

Sivilingeniør Helge Hopen AS

# Kommunedelplan for ferjesambandet Stord-Kvinnherad



Oppsummering frå idedugnad 15.12.2017

19. desember 2017

# INNHOLD

<b>1</b>	<b>INNLEIING .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>GENERELLE INNSPEL .....</b>	<b>3</b>
2.1	MÅL OG DELMÅL .....	3
2.2	GENERELLE DISKUSJONAR.....	4
2.3	ALTERNATIVE LØYSINGAR .....	5
<b>3</b>	<b>ARBEIDSKART .....</b>	<b>8</b>

## 1 INNLEIING

Hordaland fylkeskommune har starta opp arbeid med ein interkommunal kommunedelplan for ferjesambandet Stord-Kvinnherad. Fram mot våren 2018 skal det utarbeidast silingsrapport og planprogram.

Som del av innleiande arbeid med å kartleggje moglege løysingar vart det 15.12.2017 arrangert ein «mini-idedugnad» i Leirvik der representantar frå administrasjonen i kommunane, fylkeskommunen og næringslivet deltok.

Her følgjer eit kort referat frå samlinga i form av synspunkt/moment som kom fram i gruppearbeidet, samt skisser i uredigert form.

Det vert understreka at dette er stikkord og grove arbeidsskisser som ikkje er vidareutvikla i etterkant. Materialet går inn som arbeidsgrunnlag for vidare prosess med å systematisere og analysere moglege løysingskonsept for framtidig ferjesamband.

Bergen 19.12.2017

## 2 GENERELLE INNSPEL

Stikkordsmessig, uredigert oppsummering av synspunkt og innspel:

### 2.1 Mål og delmål

#### 1. Attraktivt samband

- Kortast mogleg reisetid, total reisetid og frekvens (ventetid)
- Regionsentera som er mest sentralt, fylkessenter er også relevant, men ikkje viktigast.
  - o Vekte hovud destinasjonane ulikt: Leirvik, Bergen, Haugesund/3-kantsambandet
  - o Punktet mellom Husnes – Leirvik er viktiast. Målpunkt som sjukehus, høgskulen etc. på Leirvik, som ikkje Kvinnheradsida har. *Dobbel så stor vekting* Leirvik-Husnes i høve til dei andre målpunkta
- Viktigare med ferjestø nærme sentrum Leirvik enn Husnes med omsyn til funksjonar som berre finst på Stord (sjukehus, skule etc.). Moglegheit for reisande utan bil å ferdast til målpunkt dersom ferjestø er nær sentrum (kollektivt, gang/sykkel avstand)
- Kostnad for reisande
- Raskast mogleg til E39

#### 2. Meir miljøvennleg samband

- Kortast mogleg reisetid med ferje gir minst utslepp
- Kollektivdekning til ferjestøa, viktig å kunne integrerast til kollektiv tilbod.
- Total reise tid Leirvik-Husnes
- Bygging av nye ferjeleie (forbruk av areal og sjølve utbygginga/etableringa)
- Utslepp (teknologi nøytrale HFK i tidl. Utlysingar. Frå 2020 = utan utslepp)
- Hyppigare avgangar er mogleg, samtidig som det er miljøvennleg

#### 3. Avgrense kostnadar, sikre gjennomføringsevne

- Trafikantene: person og arbeidsreise, pendling etc.
  - o Med bil -
  - o Kollektivt – nærleik til målpunkta
- Autopass blir innført – gratis for passasjerar. Kollektivt og g/s meir aktuelt (Sykkelbyen Stord)
- Sjå opp mot Snøggått tilbodet (19minSunde-Leirvik) – i konkurranse? Likeverdig?
- Bygging av nye ferjeleie kontra å ta i bruk eksisterande infrastruktur
- Tilføringsveggar, behov og omfang
- Transport mellom regionsentera

#### 4. Avgrense arealkonflikt

- Minimum regionale verdiar og nasjonale verdiar for tema som natur, kultur, landskap etc.
- Strandsone – vekte på same måte på begge sider av fjorden? Er ulikt omfang av urørt strandsone i dei to kommunane. Politisk vurdering/prioritering...

