



Fv. 606 Ytre Steinsund bru

Utkast til planprogram



Tor Arne Hauge, Solund kommune

INNHALD

1	INNLEIING.....	2
2	KVA ER EIT PLANPROGRAM.....	3
3	SKILDRING AV PROSJEKTET.....	4
3.1	Planområdet.....	4
3.2	Bakgrunn for planarbeidet.....	7
3.3	Målsetting for planarbeidet.....	8
3.4	Val av vegstandard.....	9
4	RAMMER OG PREMISSAR FOR PLANARBEIDET.....	11
4.1	Planstatus for området.....	11
4.2	Andre rammer og føringar.....	11
5	UTGREIINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGAR.....	12
5.1	Vegalternativ som skal utgreiast.....	12
5.2	Metode for konsekvensutgreiing.....	13
5.3	Prisette konsekvensar.....	14
5.4	Ikkje-prisette konsekvensar.....	14
5.5	Risiko- og sårbarheitsanalyse.....	18
5.6	Lokal framkomst og regional verknad.....	18
5.7	Ytre miljø-plan.....	19
5.8	Andre tema som skal skildrast i planomtalen.....	19
6	PLANPROSESS OG MEDVERKNAD.....	21
6.1	Framdriftsplan.....	21
6.2	Informasjon og medverknad.....	21

1 INNLEIING

Det skal utarbeidast reguleringsplan for fv. 606 i Solund kommune frå området ved Daløy ferjekai til vest for Nåra på fv. 31 på Ytre Sula. Formålet med planarbeidet er å fastleggje løysing for ei bru over Ytre Steinsund som skal erstatte ferjesambandet frå Daløy til Haldorsneset.

Det skal utarbeidast ein detaljreguleringsplan i samsvar med §§ 4-2 og § 12-3 i Plan- og Bygningslova. Reguleringsplanen vil bli utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med Solund kommune. Solund kommune handterer formell planprosess. Statens vegvesen er etter lova tiltakshavar og Solund kommune er ansvarleg planstyresmakt. Planarbeidet er omfatta av forskrift om konsekvensutgreiing jamfør §4-2 i Plan og bygningslova. På grunnlag av tidlegare utarbeidd forprosjekt blir berre eitt alternativ vurdert.

Etter Forskrift om konsekvensutredninger §8 pkt.a skal reguleringsplanen konsekvensutgreiast men ikkje ha planprogram. Statens vegvesen og Solund kommune har utarbeid eit planprogram (som ikkje treng høyrast og godkjennast) for å vise kva som skal gjerast i planprosessen.

Varsel om oppstart av planarbeid og utkast til planprogram ligg ute på:

- Servicetorget på kommunehuset og på heimesida <https://solund.kommune.no/> til kommunen

Merknader til planoppstart med innspel på behov for utgreiingar skal sendast innan 16. oktober 2017 til:

Solund kommune
6924 Hardbakke

Eller på e-post; post@solund.kommune.no

Kontaktpersonar:

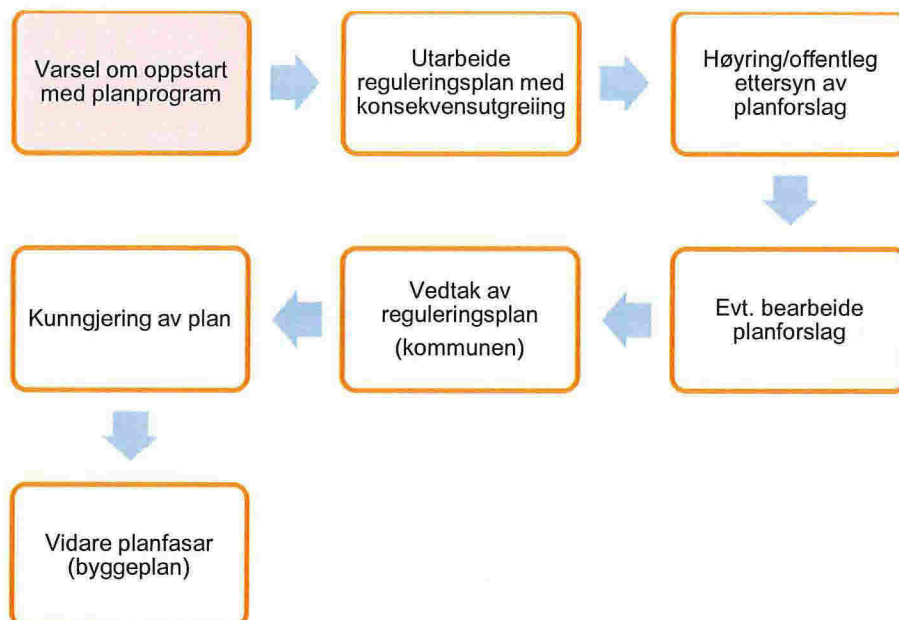
Solund kommune	Helge Alme	95956144	helge.alme@solund.kommune.no
Statens vegvesen	Ingar Hals	97473361	ingar.hals@vegvesen.no

2 KVA ER EIT PLANPROGRAM

Eit planprogram er ein plan for prosessen og planlegginga. Planprogrammet er første steg i arbeidet med detaljreguleringsplan for fv. 606 Ytre Steinsund bru. Tiltaket blir konsekvensutgreidd på grunn av at vi kryssar naturtype kystlynghei i nordre del av planområdet, og er da tiltak som blir konsekvensutgreidd i samsvar med §8 pkt. a i Forskrift om konsekvensutredninger. For slike planar er det ikkje krav om planprogram. Vi har likevel utarbeidd eit planprogram som blir sendt ut ved varsel om planoppstart, som informasjon til berørte etatar og andre. Dei kan da gje innspel til korleis planarbeidet er tenkt lagt opp, men det blir ikkje lagt opp til formell handsaming og vedtak av planprogrammet.

