

Hovedsambandet Aust - Vest i Sunnhordlandsbassenget

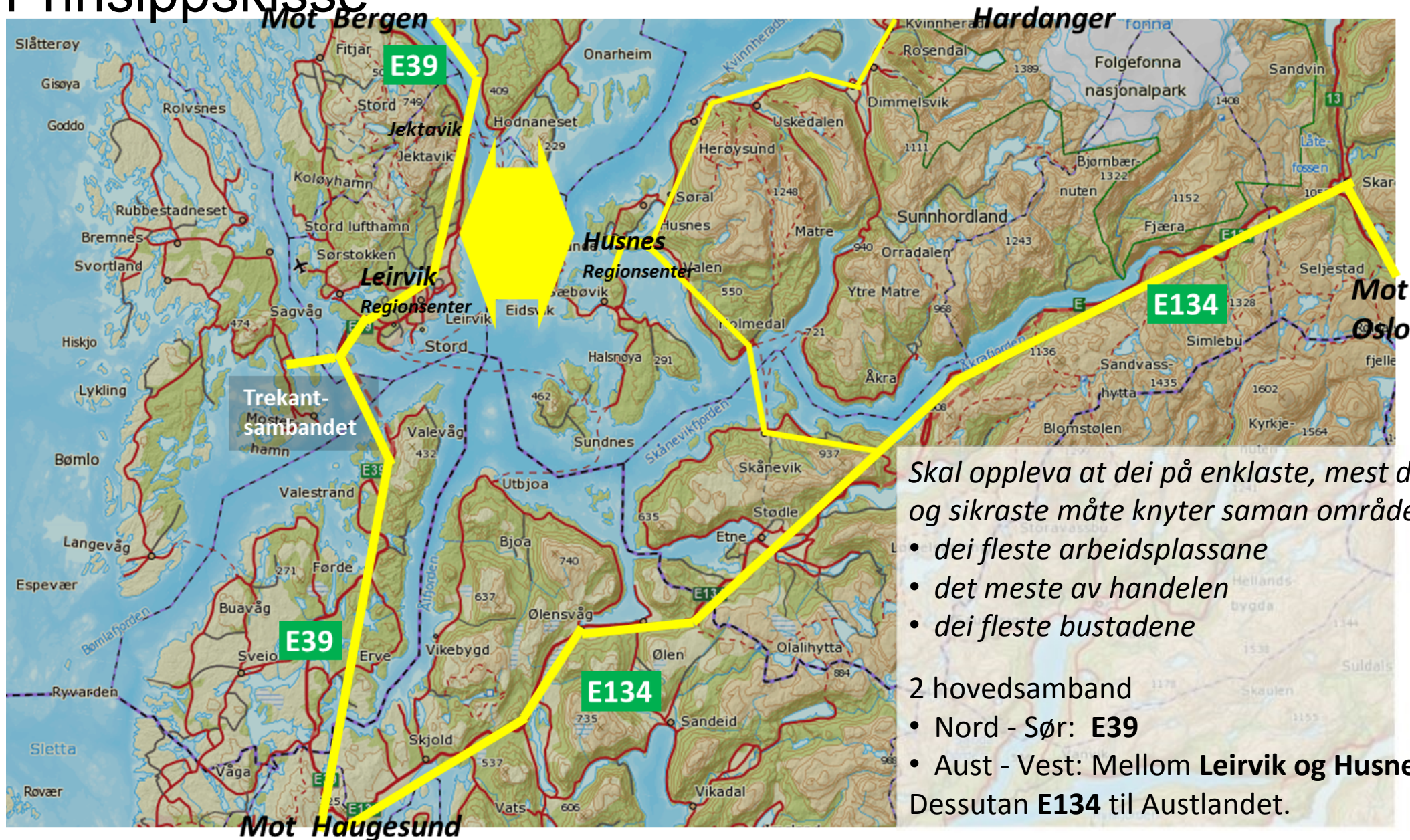
**Pådrivargruppa
«Sunnhordland Samferdsel» - SUSA -
presenterer**

