå Sissel A. Hjellestad og Steinar Hansen motteke 31,10,2018**, som skriv at dei eig hytta på gnr. 18 bnr. 91 på Duesundøy, og at dei er svært skuffa over at det er hengebrualternativet som er valt. Dei meiner dette vil medføre store konsekvensar for deira eigedom, som ligg helt fremst i hyttefeltet.
- 22.

Dei skriv at den nye vegen kjem 3,5 meter høgare enn noverande veg, og at den vil ta litt av tomta, og difor koma nært hytta. Dei peikar på at det vil verta meir trafikkstøy og at utsikten til brutårna vil verta skjemma i landskapet. Dei stiller og spørsmål om det vil verta støy når vinden treff brua, og om kvifor ikkje brua kunne vorte bygd lenger inne i fjorden, noko dei meiner kunne gjeve kortare bruspen og mindre konsekvensar for busetnad.

Rådmannen har stor forståing for at eigarane uttrykker uro for at det kan verta støy og andre ulemper for deira hytte, og at dei reagerer på at landskapet og nærmiljøet vil verta påverka av bruprojektet og tilkomstvegen. Det er likevel slik rådmannen at dette er ein påreknleg kostnad når større samferdselsprosjekt skal realiserast i strandsona, der det ofte ligg både bustader og hytter. Ein vil peika på at kommunen i nært samarbeid med Statens Vegvesen og planleggjarar har prøvd ulike bru alternativ som skulle gå utanom busetnaden på begge sider av fjorden, men at dette ikkje viste seg å vera realiserbart. Ei bru lenger inne i fjorden ville og gje mykje høgare kostnader ved at tilkomstvegane hadde vorte dyrare på sørsida.

At vind kan gje støy frå brukonstruksjonen ser ein ikkje bort frå, og her meiner rådmannen at ein kan ta inn krav i føresegnene om at dette skal vurderast nærmare i samband med detaljplanlegginga av brua. Ein rår til at dette kjem inn i føresegnene sitt punkt 1.3.1 med følgjande tilleggssetning: Konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med sterk vind kan dempast.» Utover dette vert ikkje reguleringsplanen endra på bakgrunn av denne merknaden.

22. **Brev frå Mattilsynet motteke 01.11.2017**, som skriv at det under anleggsarbeidet med ny bru må takast omsyn til fiskeoppdrettslokalitetar i nærleiken, og at det i dag gjeld særleg Duesund Lokalitet 11644 og Ådnekvamme Lokalitet 30196, begge to tilhøyrande Engesund Fiskeoppdrett AS. Dei peikar og på at det lenger inne i Masfjorden også ligg andre fiskeoppdrett i sjøen. Under anleggsarbeidet med ny bru må det også takast omsyn til sjøleidningen for drikkevatt, som kryssar Masfjorden frå Andvika mot Duesund.

Rådmannen meiner det er viktige omsyn som Mattilsynet her peikar på, og vil peike på at desse omsyna skal ivaretakast gjennom oppfylling av føresegnene, jf. punkt 1.3.1 som krev plan for det ytre miljø i anleggs- og driftsfasen. Vidare vil ein peike på føresegna punkt 1.4 har krav om utplassering av siltgardin/ siltskjørt i samband med utfylling i sjø. Det betyr at tilhøva Mattilsynet tek opp må drøftast grundig når ein kjem til sjølve detaljplanlegginga. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av denne merknaden.

23. **Brev frå Øystein Lindgren og Kathrine Johannessen motteke 31.10.2017**, som skriv at dei eig gnr. 18 bnr. 98, og at omsynet til mjuke trafikantar må ivaretakast betre, og ber om at den planlagde gang- og sykkelvegen vert forlenga fram til avkøyringa til Duesund, slik at gåande til Duesund og Nesjane får ein trygg veg. Som eit minimum ber dei om at det må etablerast gatelys på denne strekkinga, og at gatelys må prioriterast langs heile fylkesveg 570 også sørover.

Dei ber i tillegg om at kommunen sikrar opparbeiding av leikeplass m.v. på Duesundøy, jf. rekkjefølgjekrav, og at det vert bygd gatelys, samt at reguleringsplanen vert endra slik at hytteeigedomane får høve til å oppføra frittliggjande bodar, uthus, samt at gjerder kan vert tillate.

Der busslomma/ kantstoppet er planlagt på Duesund sida ber dei om at overgangsfelt blir erstatta med undergang, og at dette også vil gje ei framtidig trygg kryssing av vegen til innregulert båthamn. Dei meiner vidare at fylkesvegen må sikrast godt for mjuke trafikantar, og at fartsgrensa bør setjast ned til 40 Km/t, samt at det må koma fartsdempingar på fylkesvegen på Duesundøy. Dette uavhengig om bruprojektet vert realisert eller ikkje.

Vidare skriv dei at vegbana frå brua, om mogeleg bør følgja høgda på noverande veg så langt som råd ned mot ferjekaien på Duesund sida, og at den regulerte høgda på vegen vert sett på som ei støykjelde som ein no i planleggingsfasen kan gjera noko med. Ved lågare dimensjonerande fart (40 km/t) vil ein etter deira vurdering kunne ha ei knappare kurve på vegen og eit større fall. Dei ber om at konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med vind vert unngått, sidan brua kjem tett på bygningane, og fordi området brua er planlagt i også er hefta med mykje vind.

Dei skriv og at planprosessane på Duesundøy etter deira vurdering har vore rotete, og viser til at det alt i 2006 kom åtvaring frå politisk hald om ikkje å regulera to hyttetomter inn der eit eventuelt brufeste kunne koma i framtida. Dei kjem og inn på flytebrualternativa, og håper at dei kan realiserast i staden for hengebrua, men at dei i utgangspunktet er for 0 - alternativet med utvikling av eksisterande løysing med ferje, og på sikt elektrifisert. Men dei vil koma til å støtta eit flytebruprosjekt, dersom det blir realisert innanfor ei fornuftig ramme, og då med ei totalpakke med ei kraftig opprusting av fylkesvegen sør for Sandnes og til avkøyringa til E39.

Rådmannen er samd med innhaldet i denne merknaden som går på at det kan vera behov for meir veglys når trafikken vil auka. Behovet for meir gatelys og behovet for gang- og sykkelveg til Duesund, samt undergang m.v. meiner rådmannen at kommunestyret kan drøfta nærmare og eventuelt ta inn i kommunen sin trafikkisikringsplan når denne skal reviderast. Ein vil ikkje rår til at dette vert teke inn i framlegget til endeleg reguleringsplan, sidan behovet bør vurderast opp mot mange andre prioriteringar på trafikkisikringsfeltet i heile kommunen. Ønsket om å dimensjonera reguleringsplanen med lågare fart, slik at ein kan endra kurvatur og stigningstilhøve, og på den måten kunna senka vegen forbi hyttene meiner rådmannen ikkje er føremålstenleg. Det er fordi lågare standard vil kunna medføre uheldige trafikkale utfordringar, samt auka faren for uheldige situasjonar ved dårlege føretilhøve på vinterstid. At vind kan gje støy frå brukonstruksjonen ser ein ikkje bort frå, og her meiner rådmannen at ein kan ta inn krav i føresegnene om at dette skal vurderast nærmare i samband med detaljplanlegginga av brua. Ein rår til at dette kjem inn i føresegnene sitt punkt 1.3.1 med følgjande tilleggssetning: Konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med sterk vind kan dempast.»

At kommunen kunna ha bandlagt meir areal på Duesundøy tidlegare må rådmannen seia seg samd i. Ein kan likevel ikkje seia at dette argumentet vert styrande for innhaldet i denne konkrete reguleringsplanen, og med bakgrunn i dette rår ein til at merknaden ikkje fører til noko endring av reguleringsplanen.

24. **Brev frå Naturvernforbundet i Nordhordland motteke 01.11.2017**, som meiner at saka ikkje er godt nok opplyst og at brua sannsynlegvis har så store negative konsekvensar at prosjektet bør skrinleggjast. Naturvernforbundet Nordhordland er kritisk til manglande og utilstrekkelege analysar under temaet regionale verknader og den tilhøyrande skjønsmessige positive vegeringa som er gjort mot dei ikkje prissette negative konsekvensane for landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald og kulturmiljø. Dei meiner det er kritikkverdige at det ikkje er sett opp klimarekneskap for prosjektet og at ikkje prissette konsekvensar vert vurdert i eit vidare perspektiv, dvs. konsekvensar ved opprusting av tilførselsvegane og særleg Fv 570 Austfjordvegen. Dei meiner at vedtaksgrunnlaget difor ikkje er godt nok.

Til slutt skriv dei følgjande:

«Primært vil difor Naturvernforbundet Nordhordland be om at Masfjordbrua vert skrinlagt og at 0-alternativet med elektrifisert ferje mellom Masfjordnes og Duesund vert prioritert. Subsidiært vil vi be om tilleggsutgreiing av regionale konsekvensar som kjem kritikken frå Naturvernforbundet i møte og som på ein langt meir balansert måte drøftar positive og negative konsekvensar med prosjektet.»