Planprogrammet skal klargjere formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den vidare prosessen. Det gir ei oversikt over problemstillingar knytt til planarbeidet, viktige utgreiingar som er gjort eller skal gjerast som del av planarbeidet, og kva konsekvensvurderingar som må utførast for å klargjere vesentlege verknader av tiltaket. Oversikt over kva tema og problemstillingar som bør løysast i planarbeidet, opplegg for informasjon og medverknad, og kva for alternativ som skal undersøkjast, skal gå fram av planprogrammet.

Dersom regionale og statlege styresmakter på bakgrunn av «utkast til planprogram» vurderer at planen kan koma i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette gå fram av uttalen ved oppstart av planarbeidet. Regionale og statlege styresmakter skal så langt det er mogleg ta stilling til om planforslag bør fremjast, kva som i tilfelle bør utgreiast og kva for avbøtande tiltak som bør vurderast (jf. lovkommentaren til § 4.1 i plan - og bygningslova).

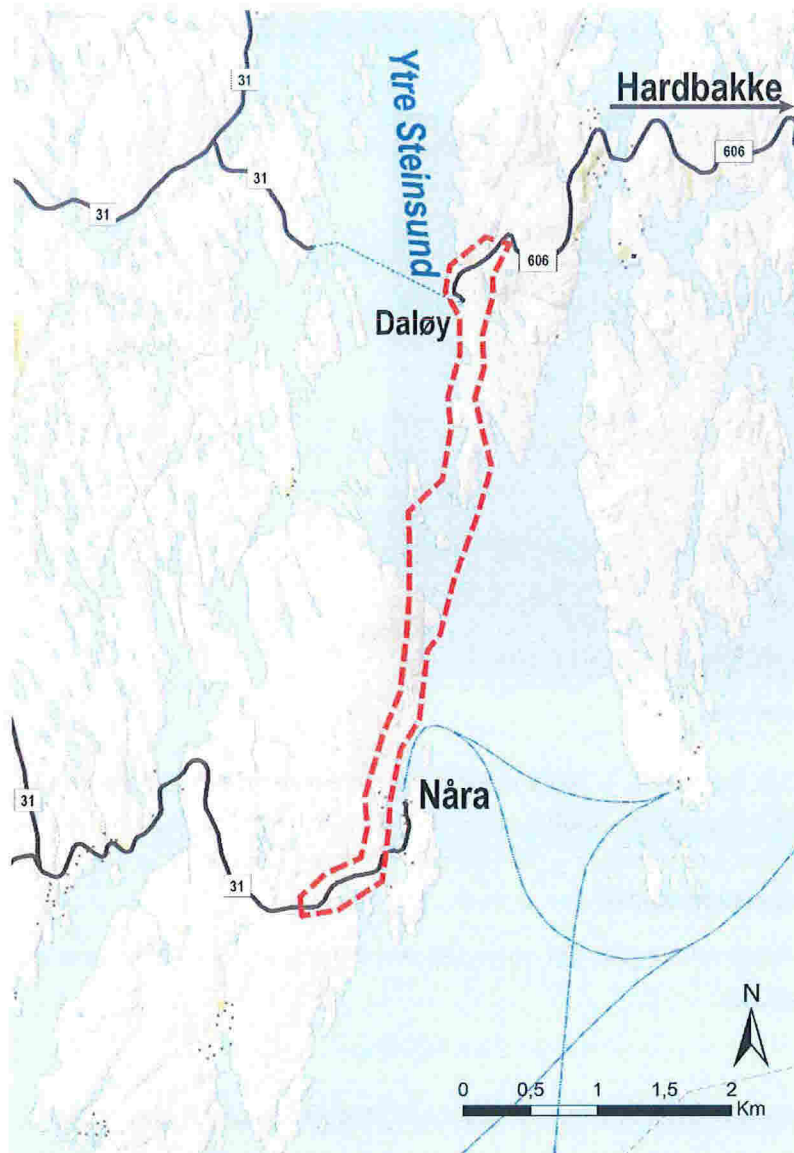


Illustrasjon av planprosessen i reguleringsplanen

3 SKILDRING AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

Planområdet ligg vest i Solund kommune og skal erstatte ferga mellom Daløy og Haldorsneset. Ferga er einaste vegsamband til Ytre Sula.



Planområdet

Ny veg vil starte frå fv. 606 aust for ferjekaien på Daløy, gå sørover mot Hesteneset, krysse Ytre Steinsund med bru for å gå rett sør til Kringlevågen like vest for Nåra på fv. 31.

Området vegen skal gå gjennom er på autsida av Ytre Steinsund delvis viktig kystlynghei (Id: BN00040421 i Naturbase) i nordre del og i sør samt på Brattholmen og i nordre del på vestsida av Ytre Steinsund registrert som inngrepsfrie områder i jan-2013. Felles for områda er at dei er kupert med bratte skrentar og bart fjell i dagen.

Ytre Steinsund er i dag hovudlei for skipstrafikk.

Områda vert i dag brukt til friluftsføremål samt beiteområder for villsau, beitebruket var større før.

Geologi/grunnforhold

Geologiske kart viser at området består av konglomerat. I området er det mykje bart fjell, med noko stadvis tynt vegetasjonsdekke.



Døme på landskap med mykje bart fjell

I området for sjølve brua i Ytre Steinsund er det i samband med utarbeiding av forprosjekt ikkje gjennomført geologiske undersøkingar på staden, men dykkar har både scanna og dykka i området. Dette for å vite kor ein kan plassere undersjøiske brufundament. Det er ikkje gjort reelle undersøkingar knytt til grunnforhold.