**Krav om
nytt ferjesamband**

per 11.11.2016
Prosjektutvikling, 5416 Stord, Sunnferjer@outlook.com
v/Dagfinn M. Fylkesnes og Harald Fatland
Alle rettår

Presentasjonsversjon, meir ordrik versjon finns for sjølvstudium

Hovedsambanda i Sunnhordlandsbassenget - Prinsippskisse



Skal oppleve at dei på enklaste, mest direkte, billigaste og sikraste måte knyter saman områder med

- *dei fleste arbeidsplassane*
- *det meste av handelen*
- *dei fleste bustadene*

2 hovedsamband

- Nord - Sør: **E39**
 - Aust - Vest: Mellom **Leirvik og Husnes**
- Dessutan **E134** til Austlandet.

Det bør etablerast eit nytt ferjesamband mellom Sunde og Jektavik



1

Etter omlegginga i 2008 frå Sunde–Ranavik–Skjersholmane til Ranavik – Skjersholmane blir sambandet oppfatta som dyrt og dårleg av dei aller fleste reisande.

Trafikken gjekk radikalt ned, normal vekst uteblei, og

Eit samband mellom Sunde og Jektavik vil gi ny vekst, har lave kostnader og kan etablerast raskt. Bygginga av nye ferjestø blir uaktuelt.

Dersom sambandet etablerast gjennom flytting av dagens offentlege samband frå Ranavik, vil ein samtidig kunne sikra tilstrekkelege bompengerebetalingar til Fastlandssambandet Halsnøy.

2

Sunnhordland Ferjer as u/s har sendt søknad om ferjeløyve for ny rute Sunde-Jektavik og bruk av eksisterande ferjestø.

Eit fullverdig tilbod med 2 ferjer, og avgang kvart 45. minutt.

Dei aller fleste reisande (meir enn 80%) vil unngå

omlegging via Halsnøy. Alle får direkte tilgang til E39 og kystbussen.

3

Det nye sambandet vil gi kortare, enklare, raskare, billigare og tryggare kommunikasjon.

Dette vil fremja lokal og regional næringsutvikling og befolkningsveks

4

Den langvarige striden om behovet for og plasseringa av nytt ferjestø på Stord kan avblåst, og ideen om nytt ferjestø på Halsnøy kan

5

Eit nytt privat samband vil ta trafikk frå dagens samband og dermed også redusera bompengereinntektene til Fastlandssambandet Halsnøy.

Dette kan ein unngå dersom ein i staden flyttar dagens offentlege

samband til Halsnøy og krev inn bompengar via ferjebillett.

6

Vidare prosess vil vera to-delt: Oppfølging av søknaden om privat løyve.