Rådmannen vil visa til at klimarekneskapet no ligg føre, og vert ein del av fylkeskommunen si vidare sakshandsaming, og at den delen av kritikken til Naturvernforbundet om manglande utgreiing på dette feltet difor ikkje gjeld lenger. At saka elles ikkje er god nok opplyst meiner rådmannen ikkje er rett, og viser til at plandokumenta inneheldt gode konsekvensutgreiingar på alle dei fagfelta som det godkjente planprogrammet har teke med.

Regionale konsekvensar av bruprojektet er etter rådmannen si vurdering godt skildra på side 81 – 84 i konsekvensutgreiinga, og denne delen av utgreiinga er gjort i samarbeid mellom føretaket ABO Plan & Arkitektur AS og trafikkplanleggjar i føretaket Sivilingeniør Helge Hopen AS. Rådmannen meiner at dette kapittelet på ein god måte skildrar no situasjonen og difor null-alternativet, og samstundes viser kvifor eit samla kommunestyre i lang tid har jobba for Masfjordbrua/ Masfjordsambandet. Tilbakemeldingar frå næringslivet, jf. merknad 27 nedunder, støttar også innhaldet i KU-dokumentet ved å konkretisera kva positive verknader Masfjordbrua vil få for utvikling av arbeidsplassar og næringslivet i ytre deler av Gulen og på nordsida av Masfjorden. Rådmannen vil understreka at eit ferjefritt vegsamband vil kunna rasjonalisera og styrka kvaliteten i tenestene innanfor barnehage, skule, heimebaserte tenester, tekniske tenester og fleire andre felt, samt styrka beredskapsarbeidet. Dette er fordi ferja forlenger både køyretid/ tidsbruken mellom nord- og sørsida, og fungerer som ein stor barriere på kvelds- og nattestid og ved dårleg ver. I kommunedelplan for oppvekst 2014-2026 på side 19 står det mellom anna:

«Ved å slå saman to eller tre skular, vil me kunne halda oppe det faglege nivået, sidan me vil trenga færre lærarar i kvart einskilt fag. Der me i dag må utdanne til dømes seks lærarar i norsk, kan ein ved felles ungdomsskule klare seg med to. Dette vil løyse noko av problemet me har med rekruttering i skulane.»

Når det gjeld trafikkprognosar vil rådmannen visa til at det er gjort eit grundig arbeid, og at trafikkdata i bompengesøknaden er vore litt nedjustert i høve til planskildringa. Trafikkprognosane vil og verta vurdert i samband med KS2 arbeidet. Rådmannen meiner ut frå ei samla vurdering at det ikkje er noko behov for noko tilleggsutgreiing om regionale konsekvensar og at kunnskapsgrunnlaget difor er til stades for å gjera eit vedtak i saka. Dei andre momenta som vert drøfta i merknaden knytt til dårleg fylkesveg, fjordlandskapet m.v. er kommentert og vurdert tidlegare i saksutgreiinga, spesielt til merknad nr. 9. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av merknaden frå Naturvernforbundet i Nordhordland.

25. **Brev frå Frode Vee-Haugen motteke 01.11.2017**, som innleiingsvis skriv om ulike trafikkprognosar knytt til fylkesveg 570 og over Masfjordbrua, og som deretter tek opp trafikktryggleik knytt til tettstaden Sandnes og vidare langs fylkesvegen sørover mot E39. I merknaden kjem han med følgjande konklusjon:

«Masfjordbrua er eit viktig og riktig prosjekt, men det føreset ein infrastruktur og tilførsleveggar som betre tek omsyn til bustadmiljøa enn framlagde plan. Difor burde også tunell mellom brua forbi Sandnes sentrum vore utgreidd. Tunelltrase mellom bru og Mjanger, ser eg på som urealistisk nettopp fordi den ikkje er med i Nordhordlandspakken og totalt sett vert kritisk dyr. Masfjordbrua som langt på veg er sjølvfinansierande kan vise seg å vere ein svært god investering ikkje berre for kommunen, men heile regionen. Frykt for store kostnader knytt til Austfjordvegen, bør såleis ikkje hindre kommunen i å parallellkøyre desse sakene. Reguleringsplanen for Sandnes og reguleringsplanen for Masfjordbrua må sjåast i samanheng, slik at ein kan få sikra at det vert etablert ein samanhengande gang- og sykkelveg mellom brua og forbi Sandnes skule. Dette vart ikkje avklart på folkemøte. For min eigen bustad, kan eg likevel ikkje akseptere ein dramatisk trafikkauke - også om natta - utan at det vert sett i verk støyskjermande og reparerande tiltak.»

Rådmannen har forståing for synspunkta som her vert formidla, og at det er viktig å ha fokus på både støy og trafikktryggleik langs heile fylkesveg 570 når brua er på plass. Når det gjeld støytiltak vil ein visa til at det her er eit nasjonalt regelverk, og at alle naudsynte støytiltak langs fylkes- og riksvegane vert vurdert av eigne fagmiljø hjå Statens Vegvesen. Planområdet treng difor ikkje utvidast, for at eigedomar/ bustader lenger sør langs fylkesveg 570 skal kunne støyvurderast.

Rådmannen er og samd i at det er behov for å arbeida meir for å trafikkisikra vegen i og forbi Sandnes, også utanfor sjølve planområdet, og meiner at dette behovet bør drøftast nærmare når trafikkisikringsplanen skal reviderast. Brua er venteleg ikkje ferdig før i 2024, og først då vil den forventast og auka biltrafikken byrja å passera Sandnes og vidare langs Austfjorden til/frå E39. Det betyr at kommunen kan gjera tiltak i desse 5-6 åra, for å tryggja og gjera fylkesvegen betre både for bilar og mjuke trafikkantar om dette vert prioritert i trafikkisikringsplanen. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av merknaden frå Frode Vee-Haugen.

26. **Brev frå Hordaland fylkeskommune motteke 30.10.2017**, som innleiingsvis skriv at tre brualternativ er vurdert, og det er gjort eit grundig arbeid med planen og at konsekvensutgreiinga gir eit tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag. Etter ei samla vurdering støtter fylkeskommunen valet av alternativ, som er lagt til grunn for reguleringsplanen, sjølv om konsekvensane er noko større for friluftsliv og landskap. Fylkeskommunen skriv deretter om fleire temaa, der hovudinnhaldet er skildra nedunder:

Samferdsel:

Her skriv dei om prioriteringar knytt til RTP 2018 – 2029, og at ressursbehovet til drift, vedlikehald og investering på fylkesvegnettet gir lite handlingsrom. Dei skriv mellom anna « Det er vanskeleg å finne samfunnsøkonomisk grunngeving for at prosjektet skal prioriterast. Investering i ferjefri tilkomst vil ikkje gi vesentleg nytte utover å betre tilbodet for dei fastbuande i Masfjorden, mens fylkeskommunen må vurdere dei einskilde samferdselsprosjekt i eit kost/nytte perspektiv som er av regional betydning.»

Trafikktryggleik:

«I konsekvensutgreiinga er det estimert ein ÅDT på 960 ved opning av brua, og ein ÅDT på 1200 i 2043. Dette er ein dobling av dagens ÅDT (Duesund -200 ÅDT og Masfjorden – 350 ÅDT). Dei eksisterande tilkomstvegane vil ikkje vere rusta for ei større auke i ÅDT utan større utbetringar. Fv 570 har fleire parti ved smale veg og dårleg sikt. Som vegeigar har fylkeskommunen ansvar for trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og ein trafikkauke her vil medføre store utfordringar. Det er som kjent eit stort etterslep i vedlikehaldet av fylkesvegnettet i Hordaland, og den økonomisk situasjonen medfører strenge prioriteringar der nytteverdi av vegtiltak skal veie tungt. Tilstrekkeleg utbetring av fv 570 ved auke i ÅDT vil difor være svært uviss.»

Friluftsliv:

Tiltaket rår eit viktig friluftsområde i Herøyosen. Skilnadene er såpass små mellom alternativa at Hordaland fylkeskommune ikkje har innvendingar mot at hengebru vert valt føre flytebru.

Kulturminne og kulturmiljø:

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional styresmakt innan kulturminnevern når det gjeld nyare tids kulturminne. I og rett utanfor planområdet for bru over Masfjorden er det kjent fleire kulturminne. På Sandnessida femner dette spesielt om Sandnes kyrkje med kyrkjegarden og hamneområdet/strandsonen, som til saman utgjør eit heilskapleg miljø. Det er og fleire Sefrak-registrerte bygningar innafor planområdet som vert råka av tiltaket.

Hordaland fylkeskommune ved fylkeskonservatoren kan likevel ikkje sjå at tiltaket vil få negative konsekvensar for nasjonale eller regionale kulturminneinteresser. Vi ser at søknaden er mangelfull med omsyn til kva konsekvensar tiltaket vil få i høve til lokale kulturminne.

Fylkeskonservatoren er positiv til at det mest skånsame for kjende kulturminne og kulturlandskap på Sandnessida på landarealet er valt. Det er viktig at ein ved ilandføringspunkt unngår oppbygging og høge skjeringar i terrenget. Ein bør planleggje dei nye tiltaka på ein slik

måte at det historiske landskapet og omgjevnadane i størst mogleg grad vert ivareteke. Alle inngrep bør planleggjast slik at dei vert tilpassa på eit vis som gjer at landskapet kan oppretthaldast og at det vert tilført kvalitetar som ein har mista undervegs.