Dykkar hadde god sikt ned til 30 meter, der det stort sett var bart fjell, men stadvis ein del skjellsand og nokre større steinar.

Landskapsbilete

I rapporten *Landskapskartlegging langs kysten av Sogn og Fjordane fylke* (Uttakleiv 2009) er planområdet markert med at landskapet har lokal verdi i store delar, men området i nord med m.a. kystlynghei er markert med regional verdi.

Nærmiljø- og friluftsliv

Det er nesten ikkje busetnad i planområdet, grenda Nâra ligg like utanfor planområdet i sør. Det er ikkje område for friluftsliv i planområdet, men ny veg vil gå inn mot turområdet Håfjellet – Kringlevågen.

Naturmangfald

Den foreslåtte traseen for ny veg og brusamband mellom Daløyna /Rånøyna og Nåra vil krysse den nordvestlege delen av ein naturtypelokalitet med kystlynghei (lokalitet BN00040421 i Miljødirektoratet sin naturbase) like sør for noverande ferjekai ved Ekrevika. Lokaliteten er verdsett til B (regionalt viktig) og ettersom den er av typen kystlynghei har den også status som utvald naturtype etter § 52 i naturmangfaldlova. Det er så langt ikkje påvist raudlista artar i lokaliteten, men i ein annan lokalitet av typen naturbeitemark berre 250 meter unna er det påvist tre raudlista artar (beitemarksopp, alle i raudlistekategori nær truga, NT). Tilsvarande grasdominerte parti finst også i kystlyngheilokaliteten, særleg der vegtraséen er planlagt.

Like på nordsida av eksisterande veg til ferjekaien i Ekrevika finst den nordlegaste førekomsten i Noreg av den raudlista planten skjoldblad (NT). Førekomsten er liten, og ligg truleg berre 50–100 m frå der den nye vegtraséen skal ta av frå eksisterande veg nord for Ekrevatnet.

Av spesielt sårbare artar i nærområdet langs traséen finst ein hekkeplass for havørn (norsk ansvarsart) om lag 1 km unna, på motsett side av ein markert fjellknaus. Hubro (raudlista som sterkt truga) hekka sannsynlegvis om lag 1–1,5 km unna traseen fram til midt på 1980-talet, men lokaliteten har truleg gått ut av bruk. Frå nyare tid er det meldt om ein observasjon av hubro rundt 2011 om lag 3,5 km unna foreslått trase.

Planområdet rører og ved inngrepsfri natur.

Det er ikkje synt verneområde eller føreslegne verna område innanfor planområdet.



Kart frå naturbase viser natur- og kulturminner (brun skravur kystlynghei, grønt inngrepsfritt område).



Kystlynghei ved avkøyrsløp nord for Ekrevatnet.

Kulturmiljø

Det er registrert eitt kulturminne i planområdet, skipsvraket Frankenwald ved Kjeholmen, vraket av eit skip som forliste i januar 1940, med A.id. 140066-1. Skipsvraket ligg under vatn.

Generelt har planområdet høgt potensiale for funn frå steinalder, særleg yngre steinalder er godt representert i funnmaterialet nær planområdet. Råstoff som har vore nytta til framstilling av reiskap er særleg flint, rhyolitt, kvartsitt, samt gul og blå mylonitt. Eventuelle hellerar/blokksteinar innan planområdet vil òg ha potensiale for funn av materiale som elles råttnar i jorda, som fiskekrokar i bein og andre gjenstandar som ikkje er av stein.

Det er fire SEFRAK-registrerte bygningar i eller nær planområdet i Naresundet, med SEFRAKnr 1412-0104-029, 1412-0104-031, 1412-0104-032 og 1412-0104-030.



SEFRAK-registrerte bygningar

Naturressursar

Planområdet består av utmark med lite eller ingen skog og gammal beitemark.

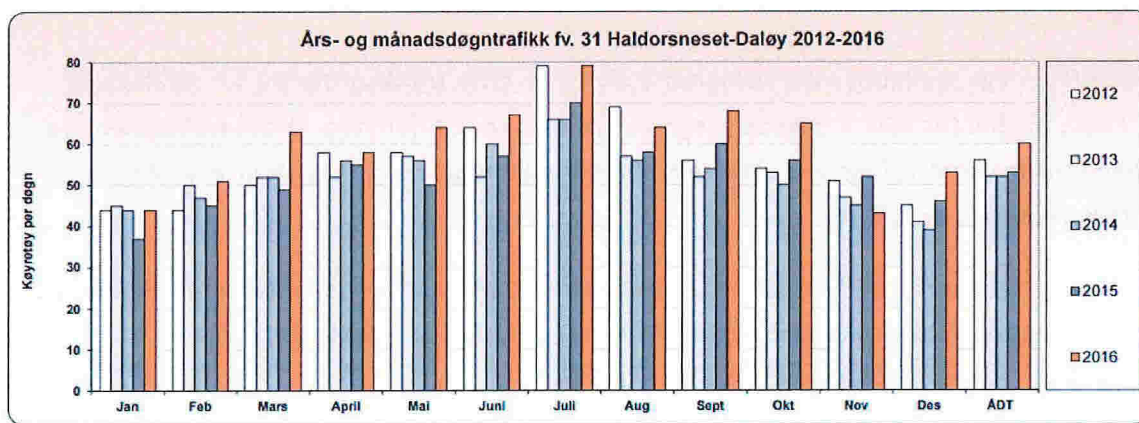
3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Solund kommune er ein rein øykommune med spreidd busetnad, med busetnad på om lag 15 øyer eller veglause stader. Kommunen har hatt ein auke i folketalet dei siste to åra og har pr 1.juli 2017 807 innbyggjarar. Om lag 200 av desse bur i Ytre Solund.