**Viktige målkriteria:**

1. Frekvens  
Total reisetid
2. Bruk av el-ferje  
Ei ferje på strekninga  
Avklaring av viktige målpunkt på begge sider av fjorden
3. Ein må sjå ferjesambandet i samheng med ny E39  
Bruk av eksisterande kai  
Ein bør planlegge for fleire fasar, fyrste fase med bruk av eksisterande ferjekaier og neste fase med ny ferjekai.
4. Unngå uberørt strandsone

## 2.2 Generelle diskusjonar

Avgrense behov for tilføringsveggar

Kostnad innanfor rimeleg storleik/omfang

Konflikt ifht. miljø og samfunn

- Store krefter for ferje på Sunde. Blir på sikt betre veg over Halsnøy (reguleringsplan)
- Kva er kriterium for 0-utslepp? Doblar fart = 4.doblar utslepp med dagens teknologi.  
Referanse til prosjekt i Rogaland (Nesheim - ?) – ny teknologi (hydrogen, elektrisk, miljøsertifisert gass) Utviklingskontrakt m/hydrogen

Ny E39 kan påverke reiser til Bergen (Årsnes sambandet) – fleire over Stord

Kva er målpunkta for reisene? Ønskeleg med ny og oppdatert kunnskap om reisevanar/reiseveg/reisetype (frå 2004 rapport i KDP).

Ferjene slepp ut meir klimagassar og har større konsekvens for miljø enn personbiltrafikk på tilføringsveggar. «Betre klimamessig med bilkjøring enn ferje»

Korleis ser det ut når Fjord1 tek over drifta (ikkje avklart type drift, men sannsynleg hybrid løysing. Kan blir dårlegare løysing pga. ladetid etc. Lyst ut Ranavik-Skjersholmene)

Sunnhordlandsdiagonalen – E134 til Bergen. Relevant? HFK har ikkje tenkt å ta omsyn til den Tidsperspektivet og realismen/gjennomførbarheit – kostnadar og inngrep. Bru/tunnel ?

Viktig: Rask avklaring og gjennomførbart prosjekt!!!

- Alternative løysingar kan evt. delast inn i to konsept: 1) kort samband (via Halsnøy) med høg frekvens og effektiv drift og 2) lengre samband med betre tilknytning til eksisterande vegnett på kvar side. Kort samband medfører utfordringar med standard på tilførselsvegnettet og kostnader/konfliktar knytt til å byggje nytt ferjestø. Lengre samband kan gje ugunstig reisetid og bør helst ha hurtiggåande materiell.
- Viktig å sjå på samla transporttilbod ferje/hurtigbåt og ferja sin rolle. Ferja sin hovudfunksjon er å tilby transportløyning for køyrande trafikk, mellom anna viktig næringstransport mellom regionane og til/frå E39.
- For næringslivet vil eit kort, hurtig samband med god frekvens og forutsigbarheit vere avgjerande.
- Må ta omsyn til både transport mellom regionsentra og nord/sør langs E39. Ideelt tyngdepunkt på Stord-sida vil vere nær Leirvik med god tilknytning til framtidig E39.
- Eit godt ferjesamband kan vere avgjerande for å behalde viktige regionale funksjonar gjennom å unngå «lekkasje» til Bergen.
- Pris for brukarane er ein faktor som også må vurderast når det gjeld å leggje til rette for at alle skal kunne vere mobile, og utjamning av sosiale skilnader.

## 2.3 Alternative løysingar

Ranavik – Kvernaneset/Buvik	
Klosterholmen (Ungholmen) – Kvernaneset/Buvik	2 nye ferjestø Behov tilførringsveggar Urørt strandsone begge kommunar  Ønske politisk i Kvinnherad  Sparar 5 min overfartstid ift. Ranavik
Bogsneset – Tysnes / Skorpo	<i>Usentralt</i> Lengre avstandar mellom regionsentera Kortare til Bergen / E39
Skjersholmane – Ranavik	Opprusting på vegsystem må gjennomførast (tett på busetnad): Skal opprustast uavhengig av nytt ferjestø eller ikkje.
Skjersholmane – Fjellberg	Stor opprusting på vegsamband Fordel kan legge ned ferje til Borgundøy
<b>Ranavik – Rommetveit/Buvik</b>	Aktuelt alternativ Kort veg til E39, berre 1 nytt ferjestø, kort veg til sentrum Leirvik/sjukehuset/høgskule,
<b>Jektevik – Sunde</b>	Aktuelt alternativ, evt. Jektevik – Bogsneset Kort veg til E39, eksisterande kai, kort veg til sentrum Husnes, kortare ved til Bergen, men ikkje Leirvik NB! Reguleringsplan for bustadar tett på – den er ikkje vedteke enda.
<b>Skjersholmane – Fjellbergøy</b>	Mindre aktuell, men meiner den må vurderast