Hordaland fylkeskommune ved fylkeskonservatoren har i høyringa av planprogrammet vist til at undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova skal utførast i samband med reguleringsplan. Det vil truleg bli stilt krav om arkeologisk registrering innanfor ein avgrensa del av planområdet på Sandnessida. Ein vil i første omgang utføre ei kulturhistorisk synfaring for å vurdere om vidare registrering er naudsynt. (I brev av 13.11.2017 frå fylkeskommunen vert synfaring stadfesta, og at det ikkje vart påvist funn av automatisk freda kulturminne, og at potensialet for at automatisk freda kulturminne vert berørt er lite. Vidare vert det ytra ønskje om at kommunen får registrert og dokumentert nyare tids kulturminne før anleggsarbeid startar opp.)

Merknad frå Bergen Sjøfartsmuseum

Museet har ingen andre merknader til oppstartsmeldinga enn det som har blitt gitt i tidlegare fråsegn.

Landskap

Landskapet omkring Sandnesosen er av typen «Middels breie fjordløp» og denne landskapstypen er generelt robust mot utbygging. Likevel vil punktvis tiltak ofte være godt synlege frå store deler av området, og mastetårna på ei hengebru vil vere av ein slik art. Dette kjem også fram i konsekvensutgreiinga ved at alternativet med hengebru kjem ut med større negative verknader for landskap enn flytebru. Vidare krev vegtilkomsten til hengebrua store terrenginngrepet i fjellet på Masfjordnes. Høgdeskilnaden frå dagens veg opp til kjørebane på brua og bakanforliggende fjell gjer at det må etablerast ei høg tosidig fjellskjering ned i terrenget. Deler av denne skjeringa vil eksponere seg mot fjorden. Utforming av skjeringar og sideterreng vil i stor grad påverke opplevinga av landskapet etter ferdigstilling, og ein må søke å bevare mest mogeleg av terrenget mot fjorden for å dempe fjernverknadene av veg- og bruanlegget. Førsegnene til planen bør sikre dette i større grad enn det som ligg i planforslaget.

Konklusjon

Hordaland fylkeskommune har merknader til planforslaget når det gjeld overordna prioritering av prosjektet, trafikkikkerheit, landskap, kulturminne og kulturmiljø. Vi ber om at desse merknadene vert teke omsyn til i prosessen vidare. «

Rådmannen har stor forståing for dei faglege synspunkta som vert formidla frå Hordaland fylkeskommune, og som er relatert til trafikktryggleik, friluftsliv, kulturminne/ kulturmiljø og landskap, og er samd med fylkeskommunen om at reguleringsplanen med planskildring og konsekvensutgreiing og andre plandokument gjev eit tilstrekkeleg avgjersgrunnlag. Ein kan heller ikkje sjå at fylkeskommunen kjem med nye krav eller faglege føringar som gjev grunn til å endra på reguleringsplanen. Når det gjeld undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova som skal utførast i samband med reguleringsplan, vil ein vise til den kulturhistoriske synfaringa fredag den 10.11.17, og at fylkeskommunen i eige brev har konkludert med at potensialet for arkeologiske funn er for lite til at det er naudsynt med fleire undersøkingar.

Når det gjeld temaet samferdsle, meiner rådmannen at fylkeskommunen sine sakshandsamarar og etatar viser ei manglande forståing av samfunnsnyttan av bruoprojektet. Særleg formuleringa «Investering i ferjefri tilkomst vil ikkje gi vesentleg nytte utover å betre tilbodet for dei fastbuande i Masfjorden.....» viser at fylkeskommunen sin administrasjon ikkje har forstått at brua har eit større nedslagsfelt enn berre for innbyggjarane i Masfjorden. Rådmannen vil her visa til utgreiinga som er gjort i planskildringa, samt i konsekvensutgreiinga på sidene 81,82,83 og 84, og som underbyggjar det næringslivet i både Gulen og Masfjorden skriv i eige brev, sjå neste merknad, om at prosjektet er viktig for heile området mellom Masfjorden og Ytre Sogn (Gulen), og at næringslivet i heile regionen

vil få store fordeler av at brua kjem. Det er rådmannen si vurdering at brua difor vil vera med på å underbyggje den nye regionen «Vestlandet», og det som står i intensjonsplanen dagsett 17. januar 2017 for samanslåing av Hordaland og Sogn og Fjordane under hovudmål 4: der det mellom anna står: ...»med mål om betra samband internt i regionen...»

27. Brev frå advokatfirmaet Thommessen AS på vegne av Odin Utbygging AS, motteke

01.11.2017, som skriv om tidlegare brev som er sendt i saka, og om reguleringsplanen som gjeld for Duesundøya, og om arbeidet Odin Utbygging AS har gjort for å byggje ut hytte- og bustadfeltet. Det vert og vist til tidlegare vedtak om byggje- og deleforbod, og kva konsekvensar det har hatt for selskapet sin økonomi, samt at planforslaget mellom anna medfører at tre regulerte tomter (tomt nr. 35, 36 og 39) i gjeldande plan ikkje kan byggjast ut. Dersom bruprosjektet vert realisert ønskjer selskapet å få steinmassar/ overskotsmassar på inntil 12000 m³, for å fylle ut eit område som er planlagt til småbåthamn, samt til tomteplanering. Det vert og fremja ønskje om å kunna få utvikla fleire hytte- og bustadtomter på Duesundøy innanfor gjeldande reguleringsplan frå 2009. Det vert vist til eige brev dagsett 31.10.2017 om dette.

Odin Utbygging AS ber og om at kommunen stadfestar under reguleringshandsaminga at selskapet får rett til å krevje innløyising av dei areal som vert påverka av reguleringsplanen, og som har medført økonomiske utfordringar for dei. Til slutt vert det vist til fleire tidlegare brev og korrespondanse som har vore om planarbeidet og byggje- og deleforbodat, og som vert lagt ved merknadsbrevet.

Rådmannen har vurdert merknaden og har forståing for at Odin Utbygging AS har opplevd at reguleringsplanarbeidet og byggje- og deleforbodat har medført konsekvensar for selskapet sine planar for utvikling og sal av tomter m.v. Det er diverre ein konsekvens når større samferdselstiltak vert regulert, og arealbruken må endrast på bakgrunn av dette, at eigarar og utbyggjarar må venta til den framtidige arealbruken vert endeleg avklart gjennom planvedtak, jf. plan- og bygningslova sin § 12-12. Rådmannen meiner det ikkje er føremålsteneleg i denne plansaka å ta stilling til kravet om innløyising av areal som vert påverka av reguleringsplanen, og viser til 3 årsfristen som gjeld i plan- og bygningslova sin § 15-2 etter at reguleringsplanar er kunngjort godkjent. Alle grunneigarar og partar vil og i samband med kunngjering av godkjent plan får melding om rettar og pliktar knytt til vedtaket. Når det gjeld ønsket om å få overteke eventuelle overskotsmassar og å få endra reguleringsplanen for å kunne utvikla fleire tomter til bustad- og hytteføremål, meiner rådmannen at dette må fangast opp i eigne saker/ ulike prosessar ved seinare høve.

28. Brev frå Gulen og Masfjorden Utvikling AS, mfl. motteke 07.11.2017, som skriv at

Masfjordbrua vil bli svært viktig for den daglege næringsaktiviteten til næringslivet i bu- og arbeidsmarknaden i Gulen/ Masfjorden. Brua vil både lette kommunikasjonane og forenkla arbeidsdagen til mange bedrifter og tilsette. Det vert vist til at næringsområdet i Sløvåg/ Skipavik er destinasjon for Ca 3000 båtlastar årleg, og at det difor er mykje logistikk rundt desse, som krev mykje transport til og frå området. Vidare vert det vist til at næringslivet i desse områda har gjort store milliard investeringar knytt til industriområde, fabrikkar, hamneterminalar, oppdrettsanlegg, slakte-/ fryseanlegg m.v., og at det i Sløvåg er bygd ut ca 2 km. med kai og eit næringsareal på ca 800 dekar, og at det i Skipavika er bygd ut ca 1,5 km kai og eit industriareal på ca 400 dekar. Byrknes har fiskemottak og pakkeri for eksport, og i snitt dagleg 10 – 15 vogntog. Det vert og peikt på at det skal byggjast eit større service- / forretningsbygg på Hosteland. Dei er samd om at fylkesveg 570 til Andåskrysset ikkje er god, men at dei alternative omkøyringsvegane i Gulen, eller mellom Hosteland til E39 i Gulen, ikkje er betre, samt at alle desse vegane medfører ekstra lange køyreturar over Romarheimsdalen. Dei skriv og at med bru kan det bli lettare å få til eit funksjonelt kollektivtilbod til og frå Knarvik til Gulen via Masfjorden, både for pendlarar, skuleelevar m.fl. Til slutt vert fylkeskommunen oppmoda å få på plass Masfjordbrua som eit regionalt

viktig samferdselstiltak i det nye Vestland fylket.

Rådmannen tek brevet frå næringslivet til etterretning, og har meiner at innhaldet underbyggjer sterkt behovet for å få på plass reguleringsplanen for Masfjordbrua.

29. **Brev frå Lindås kommune motteke 03.11.2017**, som viser til orientering i plan- og miljøutvalet den 18.10.17, og at utvalet er positivt til utviklinga som reguleringsplanen legg opp til, men meiner at brua bør dimensjonerast for høgare fart enn 60 km/t.