Kommunen har etter fleire tiår med intern sentralisering, vorte samla til eitt bu- og arbeidsområde og alt kommunalt tenestetilbod (m.a. 1 barnehage, 1 skule, 1 helse- og omsorgssenter) og alle dei kommunale arbeidsplassane har i dag sin base på Hardbakke sentrum.

Det går i dag ferje mellom Daløy og Haldorsneset med ein kapasitet på 10 bilar.

På kvardagar er det 16 avgangar, medan det i helgene er om lag 10 avgangar. Overfartstida er om lag 10 min. Nokre av avgangane korresponderer med ferjeavgangar til sambandet Krakhella- Rutledal -Rysjedalsvika. Opningstida er frå 06.50 – 21.00. To dagar i veka er det ein seinare avgang som korresponderer med ei seinare ferje til Krakhella. I helgene er opningstida kortare, og søndag er første avgang frå Haldorsneset 10.30. Ferga har ein ÅDT på om lag 60 kjt/døgn.



Trafikkstatistikk for ferjesambandet Haldorsneset – Daløy

Det går båtrute frå Hardbakke til øyene i Straumsfjorden vest for Ytre Sula 3 dagar i veka. Denne korresponderer med ekspressbåt til/frå Bergen. Det er tilførselsrute med båt til sørgåande ekspressbåt frå Nåra til Mjømna dagleg. For reisande i Ytre Solund som skal med nordgåande ekspressbåt, er reisetida i dag opp til 2 timar innanfor eigen kommune før ein går om bord i båten på Krakhella.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Hovudmålsetjinga med prosjektet er å knyte kommunen saman ved å redusere reisetid og auke fleksibiliteten i reisemønster. Med den opningstida på ferja som er i dag, er «vegen» mellom indre og ytre delar av kommunen «stengt» etter kl 20.40. Dette har innverknad på arbeidsliv, deltaking i fritidsaktivitetar, samfunnslivet generelt og på tilgjenge til offentlege tenester.

Ved å «samle» kommunen ser ein føre seg gunstig effekt både på busetnad, rekruttering til næringsliv, auka deltaking på fritidsaktivitetar og samfunnsliv, og på den måten aukar den generelle bulysta.

Effekt mål

Målet med prosjektet er å erstatte eksisterende ferje med bru. Dette skal gje innbyggjarane i Ytre Solund like vilkår som andre til å delta i aktivt i lokalsamfunnet og ha same moglegheit til å reise til fastlandet. Likeeins skal dette gje innbyggjarane i Indre Sula høve til å ta i bruk, lære av, delta aktivt i og bidra til lokal samfunnsutvikling i Ytre Solund.

3.4 Val av vegstandard

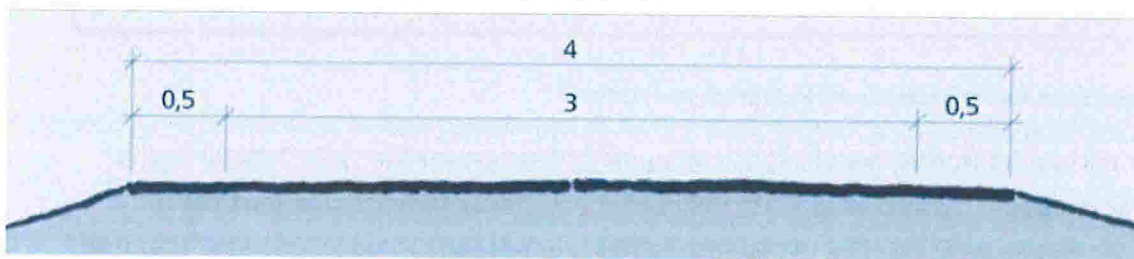
Dagens fv. 606 er 1-feltsveg med møteplassar og fartsgrense 80 km/t. Vegen er tilpassa terrenget, noko som gir krapp kurvatur. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for fv. 606 var om lag 150 køyretøy per døgn i 2016, med 10 % tunge køyretøy. ÅDT på Ytre Sula, fv. 31, var i 2016 om lag 100 køyretøy per døgn.

Vegstandard

Veg i dagen

Fylkesveg 606 er ein samleveg med fartsgrense 80 km/t. Øvre trafikkgrunnlag for samlevegar er ÅDT 1500, medan for ÅDT < 300 bør vegen utformast som 1-feltsveg. Ut frå trafikkmengda vert vegen utforma som 1-felts veg i klasse Sa3. Maksimal stigning for vegen er 8 %. Minste horisontalkurveradius er 200 m.

Tverrprofilen for Sa3 er 4 meter breitt, der køyrebana er 3 meter med 0,5 meter breie skuldre på kvar side. I tillegg kjem det rekkverksrom (0,75 meter) mot farleg sidehinder, samt breiddeutviding i kurver når radius er mindre enn 500.

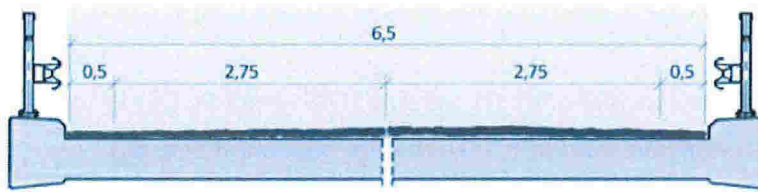


Tverrprofil for Sa3 med 1-feltsveg

For 1-feltsvegar er møtesikt dimensjonerande. Møtesikten er 210–230 m avhengig av radius på kurvene. Det skal vere møteplass kvar 250 meter, eller med sikt til neste møteplass. Møteplass utformast med utviding til 6 meter breidde over 20 meter, med 15 meter overgangsstrekning på kvar side, og blir lagt på den sida av vegen det er mest hensiktsmessig.