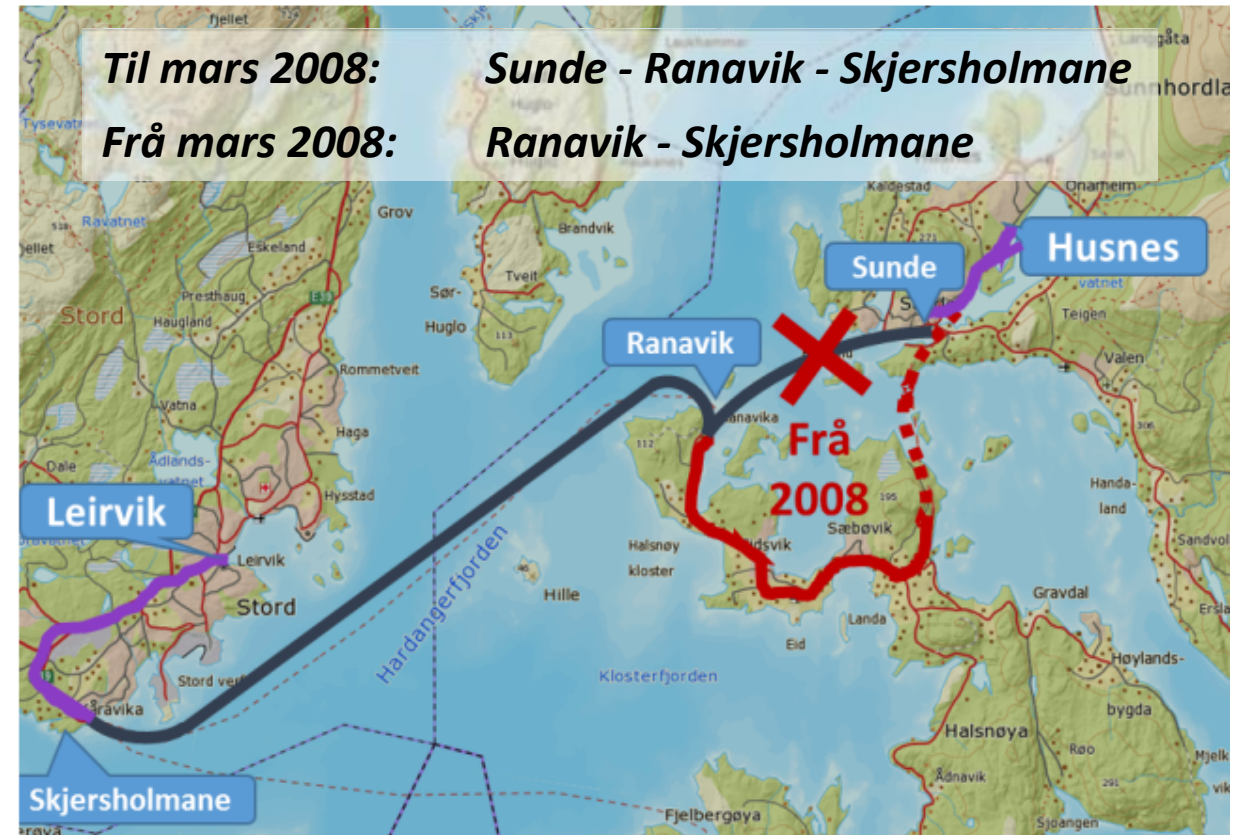
Avklaringar rundt flytting av eksisterande samband.

1a: Etter omlegginga i 2008

er sambandet blitt oppfatta som dyrt og dårleg av dei aller fleste reisande.

Omlegginga i mars 2008: Sunde- Ranavik nedlagt:

- **Omveg** via Halsnøy for dei fleste (> 80 %)
- **Bompengar** for ny tunnel til Halsnøy
- **Vegen dårleg, langsam**
- **Reisetida auka** 14 min
- **Reisekostnaden auka** frå ca. kr 90 til kr 206, dvs. 130 %
- **Trafikksikkerheit redusert**
- **Konflikt med fornminner**