Rådmannen vil visa til at dimensjonerande fart er tungt drøfta av både Statens Vegvesen og planleggjarane, og at høgare dimensjonerande fart ville medført større radius knytt til tilkomstvegane på begge sider, og at det igjen ville medført større arealinngrep og større ulemper for bumiljøet/ landskapet på begge sider av fjorden. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra.

På bakgrunn av drøftingar knytt til kvar merknad ovanfor er reguleringsplanen vorte justert og både plankart, planføresegner og planskildring er vorte revidert og dagsett den 15.11.2017. Det er i plankartet og gjort ei mindre justering der Andvikvegen går under bru-viadukten, slik at vegen akkurat under brua vert senka noko, og det vert sikra minimum 5 meter høgde (lysopning) mellom brua og veg. Vidare er det gjort ei justering av plasseringa av den eine busslomma på Duesundøy.

Rådmannen si samla vurdering:

Administrasjonen meiner at den reviderte reguleringsplanen dagsett 15.11.2017 som no ligg føre ivareteke behovet for ei langsiktig løysing innanfor planområdet, slik plan- og bygningslova sin føremålsparagraf 1-1 krev. Vidare meiner ein at planløysinga samla sett fremjar ei berekraftig og god utvikling av lokalsamfunna både i Masfjorden kommune og Gulen kommune, og at alle interessene er vorte vurdert grundig gjennom ein lang planprosess. Dei innkomne merknadane som er kome inn er vorte vurdert ovanfor, merknad for merknad, og tilrådde endringar er no kome inn i revidert plankart, planskildring og revidert føresegn. Endringane i føresegnene har medført at ein del punkt har fått ny nummerering i høve drøftinga ovanfor.

Det har etter rådmannen si vurdering vore ein lang planprosess med mange ulike interesser til stades innanfor planområdet. Behovet for faglege utgreiingar har medført mykje ekstra arbeid og kravd nye vurderingar etter kvart som dei har vorte framskaffa. Konklusjonen om å gå for hengebru er tungt vurdert opp mot andre omsyn. Særleg omsynet til fleire fritidsbustader, som vil verta sterkast råka av planløysinga, er vorte vegd opp mot den samfunnsmessige gevinsten det har for kommunen og områda lenger nord (Ytre Sogn/ Gulen) å få realisera Masfjordbrua. Rådmannen meiner at samla sett, er dei fordelane ei hengebru vil få for kommunen og regionen lenger nord, vesentleg større enn dei ulempene tiltaket vil medføra for andre interesser. Betre kommunikasjonar og effektiv transport over Masfjorden vil etter rådmannen si vurdering gje store samfunnsgevinstar, og både betre beredskap og ein meir robust region. Brua vil og gjera det enklare å etablere eit tettare samarbeid med nabokommunen Gulen, samt vera med på binda saman ytre deler av den nye regionen «Vestlandet», som no er i støypeskeia. For næringslivet på nordsida av fjorden og i ytre deler av Gulen vil brua medføra at ein unngår venting på ferjer over Fensfjorden eller lange omkøyningar via E39 til Gulen og Romarheimsdalen, og på den måten vil brua styrka konkurransevna til næringslivet i ytre deler av Sogn og Fjordane og Masfjorden.

Vidare meiner rådmannen at avgjerdgrunnlaget, som no ligg føre i saka, er i samsvar med det godkjente planprogrammet, og i høve til krav gjeve i både konsekvensutgreiingsforskrifta og det forvaltningslova sin § 17 krev, samt plan- og bygningslova sine krav om utgreiingar gjeve i § 4-2. Rådmannen vil og peike på at ROS-analysen som ligg føre er i samsvar med plan- og bygningslova sin § 4-3, og at denne er med å sikra at reguleringsplanen er tilstrekkeleg utgreidd i høve til fare,

risiko og sårbarheit. Rådmannen meiner med dette at kommunestyret kan gjera eit endeleg vedtak om å godkjenne reguleringsplanen i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12.

Konklusjon:

Rådmannen meiner at områdeplanen for bru over Masfjorden no kan godkjennast i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12, med tilvising til vedlagde nye og reviderte plankart og nye reviderte føresegner med tilhøyrande plandokument dagsett 15.11.2017

Formannskapet - 125/2017

FS - behandling:

Ass. rådmann Sveinung Toft orienterte om saka.
Saka vart drøfta.
Framlegg til vedtak vart samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vart i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vart vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.

Kommunestyret - 069/2017

KS - behandling:

Ola Klyve Dalland frå ABO plan & arkitektur as orienterte om planløyisingane og konsekvensar i tilknytning til Masfjordbrua .

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vart i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vart vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	FE - 202, FA - Q31, TI - &86	17/998

Saknr	Utval	Type	Dato
124/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
070/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Lokalpolitisk handsaming av forslag til delfinansiering med bompenger - Fv Masfjordnes - Duesund, Masfjordsambandet

Vedlegg:

Journalposttittel

Bompengesøknad Masfjordsambandet 2017 17 11

Dato

21.11.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med bompengar
2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.
4. Bompengeperioden er avgrensa til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104-110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretninglinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.
7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskriddingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.
9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for naudsynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta

Statens Vegvesen har i nært samarbeid med Vegdirektoratet utarbeidd dokumentet: **Fv. 570 Masfjordnes – Duesund – Masfjordsambandet. Forslag til delfinansiering med bompengar. Grunnlag for lokalpolitisk behandling.** Dokumentet er dagsett 16.11.2017.

Dokumentet, sjå vedlegg, omtalar innleiingsvis prosjektet med bru over Masfjorden, med tilhøyrande tilkomstvegar, fortau. Brua er planlagt som hengebru med eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på Ca 110 meter. Planlagt seglingsløp er på 80 meters breidde og 30 meters høgde. For nærmare skildring vert det vist til reguleringsplanen for bru over Masfjorden.

Om prosjektkostnader i kap 2 står det følgjande i dokumentet:

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det vidare at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.»

I kap 3 står det om planar og vedtak.

I kap 4 står det mykje om ulike trafikkanalyser som er gjort og ein del om metodane som er nytta rundt desse vurderingane. Til slutt kjem Statens Vegvesen med følgjande faglege råd:

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe levere trafikk tall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevningstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

Deretter vert trafikkveksten framskrive, og denne er i tråd med tal for Hordaland etter rapport frå Transportøkonomisk institutt.

I kap 5 vert først nytteprinsippet og ulike bompengopplegg skildra:

- Forhandsinnkreving
- Parallellinnkreving
- Etterskotsinnkreving

Konklusjon i dokumentet vert at:

- For Masfjordsambandet skal det vera etterskotsinnkreving av bompenger i 20 år.
- Det må leggjast til grunn etablering av ein bomstasjon med tovegs innkreving på nordsida av brua (Duesundøya).

I kap 5.4 vert bompengetakstane drøfta, og det vert innleiingsvis vist til Stortinget si handsaming av Prop 1 S Tillegg 2 (2015-2016) der nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. Med utgangspunkt i drøftingar knytt til ferjetaksten og eit påslag på 40 % vert bompengetaksten om lag krone 88 for takstgruppe 1 (køyretøy til og med 6 meter). Ut frå dette vert det konkludert med at:

«Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompengeinntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).»

Justering av takstane vert skildra slik:

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016-2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.»

I kap 6 vert finansieringsplanen skildra, og her står det mellom anna følgjande:

«Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengebidraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.»

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Deretter i kap 6.1 vert følgjande moment drøfta knytt til bompengene og konkludert:

- Innkrevingsperiode – (20 år).
- Rente
- Innkrevingskostnader- (årlege kostnader på 3 millionar)
- Bompengebidrag (Brutto 300 millioner, netto 180 millionar)

Kommunale midlar:

Det vert og vist til at Masfjorden kommune har gjort vedtak om å bidra med krone 40 millionar, og det vert lagt til grunn at desse vert utbetalt med krone 10 mill. 2017 kroner i byggjeperioden frå 2020 – 2023.

Fylkeskommunale midlar:

«Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr).

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige ferjeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

I tillegg må fylkeskommunen stilla garanti for eit maksimalt bompengelån på krone 250 millionar krone.

I kap 7 vert følgjande utbygging- og finansieringsplan vist i følgjande tabell:

	(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar		346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot		10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar				83,1	98,2	181,3
Totale kostnader		356	356	356	132	1200

I kap 8 vert handtering av utryggleik drøfta, og med spesiell vekt på korleis eventuell kostnadsauke skal dekkast inn. Det vert presisert at eventuell auke utover kostnadsramma (1,2 mrd) er fylkeskommunen sitt ansvar, og at eventuelle kostnadsreduksjonar skal fordelast etter prosentvis fordeling.

I kap 9 vert privat ferjedrift drøfta og konkludert med som uaktuelt.

Til slutt i kap 10 kjem Statens Vegvesen med si tilråding til kva vedtak Masfjorden kommune må gjera og kva vedtak fylkeskommunen må gjera for å få saka bompengesaka vidare til handsaming inn mot Stortinget. Dei 10 punkta er vist i nynorsktekst i rådmannen sitt framlegg til vedtak.

Vurdering

Kommuneplan for Masfjorden 2012 – 2024 vart vedteken i kommunestyret 31. mai 2012. Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er:

«Bru over Masfjorden innan 2020»

Prosjektet inneber å erstatte ferja mellom Sandnes og Duesundøy med ny bru, og få ferjefri kryssing av Masfjorden for fylkesveg 570.