Vegen vert utvida til 2-felts der møtesikt er krevjande å oppnå, samtidig som breie grøfter er fordyrande.

Bru



Tverrprofil bru

I samsvar med Handbok N100 skal breidde mellom rekkverk på brua vere 6,5 meter. I tillegg kjem rekkverksrom på 0,5 meter per side. Sidan brua har to felt, vil ikkje møtesikt vere dimensjonerande her.

Kryss

Ny veg må knyttast til eksisterande veg i begge ender av prosjektet. Dette vil bli gjort i vanlege T-kryss.

4 RAMMER OG PREMISSAR FOR PLANARBEIDET

4.1 Planstatus for området

I kommuneplanens arealdel er mesteparten av planområdet avsett til LNF-område. Det er to ikkje juridisk bindande tema i planen, vegtrase frå Daløy til Nåra (Ytre Steinsund bru, det tiltaket som no skal detaljregulerast) og eit større område avsett til vindmøllepark. Det er ingen reguleringsplanar i planområdet.

Den kommunale planstrategien for Solund kommune (2016–2019) seier at manglande bruforbindelse til Ytre Sula er ei av hovudutfordringane for Solund-samfunnet. Eit brusamband vil føre til betre kommunikasjon mellom ytre deler av kommunen og kommunesenteret. Samfunnstryggleiken vil bli betre når ein ikkje er avhengig av ferjer.

4.2 Andre rammer og føringar

Regional Transportplan

Sambandet Ytre Steinsund har vore omtala i fleire fylkesvegplanar og regionale transportplanar. I gjeldande RTP og i framlegg til RTP for Sogn og Fjordane for perioden 2018–2027 er prosjektet omtala som ferjeavløysingsprosjekt, og etter at ein i inneverande periode har utvida ordninga til også å gjelde fylkesvegprosjekt, har ei realisering av prosjektet blitt meir aktuelt. Fylkestinget bad i sak 25/15 om at det skulle utgreiast korleis aktuelle samband i fylket kunne gjere seg nytte av ordninga. Det vart i same sak sett av planleggingsmidlar til forprosjektet .

I framlegg til RTP som no er på høyring, er det lagt opp til ei vidare avklaring i samband med handsaming av RTP i Fylkestinget i desember. Det skulle også sendast søknad om førehandsgodkjenning til Samferdsledepartementet parallelt med at ein får ei avklaring av finansieringsbehov. Slik søknad er no sendt.

I samband med kommuneproposisjonen for 2018 som vart lagt fram i mai, vart kostnadsnøklane for fylkeskommunane endra. For sambandet Ytre Steinsund medførte det at det beløpet som kan reknast inn i finansieringsordninga truleg vert vesentleg redusert dersom ein må søke etter årsskiftet. Departementet har likevel opna for at prosjekt som er under utgreiing, kan bli godkjende etter noverande ordning dersom ein har godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag +/- 10% klart innan 2017.

Hovudutval for samferdsle gjorde i sak 30/17 slikt vedtak: *Hovudutval for samferdsle vil at ferjeavløysingsmidlar for Ytre Steinsund skal søkjast om etter gamal ordning.*

Nasjonalt lovverk

- Plan- og bygningslova
- Naturmangfaldlova
- Veglova

5 UTGREIINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGAR

Det er berre tema som ein meiner er relevante for planvedtaket som blir utgreidde gjennom planarbeidet.

Tema som skal vurderast gjennom planomtalen sitt kapittel «Konsekvensutgreiing» går fram av kapittel 5.3 og 5.4 i planprogrammet. Tema som skal handsamast gjennom planomtalen sitt kapittel «Verknader av planforslaget» går fram av kapittel 5.5 – 5.8 i planprogrammet.

5.1 Vegalternativ som skal utgreiast

0 – Alternativet

0 – Alternativet er eksisterande veg med vedlikehaldstiltak for å gjere vegen så sikker som mogeleg, utan å erstatte eksisterande ferjesamband. Dette alternativet er eit samanlikningsgrunnlag i konsekvensanalysen, og vil berre bli kort omtalt i plandokumentet.

Nytt samband, Ytre Steinsund bru

Ut frå tidlegare gjennomført forprosjekt med tilhøyrande vurdering av bru blir berre eitt alternativt vurdert i planarbeidet. For nærare omtale av tidlegare vurderingar viser vi til vedlagt forprosjekt. I forprosjektet er og enda tidlegare vurderingar omtalte.

Her følgjer ein kort omtale av alternativet som no skal planleggjast vidare. For meir detaljert omtale viser vi til forprosjektet.

Veg

Vegen tar av like aust for ferjekaia ved Daløy, og går sørover mot Hesteneset der brua kjem. Brua kryssar over via Brattholmen, og vegen blir deretter vidareført sørover mot Kringlevågen. Vegstrekninga vil vere om lag 4250 m lang.



Veglinja er i figuren markert grovt med blått, medan brua er markert grovt med grønt

Det vil verte behov for å anlegge to mindre kryss, for tilknytning til Daløy og Nåra.

Dei samla konsekvensane for prissette og ikkje-prissette tema vil bli sett opp på ein systematisk måte i samsvar med prinsippa i handbok V712. I tillegg vil dei viktigaste verknadane og skilnadane mellom alternativa bli omtalt i den samla vurderinga. Avbøtande tiltak og tiltak under anleggsperioden skal også omtalast her.