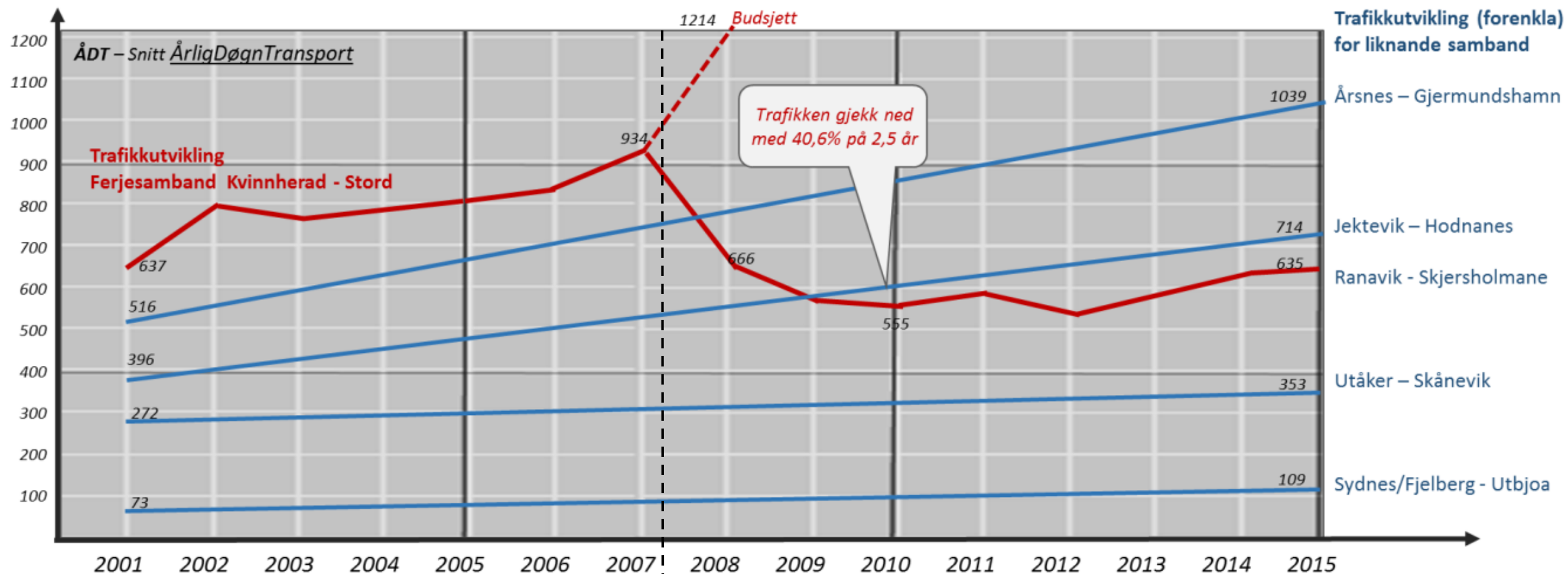


Reaksjonane svært negative – lesarinnlegg, 3000 underskrifter, eigen liste ved kommunevalet, mv.

1b: Trafikken gjekk radikalt ned, normal vekst uteblei, og dagens trafikktalet er ca. halvparten av potensialet

Kjelde:
Statens Vegvesen
Sjå detaljar i vedlegg.

- Stort.prop. 84 (2002-2003): 30% auke første året. Resultat: 30% reduksjon.
- Trafikken den same som 2001, andre samband har auka 30 - over 100%.
- Svikten ca. 650 ÅDT = 237.000 vanlege bilar per år



Mars 2008: Frå Sunde – Ranavik - Skjersholmane til Ranavik - Skjersholmane.

1c: Trafikkutvikling for seks ferjesamband i Sunnhordland - 2001-2015

Definisjonar:

PBE **PersonBilEining:** Eit teoretisk uttrykk for talet på kjøretøy, der større kjøretøy blir omrekna til personbileiningar.

ÅDT **Årsdøgntrafikk, Snitt ÅrlegDøgnTransport:** Summen av talet på kjøretøy som passerer eit punkt på en vegstrekning (for begge retningar samanlagt) gjennom året, dividert på årets dagar, altså eit gjennomsnittstal for daglig trafikkmengde

Årsresultat = ÅDT x 365 døgn, dvs. antal PBE – personbileiningar per år

	Auke i 14 års-perioden	Auke i snitt per år	Årsresultat 2015 Personbileiningar
Utåker – Matre - Skånevik	30 %	2,1 %	128.845
Sydnes – Fjellberg - Utbjoa	50 %	3,5 %	39.785
Jektevik – Huglo - Hodnanes	80 %	5,7 %	260.610
Årsnes – Varaldsøy – Gjermundshamn	101 %	7,2 %	379.235
Sandvikvåg - Halhjem	137 %	9,8 %	1.864.420
Ranavik – Skjersholmane	Minus 0,3 %	Minus 0,022 %	231.775

2b: Søkningen gjeld også bruk av eksisterende ferjestø.

Berre små investeringar er naudsynte her.