Regionale og lokale konsekvensar av bru prosjektet er etter rådmannen si vurdering godt skildra i dokumentet, og at Masfjordbrua vil bli svært viktig for fleire kommunar og den daglege næringsaktiviteten til næringslivet i bu- og arbeidsmarknaden i Gulen/ Masfjorden.

Rådmannen meiner at dokumentet er godt gjennomarbeid, og har ingen merknad til trafikktalet, prosjektkostnadane eller måten bompengane skal krevjast inn på med etablering av ein bomstasjon med tovegs innkreving på nordsida av brua (Duesundøya). Det føreslåtte takstsystemet med krone 88 for takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2 vil gje ei årleg bompenginntekt på 15 millionar 2017 kroner, og det er viktig for å få på plass finansieringa.

Finansieringsplanen viser kva som skal til for å dekkja byggjekostnaden innanfor styringsramma på 1.2 mrd 2017-kroner. Rådmannen meiner at bompengesatsen viser at det vert eit stort løft for alle dei som skal nytta sambandet når brua er ferdig, men at dette er heilt naudsynt for å kunna realisera Masfjordsambandet. På bakgrunn av dette rår ein til at kommunestyret gjer vedtak i samsvar med tilrådinga frå Statens Vegvesen

Konklusjon

Rådmannen rår til at kommunestyret gjer vedtak i samsvar med tilrådinga frå Statens Vegvesen, slik det er vist i det vedlagde dokumentet dagsett 16.11.2017.

Formannskapet - 124/2017

FS - behandling:

Ordførar Karstein Totland orienterte om saka.

Saka vart drøfta.

Framlegg av vedtak vart samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

- 1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med bompengar**
- 2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengbidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.**
- 3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.**

4. Bompengerperioden er avgrensa til 20 år.

5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengeretakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104–110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.

6. I tråd med nye takstretninglinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengeretakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.

7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.

8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengeretaksten reduserast eller bompengerperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.

9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for naudsynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Kommunestyret - 070/2017

KS - behandling:

Ordførar Karstein Totland orienterte om saka.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet vert delfinansiert med bompengar

2. Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengerbidraget er førebels utrekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidreg med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.

3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i ein automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen på Duesundøy.

4. Bompengerperioden er avgrensa til 20 år.

5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengeretakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande forutsetningar tilsvarar dette 104–110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskøyretøy skal betala 50 pst av takstgruppe 1.

6. I tråd med nye takstretninglinjer vert det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengeretakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.

7. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.

8. Dersom inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadane lågare enn forutsett, skal bompengeretaksten reduserast eller bompengerperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handhandling i god tid før innkrevjinga tek til.

9. Dersom det etter at innkrevjinga er igangsetting viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon

gjør det nausynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nausynte bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sigvald Kvinge	FA - G01	17/1135

Saknr	Utval	Type	Dato
120/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
071/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Tilsyn og vedlikehold av hjertestartarar i Masfjorden kommune

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Masfjorden kommune tar ansvar for drift og vedlikehold av 9 hjertestartarar i kommunen, 3 i brannvesenet, 4 donert frå IL Bjørn West og 1 tilhøyrande Risnes IL
2. Brannsjefen lagar eit oppslag som ligg/vert hengt opp ved alle dei 9 hjertestartarane der det står at brannsjefen i kommunen skal varslast på tlf 56166200 om dette etter at dei har vore i bruk , slik at den kan få resett startaren.

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Skriftleg spørsmål i kommunestyremøte den 30.10.2017

Janne Judith Kvamsdal Sandnes (FrP):

For ei veke sida var eg på damebadinga på Matre og registrerte at hjertestartaren i bassenget peip. Ei som var med og har erfaring frå ambulansen sa at hjertestartaren var tom for strøm og at peddane ein festar til kroppen var 3 år gamle og burde vore skifta ut for lengst.

Eg snakka med leiar i IL Bjørn West som sa at hjertestartaren var donert til Brannvesenet og dei har ansvar for tilsyn og vedlikehold av desse. Gamle peddar var allereie meldt inn til Brannvesenet.

Eg sende e-post til Sigvald Kvinge om dette, men har ikkje fått noko tilbakemelding.

I går 25.10.17 var vi på nytt på bading og hjertestartaren står framleis og pip. Eg har også fått melding om at hjertestartaren på Solheim Grendehus har same problem. Eg gjer merksam på at dette problemet kan gjelde fleire startara også.

Mitt spørsmål er om det er Brannvesenet som har tilsyn og vedlikehold av hjertestartarane i Masfjorden og om kvifor desse ikkje vert ført tilsyn med?

Skulle det oppstå ein nødsituasjon og hjertestartarane ikkje virkar er dette svært alvorleg. Det ville vere betre å fjerne desse enn at dei heng der utan strøm og gamle peddar. Dette er ein falsk tryggleik.

Eg har også forstått det slik at hjertestartarane er kartlagt hos redningsentralen. Då må ein forvente at dei til einkvar tid er funksjonelle og virkar.

Ordførar svar at han har bedt rådmannen lage sak på dette til neste kommunestyremøte.

Fakta

Gulen og Masfjorden brann og redning har 8 hjertestartarar som ein har vurdert å halde operative og som er innmelde i Norsk restitusjonsråd sitt register for operative hjertestartarar. Desse er knytt opp mot brann og redningstenesta sin beredskap og av desse er 4 i Gulen kommune og 4 i Masfjorden. Talet startarar som kommunane har valt å ha registrert i registeret, er på bakgrunn av vurdert behov og økonomiske rammer. All drift og vedlikehald av desse 8 startarane er fullt ut dekket av brann og redning sitt budsjett. Rådmannen er kjend med at det er nok fleire hjertestartarar plassert rundt omkring i kommunen, utan at andre enn den eller dei som eig desse kjenner til dette. Det er ingen spesielle krav kring innkjøp eller til å registrera dei. Etter det rådmannen kjenner til er det, i dag, 9 hjertestartarar utplassert i kommunen. Kor mange det er i tillegg er uvisst.

Vurdering

Rådmannen registrerer no at det ligg ein avtale mellom kommunen og idrettslaget Bjørn West om at brannvesenet skal ha ansvar for drift og vedlikehald av hjartetartarane til idrettslaget. På bakgrunn av dette har no alle dei fire hjartetartarane til idrettslaget Bjørn West, som eit strakstiltak, fått nye batteri og padser og er operative (om ikkje nokon har brukt dei den siste veka).

For det som eigentleg er ei like stor utfordring som det å ha padser og batteri på startarane, er å ha ansvaret for at dei er operative til ei kvar tid. Konkret betyr dette at det i dag ikkje er eit system for å resette startarane dersom dei har vore brukt i ein samanheng. Dette lyt lagast eit betre system for. Framlegg frå rådmannen er at ein lagar eit oppslag som heng/ligg ved sida av startaren, der det står kven som skal varslast om startaren har vore i bruk og må settast attende i beredskap (eksempelvis fyller på med nye pads).

I samband med revisjon av akutforskrifta (forskrift for prehospital tenester) som skal gjennomførast i 2019, bør ein gjerne sjå på kor mange hjertestartarar som er i kommunen og om det er hensiktsmessigt å ha så stort tal startarar som ein har i dag.

Konklusjon

Masfjorden kommune tar ansvar for drift og vedlikehald av 9 hjartetartarar i kommunen. 3 i brannvesenet, 4 donert frå IL Bjørn West og 1 tilhøyrande Risnes IL

Det vert laga eit oppslag som ligg/vert hengt opp ved alle dei 9 hjartetartarane der det står at brannsjefen i kommunen skal varslast på tlf 56166200 om dette etter at dei har vore i bruk, slik at den kan få resett startaren.

Formannskapet - 120/2017

FS - behandling:

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak vart samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

1. **Masfjorden kommune tar ansvar for drift og vedlikehald av 9 hjartetartarar i kommunen, 3 i brannvesenet, 4 donert frå IL Bjørn West og 1 tilhøyrande Risnes IL**
2. **Brannsjefen lagar eit oppslag som ligg/vert hengt opp ved alle dei 9 hjartetartarane der det står at brannsjefen i kommunen skal varslast på tlf 56166200 om dette etter at dei har vore i bruk , slik at den kan få resett startaren.**

Kommunestyret - 071/2017

KS - behandling:

Ordførar Karstein Totland gjekk gjennom saka.