På grunnlag av det som kjem fram i konsekvensutgreiinga, vil Statens vegvesen som tiltakshavar kome med si tilråding. Tilrådinga skal grunngjevast.

5.3 Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane omfattar dei konsekvensane som kan kvantifiserast og verdsetjast i kroner. Byggekostnader skal bereknast ved standard anslagmetode ut frå krav som blir stilt i samband med søknad om ferjeavløysingsmidlar. Dette omfattar anleggskostnader inkludert byggherrekostnader, meirverdiavgift og påslag for usikkerheit.

Grunna små trafikkmengder og at vi ikkje har oversikt over trafikkmønsteret på Ytre Sula vert det ikkje gjennomført ei nytte-/kostnadsanalyse med berekning av transportøkonomiske verknader.

5.4 Ikkje-prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette tema inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Ikkje-prissette tema omhandlar ulike aspekt ved miljøet i eit område, og det er fordelar/ulempar som vert vurderte. Tema vert omtalt som ikkje-prissette fordi konsekvensane ikkje vert rekna i kroneverdiar, men vert vurdert etter ein ni-delt skala som går frå svært stor positiv konsekvens til svært stor negativ konsekvens. Utgreiing av ikkje-prissette tema i samsvar med handbok V712 tilfredsstillar utgreiingsplikta gitt av forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter plan- og bygningslova.

Standard metode for konsekvensanalyse, definert i Statens vegvesen si handbok V712, blir nytta i det vidare arbeidet og dei aktuelle KU-tema blir utgreidd etter følgjande struktur:

- **Verdi.** Vurdering av kor verdifullt eit område eller eit miljø er, med utgangspunkt i nasjonale mål innanfor einskilde fagtema.
- **Omfang.** Vurdering av korleis eit område eller miljø (verdiområda) vert påverka av tiltaket.
- **Konsekvens.** Fordeler og/eller ulemper eit definert tiltak vil føre med seg samanlikna med alternativ 0. Konsekvens får ein ved å samanstillе området sin verdi med omfanget av tiltaket. Konsekvensvifta er eit hjelpemiddel i den samanheng.

Dei ikkje-prisette konsekvensane er inndelt i fem fagtema:

- **Landskapsbilde**
- **Nærmiljø og friluftsliv**
- **Naturmangfald**
- **Kulturmiljø**
- **Naturressursar**

Føremålet med analysen er å bringe fram kunnskap om undersøkingsområdet og verknader av tiltaket. Analysen skal vise korleis dei ulike alternativa vil kunne verke inn på tilhøva for aktuelle fagtema. Det skal gjerast ei samla vurdering av ikkje-prisette tema som gjer greie for verknaden av dei ulike alternativa. Analysen skal inngå i ei samla tilråding der prisette konsekvensar og ikkje-prisette konsekvensar vert vurdert samla.

Verdi	Ingen verdi	Omfang		
		Liten	Middels	Stor
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt				Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt				Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang				Ubetydelig (0)
Lite negativt				Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt				Middels negativ konsekvens (- -)
Stort negativt				Stor negativ konsekvens (- - -)
				Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Konsekvensvifte (Handbok V712
Konsekvensanalysar)

Følgjande tema skal utgreiast i samsvar med Handbok V712:

- **Landskapsbilde**
- **Naturmangfald**

Følgjande tema skal ikkje utgreiast i samsvar med V712, men blir vurdert og omtalt i planomtalen, jfr. kap. 5.8:

- **Nærmiljø og friluftsliv.** Grunngeving er at det ikkje er viktige område for nærmiljø og friluftsliv i eller nær planområdet.
- **Kulturmiljø.** Grunngeving er at det ikkje er kulturmiljø eller kulturminne i planområdet som er automatisk freda.
- **Naturressursar.** Grunngeving er at tiltaka i reguleringsplanen ikkje vil råke naturressursar som er aktuelle for framtidig bruk.

Landskapsbilete

Definisjon av tema	<p>Landskapsbilete er eit uttrykk for eit område sitt visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjonar innan landskapsarkitekturen. Temaet tek føre seg korleis landskapet vert opplevd romleg utifrå omgjevnadane. Landskapsbilete omfattar alle omgjevnader, frå det tette bylandskap til den urørte naturen.</p> <p>Nye vegar og bruer inneber inngrep i landskapet. Konsekvensar av inngrepa er at bruk og oppleving av landskapet vert endra.</p>
Fokus for utgreiinga	<p>Omfanget av tiltaka skal vurderast opp mot verknader for landskapsverdien i lokal og regional samanheng. Plassering av bru, riggområde, veg og evt. massedeponi og massetak, storleik og synlegheit på tiltaka, skalaen på landskapet, landskapsmessige kvalitetar, eksisterande inngrep, utforming og materialbruk er viktige eigenskapar å vurdere.</p> <p>Utgreiinga skal konkretisere endringane og framstille det på ein måte som kan formidlast til ikkje sakkunnige.</p> <p>Viktig fokus i dette planarbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arkitektonisk/estetisk utforming av bru og dagsoner med sideterreng, jf. Statens vegvesen sin arkitekturstrategi • Verknader for kystlandskapet i Ytre Steinsund
Utgreiingsbehov	<ul style="list-style-type: none"> • Enkel landskapsanalyse med vurdering av karakter og verdi innanfor influensområdet. • Vurdering av nær- og fjernverknad av veganlegget, inkl. brukonstruksjonar og plassering av massar • Arkitektoniske vurderingar av brua
Metode	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvensutgreiing etter handbok V712 Konsekvensanalyser • Illustrasjonar og detaljteikningar
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Den Europeiske Landskapskonvensjonen (ELK) • Puschmann, O., 2005. Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner. NIJOS rapport 10/2005 • Uttakleiv, L. A. 2009. Landskapskartlegging langs kysten av Sogn og Fjordane fylke. Landskapstypeklassifisering og verdisetting i samband med fylkesdelplan for vindkraft. Aurland Naturverkstad rapport 07 - 2009 • www.fylkesatlas.no