Sunde:

- Ferjekaien ikkje i bruk sidan 2008, oppstillingsareal brukt til parkering av reisande med hurtigbåtane
- Det offentlege utvider ordinær parkeringsplass



Jektavik:

- Reguleringsplan godkjent for 3 nye oppstillingsfiler
Blir bygd ved behov, lave kostnader.
- På lang sikt: Jektavik får auka kapasitet når bru over Langenuen på plass/ ferja til Tysnes lagt ned



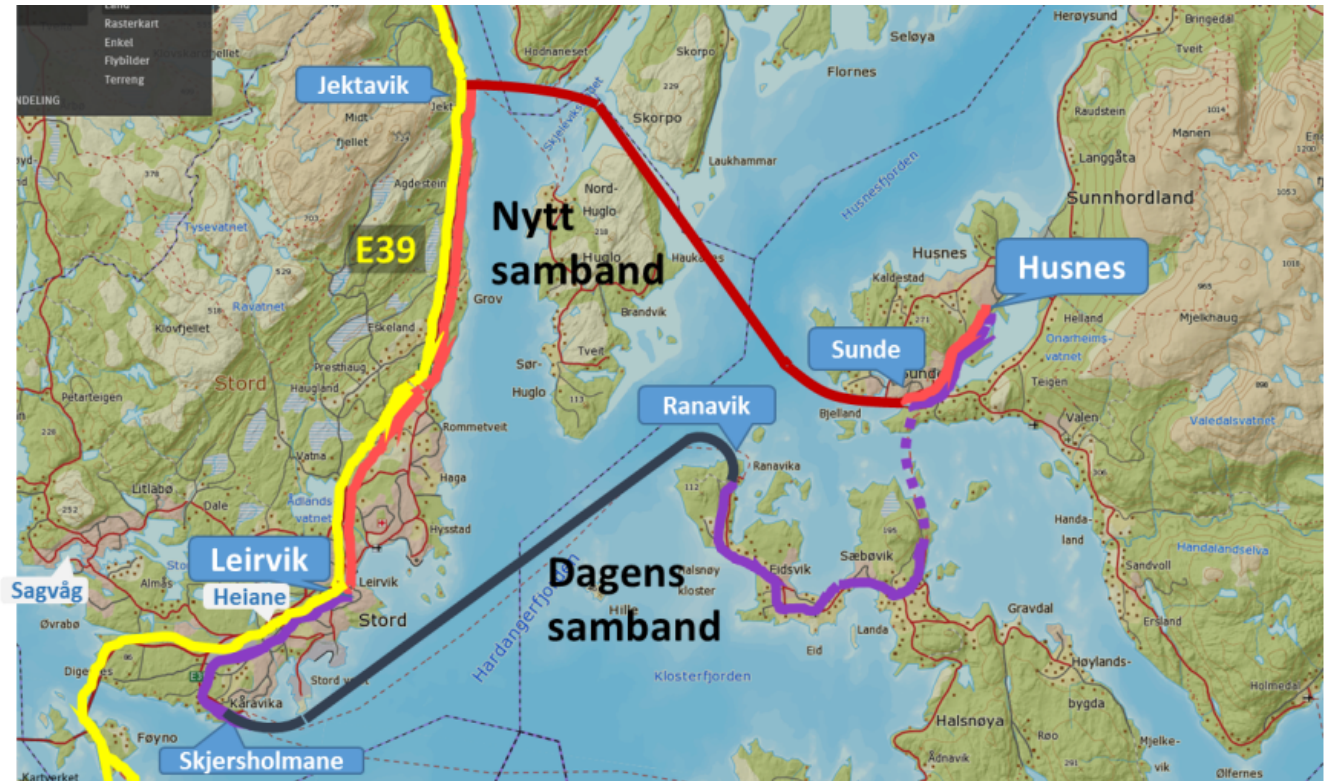
2c: Eit fullverdig tilbod med 2 ferjer, og avgang kvart 45. minutt.
 Dei aller fleste reisande (meir enn 80%) vil unngå omveg via Halsnøy.
 Alle får direkte tilgang til E39 og kystbussen.