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

1. **Masfjorden kommune tar ansvar for drift og vedlikehald av 9 hjartetartarar i kommunen, 3 i brannvesenet, 4 donert frå IL Bjørn West og 1 tilhøyrande Risnes IL**
2. **Brannsjefen lagar eit oppslag som ligg/vert hengt opp ved alle dei 9 hjartetartarane der det står at brannsjefen i kommunen skal varslast på tlf 56166200 om dette etter at dei har vore i bruk , slik at den kan få resett startaren.**

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sigvald Kvinge	FA - M74	16/992

Saknr	Utval	Type	Dato
119/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
072/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Invitasjon til etablering av Vest brann- og redningsregion

Vedlegg:

Journalposttittel	Dato
VEDLEGG 1 Rapporten Brannsam arbeid i bergensregionen	10.11.2017
VEDLEGG 2 Vedtekter april 2017	10.11.2017
VEDLEGG 3 Mottatt høringsinnspill til rapport	10.11.2017
VEDLEGG 4 Innspill til rapport med kommentarer	10.11.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. **Masfjorden kommune vedtek å avslå invitasjonen om å delta i etablering av Vest brann- og redningsregion. Økonomiske og geografiske forhold samt at dette er nybrottsarbeid med usikkerheit på utfallet, vert det ikkje vurdert som at deltaking i dette prosjektet gjev naudsynt gevinst for Masfjorden kommune.**
2. **Masfjorden kommune vedtek å oppretthalde/gjere ny avtale om å behalde tenesta interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA) og 110- Hordaland.**

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Masfjorden kommune fekk i brev datert 12. mai 2017 invitasjon til å delta i etablering av Vest brann- og redningsregion. Dette er tenkt som eit interkommunalt samarbeid mellom sjølvstendige brannvesen i regionen. Frist for svar er sett ut oktober 2017.

Med bakgrunn i utfordringar frå ei risikokartlegging for kommunane i Bergensalliansen vart det gjennomført ein studie (sjå vedlegg: *Brannsam arbeid i Bergensregionen*) i samarbeid med alle kommunane i Hordaland og Gulen. Rapporten var ferdigstillt november 2016. Rapporten tilrår at det vert skipa eit samarbeid mellom sjølvstendige brann og redningstenester frå kommunane.

Fakta

Vest brann og redningsregion (VBR) skal være eit interkommunalt samarbeid etter vertskommunemodellen med eit sekretariat, og felles styre for kommunane og vil bestå av tenestene:

1. Fagleg samarbeid for brannførebyggjande arbeid
- Møtebok Masfjorden kommunestyre Møte nr. 6, 28.11.17

2. Fagleg samarbeid om brann- og redningsberedskap
3. Naudmeldeteneste (110 – sentral i Hordaland)
4. Interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA – Bergen region)

Bergensalliansen har skildra desse 4 punkta slik:

1. Fagleg samarbeid for brannførebyggjande arbeid

Å førebygge brannar og ulukker er den viktigaste oppgåva til alle brannvesen. Den nye forskrifta om brannførebygging stiller krav om eit meir målretta og allsidig brannførebyggjande arbeid. Til forskjell frå tidlegare, må kommunane no ta eit større ansvar for å gjennomføre risikovurderingar, fastsette satsingsområde basert på risiko og gjennomføre tiltak i samsvar med dei etablerte planane.

Tilsyn er framleis eit viktig verkemiddel, men det skal ha ei risikobasert tilnærming.

Forskrifta gir også kommunane høve til å gjennomføre andre brannførebyggjande aktivitetar med utgangspunkt i lokalt risikobilete. Det føreset at kommunane etablerer ein systematikk som gjer det mogleg å evaluere eige førebyggjande arbeid. Føremålet med dette er å lære og å sikre kontinuerleg betring.

2. Fagleg samarbeid om brann- og redningsberedskap

Å dimensjonere brann- og redningsberedskapen og den operative handteringsevna er vanskeleg. I tillegg vil delar av denne beredskapen vere retta mot hendingar som sjeldan skjer. Difor er det viktig for regionen at kommunane samarbeider om disse oppgåvene. I dette ligg det ei erkjening av at ikkje alle kan oppretthalde kompetansen for alle typar hendingar, og at spesialistmiljøa utviklar seg best vidare gjennom praktisk erfaring. Beredskapsløysingar på tvers av kommunegrensar vil i slike tilfelle vere svært føremålstenlege.

Det viktigaste motivet for å etablere ein oversiktleg og systematisk beredskapsstruktur som omfattar fleire kommunar, er trongen for å gjere kvart einskild innsatslag best mogeleg i stand til å løyse oppgåvene dei er dimensjonerte for å kunne handtere. Samvirket mellom lokale kapasitetar og sentrale eller regionale spesialgrupper skal sikre optimal slagkraft allereie ved førsteinnsatsen, samstundes som tilgangen til støtte- og forsterkningsressursar blir føreslege. På same måte vil felles system for prosedyrar, kompetanseutvikling, øvingar, innkjøp o.l. gi ei standardisert fagleg utvikling i alle dei involverte kommunane.

3. Naudmeldeteneste (110 – sentral i Hordaland)

110-sentralen i Hordaland omfattar i dag 28 kommunar i Hordaland og to kommunar i Sogn og Fjordane. Sentralen mottar meldingar om brannar, ulykker og akutt forureining og sørgjer for effektiv varsling av næraste brann- og redningsressurs. Operatørane ved 110-sentralen har også ei viktig oppgåve med å støtte lokal brannsjef / innsatsleder når hendingar skal handterast.

Å være tilknytt ein 110-sentral er ei lovfesta plikt. Dersom ein eller fleire kommunar ikkje ønskjer å være en del av det totale samarbeidet, vil Vest brann- og redningsregion ivareta dette vilkåret gjennom å selje denne tenesta til aktuelle kommunar.

4. Interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA – Bergen region)

IUA Bergen region består i dag av 23 kommunar i Hordaland og tre kommunar i Sogn og Fjordane. Utvalet har som oppgåve å etablere system og beredskap for å kunne aksjonere ved akutte forureiningar som anten gjeld fleire kommunar eller har eit omfang utover det den enkelte kommune er dimensjonert for å kunne handtere.

Den statlege forureiningsstyremakta har pålagt kommunane i landet om å samarbeide om beredskap mot akutt forureining gjennom IUA-strukturen. Dersom ein eller fleire kommunar

ikkje ønskjer å være en del av det totale samarbeidet, vil Vest brann- og redningsregion ivareta dette vilkåret gjennom sal av beredskapen til aktuelle kommunar.

Det vert vist til aktuelle lover for etablering av samarbeidet og innhald:

- Brann og eksplosjonsvernlova § 15 f.l. – Kommunane skal samarbeida om lokale og regionale løysingar av førebyggjande og beredskapsmessige oppgåver med sikte på best mogeleg utnytting av samla resursar.
- Brann og eksplosjonsvernlova § 16 – Kommunen plikter å knytte seg til naudalarmeringssentral i region og bære kostnader knytt til etablering og drift.
- Forureiningslova § 42 og 43 – Kommuner skal sørgje for naudsynt beredskap mot mindre tilfeller av akutt forureining. Vidare krav om samarbeid med andre kommunar mot akutt forureining og om interkommunale beredkapsplaner.

Masfjorden kommune er i dag tilslutta 110 – Bergen og medlem i IUA – Bergen region i forhold til beredskap mot akutt forureining.

VBR tilbyr eit regionalt samarbeid innanfor førebyggjande og beredskapsmessige oppgåver og det vert i saksutgreiinga lista opp element som:

- Samla fagmiljø
- Formelle strukturerte nettverk for å dele kunnskap
- Forutsigbar tilgang til støtte- og forsterkningsressurser
- Standardisert fagleg utvikling ved felles system for, m.a. kvalitetsstandarder, prosedyrer, øvingar, innkjøp
- Samordna beredkapsplan

Til å utarbeide eit felles grunnlag for avgjerd, som skal sendast til dei enkelte kommunane for politisk handsaming, sette Bergensalliansen i 2016 ned eit prosjekt. Dette prosjektet skulle arbeide fram eit forslag til korleis brann- og redningstenesta kunne organiserast gjennom eit samarbeid mellom sjølvstendige brannvesen i regionen.

Alliansen spurde Bergen kommune, ved Bergen brannvesen, om å vere kommunen som kunne gjennomføre prosjektet. Det blei utarbeidd ei skildring av prosjektet og gitt eit mandat for arbeidet.

Rapporten med tilrådingar blei overlevert Bergensalliansen oktober 2016. Rapporten blei drøfta i møte i januar 2017. Her vart det tilrådd å sende rapport til politisk handsaming i kvar av kommunane.

Regjeringa har gitt prosjektet og etableringa av samarbeidet status som nasjonal pilot.

Vest brann- og redningsregion

Basert på dei formelle føringane og faglege rammene som vert stilte til brann- og redningstenesta, naudmeldingstenesta og den akutte beredskapen mot forureiningar, tilrådingar frå rapportar og utgreiingar, samt faglege vurderingar gjort av eigne arbeidsgrupper, fremjer Bergensalliansen forslag til ein heilskapleg samarbeidsmodell for dei sjølvstendige brann- og redningstenestene i bergensregionen gjennom etablering av Vest brann og redningsregion.

Vest brann- og redningsregion skal ikkje være arbeidsgjevar, men skal basere den faglege utviklinga på personell tilknytt det enkelte brannvesen.

Organisering

Det enkelte kommunestyre

Det enkelte kommunestyre fattar avgjerd om å melde seg inn og ut av brannsamarbeidet. På same måte godkjenner det øvste avgjersorganet i kommunen vedtektene for eit slikt samarbeid. I tråd med vedtektene, skal også kommunestyret utnemne representantar til

årsmøtet i samarbeidet.

Årsmøtet

Årsmøtet – samansett av representantar frå kommunestyra i deltakarkommunane – er det øvste avgjerdsorganet i samarbeidet og skal sjå til interessene til deltakarkommunane, setje saman styret og velje styreleiar.