Naturmangfald

Definisjon av tema	Temaet omhandlar naturtypar og artsførekomstar som er viktige for dyr og planter sitt levestruktur, og geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle førekomstar på land og i vatn, og biologisk mangfald knytt til desse.
Fokus for utgreiinga	Ein ny eller utbetra veg kan ha direkte konsekvensar for naturmangfaldet, og kan gi konsekvensar på sikt som følgje av oppdeling av heilskaplege miljø. Arealforvaltninga i Noreg skal sikre at vi når nasjonale og internasjonale mål for naturmangfald. Dette inneber at vi skal ha god tilstand i økosystema, ta vare på truga natur og eit utval av naturområde som viser variasjonsbreidda i norsk natur. Tiltak som fører til skade på verdifull natur skal så langt som mogleg unngåast, før avbøtande tiltak, restaureringstiltak eller økologisk kompensasjon blir vurdert. Viktige fokusområde i dette planarbeidet: <ul style="list-style-type: none"> • Området med kystlynghei, kartlegging av m.a. evt. raudlistearter i området og avgrensing av området. • Raudlista artar i planområdet, spesielt kartlegging av skjoldblad. • Tilhøvet til inngrepsfritt naturområde • Marine naturtyper i Steinsund, enkel undersøking i området ved brua i Ytre Steinsund. • Generell enkel undersøking i vegtraseen.
Utgreiingsbehov	Basert på kjende registreringar og ny kartlegging skal det vurderast kva konsekvensar tiltaket kan føre til ved direkte inngrep og kva indirekte konsekvensar det kan føre til på sikt (artsmangfald og barriereverknad). Dei miljørettslege prinsippa som er omtalt i Naturmangfaldslova skal leggjast til grunn for konsekvensutgreiinga.
Metode	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser • Eventuelle viktige område for biologisk mangfald som vert råka skal skildrast og verddivurderast, og det skal så langt som råd gjerast greie for konsekvensar og aktuelle avbøtande tiltak. Dette inneber at det må gjerast registreringar i dei områda som vert direkte råka av veg- og brubygging og deponi, og ei vurdering av om det finst tilsvarende område i nærleiken som kan ivareta/opporetthalde artsutbreiinga, jf. nml §§4 og 5.
Eksisterande materiale	<ul style="list-style-type: none"> • Artskart • Gederaas, L., Moen, T.L., Skjelseth, S. & Larsen, L.-K. (red.) 2012. Fremmede artar i Norge – med norsk svarteliste 2012. Artsdatabanken, Trondheim. • Henriksen S. og Hilmo O. (red.) 2015. Norsk rødliste for artar 2015. Artsdatabanken, Norge

	<ul style="list-style-type: none"> • Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven), LOV-2009-06-19-100 • Moseherbariet, Trondheim: http://dev.gbif.no/datasets/6728c42d-c4b6-4fda-a211-5ad1bb59cda4/p/occurrence/670362/1 • Naturbase • Statens vegvesen, 2014. Håndbok V712 Konsekvensanalyser • Fylkesmannen i Sogn og Fjordane • Inngrepsfrie naturområder i Norge (INON), inonkart.miljodirektoratet (Miljødirektoratet) • Fylkesatlas Sogn og Fjordane, fylkesatlas.no: EDNA (Område med spesielle naturkvaliteter i Sogn og Fjordane) • Hjorteregisteret, Fallvilt • Miljøfaglig Utredning, rapport 2006-56. Biologisk mangfold i Solund kommune.
--	--

5.5 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko og sårbarheit skal vurderast for aktuelle alternativ. Sentrale tema er mellom anna trafikktryggleik, grunntilhøve (geologi og geoteknikk), skred og eventuelt andre naturfenomen, forureining og støy. Temaet vil også liggje implisitt i dei tekniske utgreiingane og dei ikkje-prisette konsekvensane. Eit særskilt tema som skal vurderast er omsynet til beredskap for Ytre Sula. Med ei bru vil ein i mindre grad vere avhengig av transport på sjø ved utrykning til Ytre Solund. Det skal vurderast kva konsekvensar ei bru vil ha for t.d. brannberedskap, politi og ambulanse.

5.6 Lokal framkomst og regional verknad

Lokale og regionale endringar er i hovudsak indirekte verknadar og tilpassingar som over tid følgjer av prosjektet.

Å bytte ut eit ferjesamband som stenger tidleg på kvelden og har eit avgrensa tal avgangar med eit fast vegsamband vil ha stor innverknad på fleksibilitet og reisetid til Ytre Sula.

Konsekvensutgreiinga skal omtale eksisterande busetnad og næringsliv på Ytre Sula, og vurdere kva innverknad eit fast vegsamband vil ha. Dette gjeld m.a.:

- Innverknad på offentleg tenesteyting, m.a skuleskyss.
- Verknader for næringslivet inkl. reiseliv, både når det gjeld transport ut av ferdige produkt og inn av innsatsvarer, og når det gjeld mogleg rekruttering til arbeidsplassar. Vurdering av pendling til og frå Ytre Sula inngår i dette.
- Verknader på deltaking i fritidsaktivitetar og lokalt samfunnsliv elles.
- Om mogleg gje ei kort vurdering av om tiltaket vil verke inn på busetnad i kommunen.