### Kvinnheradsida

Ranavik = 0-alternativ

- Sunde
- Klosterholmen/Ungholmen
- Bogsnes (mot Jektavik)
- Kaldestadområdet
- Kongsstein /Tømmervika /Åsgårdsvika (mot Jektavik) Krev ein del oppgradering av eksisterande veggar
- Vestsida av Eidsvik (Sandvika)
- Sætersneset
- Fjellbergøy

**Stordsida**

Skjersholmane = 0-alterantiv

- Jektavik (Lukahammersund – seglingshøgde ny bru?)
- Kvernaneset (kryss til E39 er mogleg)
- Buvika (kryssløysing til E39)
- Sævarhagsvikjo (kryssløysing til E39 via Vestlivegen etc.) Behov for oppgradering av eksisterande vegsystem, alternativt tunell
- Apply? Tilføringsveg problematisk. Eksisterande kaisystem...
- Huglo/Skorpo. Lengre avstand mellom regionsentera.
- Djupavikneset/Djupavik – er allereie avklart uaktuelt

**Alternativ lokalisering av ny ferjekai på Stord:**

- Sævarhagen
- Frugård
- Djupavikneset
- Buvika
- Kvernaneset
- Jektevik (eksisterande)
- Skjersholmane (eksisterande)

I diskusjonen vart reisetid (total) og målpunkt særleg vektlagt i diskusjonen og i rangeringa. Ein la også vekt på om lokalisering tidlegare hadde hatt høg konfliktgrad. Gruppa rangerte følgande alternativ slik:

- S1** Sævarhagen
- S2** Frugård
- S3** Buvika
- S4** Kvernaneset
- S5** Skjersholmane
- S6** Jektevik
- S7** Djupavikneset

**Alternativ lokalisering av ny ferjekai i Kvinnherad**

- Ungholm/Klosterneset
- Setraneset
- Bjelland
- Sunde (eksisterande)
- Ranavik (eksisterande)

I diskusjonen vart reisetid (total) og målpunkt særleg vektlagt i diskusjonen og i rangeringa. Gruppa rangerte følgande alternativ slik:

- K1 Ungholm/Klosterneset
- K2 Bjelland
- K3 Ranavik
- K4 Setraneset
- K5 Sunde

### **Mest interessante ferjesamband:**

1. Ut i får kort reisetid og moglegheit for ei ferje og hyppig frekvenstid var sambandet **Sævarhagen og Ungholm/Klosterneset** vurdert som kanskje det beste sambandet (kortast ferjetid) og som realistisk å få gjennomført. I Sævarhagen er det i dag ei småbåthamn og ny kai kan byggast utan større inngrep i uberørt strandsone. Det vil bli ny ferjekai i Kvinnherad på Ungholm/Klosterneset. Her kjem nye tiltak i uberørt strandsone og moglege konflikhtar med miljøverdiar. Det vil vere kostnader med ny ferjekai og tilførselsveg. I fyrste fase kan ein legge ferjekai til eksisterande ferjekai i Ranavik.
2. Sambandet **Sævarhagen og Bjelland** vil ha lengre ferjetid, men den totale reisetida (ein unngår å køyre om Halsnøy) er ca. det same som for 1. I Sævarhagen er det i dag ei småbåthamn og ny kai kan byggast utan større inngrep i uberørt strandsone. Det vil bli ny ferjekai i Kvinnherad på Bjelland. Her kjem nye tiltak i uberørt strandsone og moglege konflikhtar med miljøverdiar. Det vil vere kostnader ved ny ferjekai og tilførselsveg. I fyrste fase kan ein legge ferjekai til eksisterande ferjekai på Sunde.



### 3 ARBEIDSKART