Styret

Styret – samansett av rådmenn, kommunalsjefar e.l. – skal sjå til at Vest brann- og redningsregion er i stand til å løyse oppgåvene etter føremålet i vedtektene gjennom å ha eit overordna ansvar for planlegging, gjennomføring og rapportering.

Administrasjonskommune

Bergen kommune er foreslått som administrasjonskommune. Administrasjonskommunen skal stå for dagleg leing og drift av Vest brann- og redningsregion og stille kontorfasilitetar til disposisjon for sekretariatet.

Leiar for Vest brann- og redningsregion

Brannsjefen i administrasjonskommunen er foreslått som leiar for Vest brann- og redningsregion. Leiar rapporterer til styret, har ansvar for sekretariatet og at aktiviteten utviklast i tråd med lovverk, vedtekter og fastsette rutinar. Vidare har leiar budsjett- og resultatansvar for den totale aktiviteten i samarbeidet.

Fagutval

Fagutvala – brannsjefar og/eller avdelingsleiarar i brann- og redningstenesta – er det faglege kontaktorganet for leiaren og skal vere med på å koordinere det faglege arbeidet i regionen. Fagutvala skal også kunne bidra med å greie ut og førebu saker som skal handsamast av styret.

Sekretariatet

Sekretariatet skal yte administrativ støtte til samarbeidet, samt koordinere faglege nettverk og arenaer for kunnskapsdeling. Sekretariatet skal også være møtesekretær for årsmøtet og styret, handsame og førebu saker til desse organa.

Økonomiske konsekvensar

Vest brann- og redningsregion skal ikkje erstatte dagens lokale brann- og redningsteneste, men vere eit samarbeid mellom sjølvstendige brannvesen. Forslaget inneber difor ikkje overdraging av verksemd. Vest brann- og redningsregion er vidare ikkje eit eige rettssubjekt.

Vest brann- og redningsregion vert foreslått oppretta i medhald av følgjande lover:

- Lov av 25. september 1992 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 27,
- Lov av 14. juni 2002 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven) §§ 15 og 16
- Lov av 13. mars 1981 om forurensninger og om avfall (forurensningsloven) §§ 43 og 44

Rapporten tilrår at brannsamarbeidet finansierast av deltakarkommunane etter desse prinsippa:

1. Eit grunntilskot som skal vere ein viss del av det samla budsjett for kommande driftsåret.
1. I tillegg til grunntilskotet skal deltakarkommunane betale eit tilskot per innbyggjar som samla skal utgjere den resterande delen av samla budsjett for kommande driftsåret.
2. Budsjett for komande driftsåret vert fastsett av årsmøtet med omsyn til aktiviteten som vert vedtatt for driftsåret.

Totalt representerer brannsam arbeidet ein meirkostnad på om lag fem millionar kroner, der 80 % er øyremerka til utvikling av spesialtenester for regionen, materiell og fellessystem. Dei resterande 20 % vil i hovudsak bli nytta til koordinering av fagmiljø og uthenting av synergjar mellom desse.

Vedtekter

Vedtektene frå rapporten, er etter mottatt høyringsinnspel til Bergensalliansen, blitt justerte etter møte den 27. januar 2017. Følgjande er endra etter det opphavlege forslaget frå rapporten:

- For § 7 Årsmøtet

Dei to første setningane i siste avsnitt er byta ut med følgjande:

«Én representant fra hver arbeidstakerorganisasjon tilknyttet brann- og redningstjenesten har møte- og talerett uten forslagsrett på årsmøtene. Ved lukkede møter skal arbeidstakerorganisasjonenes møte- og talerett vurderes særskilt»

- For § 9 Styret

Første setning i tredje avsnitt er byta ut med følgjande:

«Årsmøtet velger styremedlemmene og deres vararepresentanter blant rådmenn, kommunaldirektører, kommunalsjefer eller andre på tilsvarende nivå i deltakerkommunene.»

- For § 9 Styret – styrets oppgaver, pkt. c.

Ny tekst som erstatter pkt. c under styrets oppgaver

«Påse at det til enhver tid foreligger et felles overordnet plandokument som bygger bro mellom brannordningene i kommunene, samt fordele spesialfunksjoner og –oppgaver»

- For § 9 Styret

Dei to første setningane i siste avsnitt er byta ut med følgjande:

Én representant fra hver arbeidstakerorganisasjon tilknyttet brann- og redningstjenesten har møte- og talerett uten forslagsrett på styremøtene. Ved lukkede møter skal arbeidstakerorganisasjonenes møte- og talerett vurderes særskilt»

- For § 13 Fagutvalg

Nytt avsnitt lagt til

«Fagutvalgenes medlemmer skal velges blant brannsjefer og avdelingsledere frå brann- og redningstenestene i deltakarkommunane.»

Forslag til oppdaterte vedtekter for samarbeidet følgjer som vedlegg 1.

Prosess

Bergensalliansen forstår at det å etablere Vest brann- og redningsregion er krevjande fordi ulike kulturar og system skal samkøyrast. Ei trinnvis utvikling, basert på god involvering av tilsette og fagmiljø, er difor avgjerande for å lukkast.

Tilrådinga er basert på ein omfattande dokumentasjon som går fram av rapporten «En tryggere hverdag». Denne er utarbeidd av eit samla fagmiljø i regionen og vert lagt til grunn for den trinnvise utviklinga som er tilrådd. Rapporten følgjer som vedlegg 2.

Arbeidet med rapporten og grunnlaget for tilrådinga frå Bergensalliansen har vore leia av ei styringsgruppe samansett av Terje Søviknes – ordførar i Os kommune, Harald Schjelderup – byrådsleiar i Bergen kommune, Kari-Anne Landro – ordførar i Sund kommune, Hans-Erik Ringkjøb – ordførar i Voss kommune og Øyvind H. Oddekalv – ordførar i Meland kommune. Innstillinga frå styringsgruppa har vore på høyring. Det er gjennomført to innspelsmøte, eitt med rådmennene i regionen og eitt med fagforeiningane som organiserer dei tilsette i brannog redningstenesta.

Bergensalliansen mottok følgjande skriftlege innspel:

- Mindretalsmerknad frå Fagforbundet, 16. september 2016
- Innspel frå Fylkesmannen i Hordaland, 3. januar 2017
- Innspel frå Regionrådet i Nordhordland til møtet 11. januar 2017
- Innspel frå NITO, 17. januar 2017
- Innspel frå Statens strålevern, 24. januar 2017
- Innspel frå Fagforbundet, 20. januar 2017
- Innspel frå Kystverket, 20. januar 2017
- Innspel frå Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 26. januar 2017

Høyringsinnspela med merknadar til rapporten er lagt ved som vedlegg 3. Kommenterar frå sekretariatet til Bergensalliansen til høyringsinnspela som er mottatt er lagt ved som vedlegg 4.

Frå møtet med rådmennene i deltakarkommunane vart det sett ned ei eiga rådmannsgruppe som skulle kome med innspel til saksframlegget. Gruppen har mellom anna diskutert trongen for ein samarbeidsavtale, i tillegg til vedtektene, som skulle følgje saksframlegget.

Gruppen vart delt i i synet på om dette skulle utarbeidast. Styringsgruppa for brannsam arbeidet til Bergensalliansen har difor vald å ikkje utarbeide ein eigen samarbeidsavtale. Difor vert det foreslått å vurdere etter eitt års drift om det er trøng for ytterlegare detaljering av samarbeidet gjennom ein samarbeidsavtale.

For å sikre at dei økonomiske konsekvensane for samarbeidet er føreseielege, har rådmannsgruppa også gitt tilslutnad til at det kan setjast inn eit forslag til felles vedtakspunkt som avgjer budsjettet dei første tre åra. Forslaget seier at det i det førsteåret vert lagt til grunn at budsjettet skal vere på fem millionar kroner, og at dei neste to driftsåra berre justerast for løns- og prisvekst.

Forslag til vedtak i den enkelte kommune:

Bergensalliansen foreslår følgjande felles vedtakspunkt i saksframlegget:

1. _____ kommune inngår som medlem i Vest brann- og redningsregion
2. _____ kommune sluttar seg til vedtektene for samarbeidet
3. _____ er _____ kommunes årsmøtorepresentant for gjeldande kommunevalperiode
4. _____ kommune gir Bergensalliansen fullmakt til å velje eit interimsstyre for Vest brann- og redningsregion som skal fungere inntil ordinært styre vert vald av det første ordinære årsmøtet
5. Melding om vedtak sendast sekretariatet til Bergensalliansen
6. Første driftsåret vert det lagt til grunn at budsjettet skal vere på fem millionar kroner. Dei to neste driftsåra skall budsjettet berre justerast for pris- og lønsvekst

Vurdering

Rapporten er på 140 sider og ein omfattande rapport å sette seg inn i. Etter Masfjorden kommune si vurdering er det mange ting i rapporten som ikkje er avklart. Viktige og sentrale moment som ikkje er sagt noko om i rapporten er mellom anna ansvar og mynde. Dette gjeld også det som omhandlar økonomi. Skal ein gå inn i eit samarbeid må det vere klart definert kva områder og tiltak som VBR skal arbeide med.

I rapporten er det lista opp forslag som kan gå inn under det regionale samarbeidet. Det er blant anna sagt at ein kan gå saman for å standardisere felles system som til dømes kvalitetsstandardar, prosedyrar, øvingar og innkjøp. Dette er områder som etter kvart kan føre til ei uklår definering av ansvar og oppgåver. I dag er det brannsjefen i kvar enkelt kommune som har dette ansvaret. Det kan

også bli eit økonomisk spørsmål. Dette kan på sikt ha ei økonomisk utfordring, fordi standarisering kan medføre ulik kostnad i dei ulike kommunane.

For kommunar som Masfjorden kan det være nyttig å ha tilgang til spesialkompetanse ved store og komplekse hendingar, men dette er allereie ivaretatt i lov om brannvern § 15, 3.ledd (bistandsplikt), som pålegg alle kommunar å yte bistand på anmodning ved behov. I tillegg seier statistikken at av alle innsatsar i Hordaland, er det ca 1 % der eit brannvesen bistår eit anna. Av denne prosenten er det 70 % der mindre brannvesen bistår større brannvesen og 30 % der større brannvesen yter bistand til mindre. Dette betyr at det, statistisk, dei siste 10 åra har vore 3 hendelsar der me har fått bistand frå større brannvesen, Jf. Rapport med opplysningar om samarbeid i brannregion Hordaland.

Kostnader knytt til deltaking slik dei ligg føre i dag, skal berre dekke administrasjon i vertskommunen. Konkret 0,2 årsverk som regionbrannsjef og 2 årsverk til merkantile stillingar. Det er vanskeleg å forstå at dette kan gje betre beredskap i Masfjorden kommune. Kostnader knytt til tiltak som denne administrasjonen legg opp til, kjem i tillegg.

I dag betalar Masfjorden kommune kr 40 696,- for deltaking i IUA – Bergen region og kr 62 392,- for tilknytning til 110 – sentralen i Bergen. Dette er lovpålagte avtaler. Det er signalisert at medlemsavgifta til desse tenestene skal aukast monaleg for dei kommunane som vel å stå utanfor samarbeidet, utan at det er kome konkrete tal på kva det betyr. Eit viktig spørsmål er om det er lovleg å auke kostander knytt til ei lovpålagt teneste på bakgrunn av at ein ikkje inngår i dette samarbeidet.

Økonomi

Kontigent for deltaking i Vest brann og redningsregion er i rapporten, for Masfjorden kommune, sett til kr 238 000,-. Når ein trekkjer frå dagens kontingent for deltaking i IUA og alarmsentralen, vert auken på kr 121 000,-. I seg sjølv er ikkje dette så mykje pengar, men når dette skal trekkast av ramma som ein har i dag, får det alvorlege konsekvensar. I prosjektet fordrar det til at ein skal oppretthalda eksisterande beredskap som i dag. Dette er ein kostand som kun gjev Masfjorden kommune «inngangsbilett», som skal gå til å dekke administrative kostandar. Eventuelle føringar/tiltak som vert beslutta regionalt vil mest truleg komme i tillegg. Når det gjeld kostnad til deltaking i Vest brann og redningsregion så gjev fordelingsnøkkelen ein større kostnad for dei små kommunane, enn dei store kommunane i samarbeidet.

Det er heller ikkje lagt opp til at den respektive kommune kan redusera sin beredskap. Ein skal ha sin eigen grunnberedskap som før. Det er kun spesialtenester / spesialkompetanse som skal ivaretas av Vest brann og redningsregion (VBR).

Utvikling av regionale spesialistmiljøer i dei største brannvesena på bekostning av dei små.

Rapporten seier at VBR skal byggja opp spesialistkompetanse i regionen. Det vert framstilt som om ulike spesialmiljø kan byggjast opp rundt omkring i dei ulike deltakarkommunane. Dette vert då gjerne litt vanskeleg å forstå når rapporten seier på side 25, sitat: «*Regionale oppgaver vil i utgangspunktet tillegges kommuner som har forutsetninger for å løse den tildelte funksjonen. Det legges til grunn at et regionalt ansvar ikke skal medføre behov for økt bemanning hos kommunene som tildeles slike oppgaver*», sitat slutt. Dette kan gjerne tolkast til at all spesialkompetanse skal etablerast/utviklast i dei store brannvesena. Det er lite truleg at Masfjorden kommune får anledning til å vera med på denne utviklinga, men derimot betala for å etablere/utvikla kompetanse i administrasjonskommunen og andre større brannvesen med forutsetningar for dette.

Målsetting om auka kompetanse

Pilotprosjektet er gjennomført for å auka kompetansen og for å styrka beredskapen i regionen ved store, langvarige og komplekse hendingar. Dette er sjølv sagt alle samde om er viktig og nyttig å samhandla om. Det som likevel kan vera ein risiko ved å sentralisera kompetansen til dei store sentrale kommunane, er at dette vil gje ein auke av kompetanse og ressursar i sentrale strok, medan det utarmar distrikta.

Masfjorden kommune har, saman med Gulen kommune beslutta å etablera eit øvings og kompetansesenter lokalt, mest trulen i Gulen Industrihamn. Det har vist seg undervegs i utredning- og planleggingsfasen at det er andre sentrale aktørar både regionalt og nasjonalt som synes dette var ein god ide og har signalisert at dei gjerne ynskjer å samvirka med oss på dette senteret. Området ligg sentralt til i det nye politidistriktet i tillegg til at området allereie har fasilitetar og kvalitetar som gjer det interessant for andre enn brann og redningstenesta. Senteret vil bidra til at ein lettare kan bygga og vedlikehalda kompetanse for våre eigne mannskap, noko som er avgjerande for å rekrutera og behalda deltidsmannskap i distriktet. Ny utdanning for deltidbrannvesen er under utarbeiding med deltakelse frå Gulen og Masfjorden kommune, der teknologistøtta undervisning er sentral, noko som opnar for nye moglegheiter for øving og opplæring.

Konklusjon

Masfjorden kommune vedtek å avslå invitasjonen om å delta i etablering av Vest brann- og redningsregion. Økonomiske og geografiske forhold samt at dette er nybrottsarbeid med usikkerheit på utfallet, vert det ikkje vurdert som at deltaking i dette prosjektet gjev naudsynt gevinst for Masfjorden kommune.

Masfjorden kommune vedtek å oppretthalde/gjere ny avtale om å behalde tenesta interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA) og 110- Hordaland.

Formannskapet - 119/2017

FS - behandling:

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak vart samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

1. **Masfjorden kommune vedtek å avslå invitasjonen om å delta i etablering av Vest brann- og redningsregion. Økonomiske og geografiske forhold samt at dette er nybrottsarbeid med usikkerheit på utfallet, vert det ikkje vurdert som at deltaking i dette prosjektet gjev naudsynt gevinst for Masfjorden kommune.**
2. **Masfjorden kommune vedtek å oppretthalde/gjere ny avtale om å behalde tenesta interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA) og 110- Hordaland.**

Kommunestyret - 072/2017

KS - behandling:

Møtebok Masfjorden kommunestyre Møte nr. 6, 28.11.17

Side 48 av 52

Ordfører Karstein Totland gikk gjennom saka.

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

1. **Masfjorden kommune vedtek å avslå invitasjonen om å delta i etablering av Vest brann- og redningsregion. Økonomiske og geografiske forhold samt at dette er nybrottsarbeid med usikkerheit på utfallet, vert det ikkje vurdert som at deltaking i dette prosjektet gjev naudsynt gevinst for Masfjorden kommune.**
2. **Masfjorden kommune vedtek å oppretthalde/gjere ny avtale om å behalde tenesta interkommunalt utval mot akutt forureining (IUA) og 110- Hordaland.**

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Anne Kristin Rafoss		17/1141

Saknr	Utval	Type	Dato
073/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

Referatsak

Tilknytte dokument:

1. Skatt t.o.m. oktober
2. Tannhelsetilbud Masfjorden kommune, Fedje kommune og Modalen kommune

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Referatsaker vert tekne til orientering

Saksopplysningar:

Kommunestyret - 073/2017

KS - behandling:

Referatsaker:

Skriv 1. Skatt t.o.m. oktober

Skriv 2. Tannhelsetilbud Masfjorden kommune (Fedje kommune og Modalen kommune)

Rådmann Svein Helge Hofslundsengen orienterte om status i saka, forventade kostnader ved etablering av tannhelsetilbud i kommunal regi og overslag over kva fylket vil kunne delfinansiere om ein vel å gå på eit tannhelsetilbud i eigen kommune.

Referatsaka vart grundig drøfta i kommunestyremøte, og hovudkonklusjonar var at kommunestyret ønskjer at det vert klargjort eit budsjett for tannhelse, formalisering av eit samarbeid med Fedje og Modalen, at ein takkar nei til overtaking av noverande utstyr frå fylket, og heller legg til grunn leasing av utstyr, bistå innbyggjarane til opplysning og dokument for dekking av reiser til tannbehandling, hente ut erfaring frå andre kommunar som har dette i kommunal regi. Vidare oppfølging av saka i første kommunestyremøte på nyåret.

Orientering:

Orientering om sak og vidare fylkeskommunal politisk handsaming av Masfjordsambandet november/desember.

KS - vedtak:

Referatsaker vert tekne til orientering

Rett utskrift frå møteboka frå vert vitna:

Karstein Totland
ordfører

Bjarte Andvik
kommunestyremedlem

Wenche Daa
kommunestyremedlem