Mellom Husnes og Leirvik:

	I dag	Nytt samband
Køyring til ferja	16,1 km	4,4 km
Ferjestrekning	14,3 km	13,7 km
Køyring frå ferja	6,5 km	12,5 km
Reisestrekning:	36,9 km	30,6 km
Køyring til ferja:	19 min	6 min
Ferjetid:	42 min	40 min
Køyring frå ferja	7 min	11 min
Reisetid:	68 min	57 min
Avgangar kvart	45. min	45. min, mål 30. min
Ferjekapasitet:	2 ferjer reserverferje	2 ferjer + Fast

Tilgang til E39:

- Skjersholmane har fleire kilometer avstand til E39, utan offentlig transporttilbod
- Jektavik har direkte tilgang E39 med 31 kystbussavgangar per døgn pluss lokalbuss



3: Det nye sambandet vil gi kortare, enklare, raskare, billigare og tryggare kommunikasjon. Dette vil fremja lokal og regional næringsutvikling og befolkningsvekst.

Ut frå forskning/erfaringar:

Omlegginga har hemma næringsvekst, redusert folkevekst og trivsel.

- Meir **tungvint og større kostnader**
- **Hemmar samanknyting av lokalsamfunn og regionar**
 - Mindre robust **arbeidsmarknad**
 - Mindre fleksibel **busetting / val av arbeidsplass**
 - Mindre fleksibel **val av barnehage / skule / utdanning**
 - Hemmer deltaking i ulike **fritidsaktivitetar**

*Kvinnherad
nullvekst!*



*Folketalet om lag uendra sidan 1990
Stord auke 30 %, Bømlo auke 20 %.*

Størst nedgang i Hordaland i år: 25 pers.

Ein vil fjerna biltrafikk frå eit område der dette er ei stor belastning



4. Den langvarige striden om behovet for og plasseringa av nytt ferjestø på Stord kan avblåst, og ideen om nytt ferjestø på Halsnøy kan skrinleggjast.

Formålet med nye ferjestø synes å vera

- kortare ferjestrekning
- meir direkte tilkomst E39
- betre miljøprofil

Diskusjonen tar utgangspunkt i at trafikken vil gå over Halsnøy!

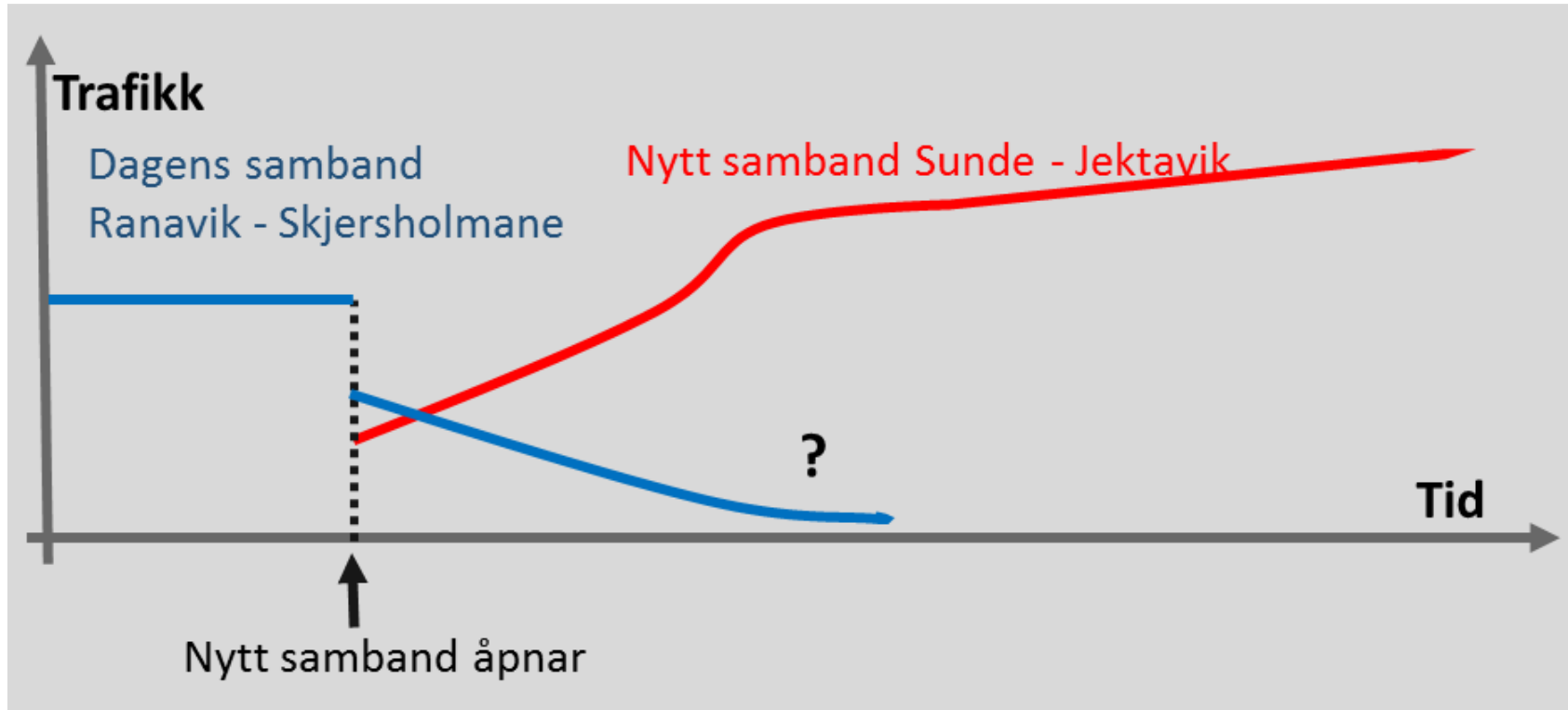
Dersom ferja går Sunde - Jektavik:

- Ikkje behov **nye ferjestø**
- Ikkje same behov **oppgradering av vegnettet** på Halsnøy
- Investeringsmidel kan brukast til andre prosjekt



5a: Eit nytt privat samband vil ta trafikk frå dagens samband og dermed også redusera bompengerinntektene til Fastlandssambandet Halsnøy.

Mogeleg trafikkutvikling



5b: Dette kan ein unngå dersom ein i staden for privat samband flyttar dagens offentlege statsstøtta samband og krev inn bompengar via ferjebilletten.

Bompengar kan krevjast inn på andre samband enn dei bompengane gjeld.

For sambandet Sunde – Jektavik:

Dei reisande deltek i nedbetalinga av Halsnøytunnelen, men slepp omvegen om Halsnøy.

*Eksempel:
Brubygging i Austevoll
Vegbygging
Sandvikvåg – Sagvåg*

- Men: Privatsamband utan statsstøtte > Ikkje rom for bompengar i tillegg til ferjebilletten
- **Løysing:** Det offentlege flyttar dagens samband, dvs.
 - legg ned Ranavik – Skjersholmane og etablerer Sunde – Jektavik
- **Med statsstøtte vil det bli mogeleg å krevja inn bompengar**
- Inntektene kan bli større enn i dag, fordi:
 - Også reisande frå Halsnøy vil betala
 - Det er sannsynlig at trafikken blir langt større enn i dag
- **Større inntekter:** Kortare nedbetalingstid, lågare bompengesatsar,

6. Vidare prosess vil vera to-delt

Prosess 1:

Sunnhordland Ferjer as u/s vil:

- *Følgja opp søknaden om ferjeløyve*
- *Arbeida vidare med etablering av ferjerederi med styre og bemanning, innleige av ferjer, organisering av drifta osv*



Prosess 2:

Dersom det offentlege finn interesse i flytting av eksisterande samband, vil dei måtte:

- *Foreta avklaringar rundt konsesjonar mv*
- *Informera, få naudsynte vedtak*
- *Gjennomføra flyttinga*

Prosess 1 blir stoppa dersom det innan rimelig tid blir klart at prosess 2 blir gjennomført.