5.7 Ytre miljø-plan

På dette plannivået vert verknadane for det ytre miljøet handsama i samsvar med handbok V712 som ikkje-prisette konsekvensar i konsekvensutgreinga eller i eit eige kapittel om «Verknader av planforslaget». I planomtalen skal det i tillegg vere eit kapittel med innspel til utarbeiding av YM-plan. Nødvendige avbøtande tiltak skal gå fram av dette kapittelet og innarbeidast i plankart. YM-plan skal utarbeidast i samband med byggeplan.

5.8 Andre tema som skal skildrast i planomtalen

I tillegg til utgreiingstema som er skildra i kapittel 5.3 (prisette konsekvensar) og 5.4 (ikkje-prisette konsekvensar) er det behov for ei nærare vurdering og skildring av ei rekke andre problemstillingar. Desse tema er ikkje underlagt ei konsekvensutgreiing, men blir skildra i planomtalen.

Tema som ikkje vert konsekvensutgreidde, men der verknadane skal omtalast i planomtalen er:

Kulturmiljø:

Det vil bli gjennomført arkeologisk registrering på land, og evt. og i Ytre Steinsund. Kulturminna i området skal omtalast, inkludert om og korleis det er teke omsyn til dei.

Naturressursar:

Naturressursar i området skal omtalast (bonitet, type berggrunn og lausmassar, evt. konsekvensar for fiskeri og havbruk) inkludert mogeleg konflikt med tiltaka i reguleringsplanen.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljøet sine fordeler og ulemper med veganlegget skal skildrast, spesielt omsynet til turområdet Håfjellet – Kringlevågen og grenda Nåra.



Sti til Håfjellet

Andre tema

Tema som ikkje skal konsekvensutgreiast men som skal ivaretakast gjennom planomtalen sitt kapittel om «Verknader av planforslaget» går fram av tabellen nedanfor.

Anleggsperioden/ kontraktsform	Dette anlegget kan vere vel eigna til gjennomføring som ei totalentreprise. Da bør ein ideelt sett ha ein fleksibel reguleringsplan der detaljløysingar for både veg, bru og riggområde blir valt av entreprenør. Samtidig må ein i planarbeidet sikre at ferdig plan gir nok føringar slik at ein unngår uheldige løysingar som t.d. kan gje uheldige landskapsinngrep og inngrep i sårbare naturområde. Ein viktig del av planarbeidet vi vere å balansere desse omsyna.
Vegløysing	Teknisk gjennomgang og planlegging av vegløysingar. Det skal gjerast greie for vegstandard og eventuelle fråvik frå vegnormalane.
Massedeponi og riggområde	Riggområde og plassering av overskotsmassar skal vurderast, inkl. aktuell bruk av evt. overskotsmassar. Det er viktig at planen sikrar tilstrekkeleg areal til bygging av brua.
Omsynet til farleia	Bruløysinga må tilpassast at Ytre Steinsund er ei hovudlei. Nødvendige avbøtande tiltak på farleia og oppmerking av denne skal innarbeidast i planen og i kostnadsoverslaget.
Geologi og geoteknikk	Det skal gjennomførast nødvendige undersøkingar for brua for å få på plass eit kostnadsoverslag i samsvar med krava. Skredfaren for veg i dagen skal vurderast i høve til dei gjeldande risikoakseptkriteria for skred mot veg. Behov for grunnundersøkingar for vegtraseen skal vurderast.
Kostnadsoverslag	Kostnadsoverslag frå forprosjektet skal oppdaterast slik at ein tilfredsstillar dei krava som er gitt i samband med søknad om ferjeavløysingsmidlar.
Namnesak	Namnesak for brua skal utarbeidast i tråd med normale prosedyrar.
Støy	Vurdering av støytiltak skal omtalast i samsvar med T-1442.
Klassifisering av eks. veg	Det skal utarbeidast framlegg til klassifisering av eks. veg
Arealoversikt	Det skal utarbeidast ei enkel arealoversikt basert på arealressurskart.

Fråvik frå vegnormalane

Eventuelle fråvik frå vegnormalane skal vere godkjende av Sogn og Fjordane fylkeskommune før planen blir lagt ut til offentleg ettersyn.

6 PLANPROSESS OG MEDVERKNAD

6.1 Framdriftsplan

Solund kommune har som eit klart mål at reguleringsplanen skal bli vedteken i 2017, dette er viktig med tanke på kva ferjeavløysingsmidlar ein kan få.

Aktivitetar	Tidsplan
Varsel om planoppstart, sendt ut på høyring	Ca. 15. september 2017
Høyringsfrist ved planoppstart	16. oktober 2017
Planarbeid reguleringsplan og konsekvensutgreiing, handsaming av merknader	September-oktober 2017
Reguleringsplan med konsekvensutgreiing vert lagd ut på høyring.	Ca. 1. november 2017
Høyringsfrist for planutkastet	Ca. 15. desember 2017
Vedtak av reguleringsplan med konsekvensutgreiing i kommunen	Ca. 20. desember 2017

Framdriftsplanen er svært optimistisk. Om det kjem inn merknader ved planoppstart som gjer at det må gjerast fleire utgreiingar, eller merknader til planutkastet som gjer at planen må endrast, vil det bli forseinka framdrift.

6.2 Informasjon og medverknad

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutgreiingar sikrar at ein i plansaker får brei medverknad i heile planprosessen.

Statens vegvesen og Solund kommune har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet og ynskjer å få til lokal medverknad i planarbeidet. Det blir lagt opp til ope møte i samband med høyring av planutkastet (november 2017).

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokument ligg på kommunen sine nettsider. Informasjon om prosjektet vil etter kvart og bli lagt ut på Statens vegvesen sine nettsider.



Statens vegvesen
Region vest
Ressursavdelinga
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen