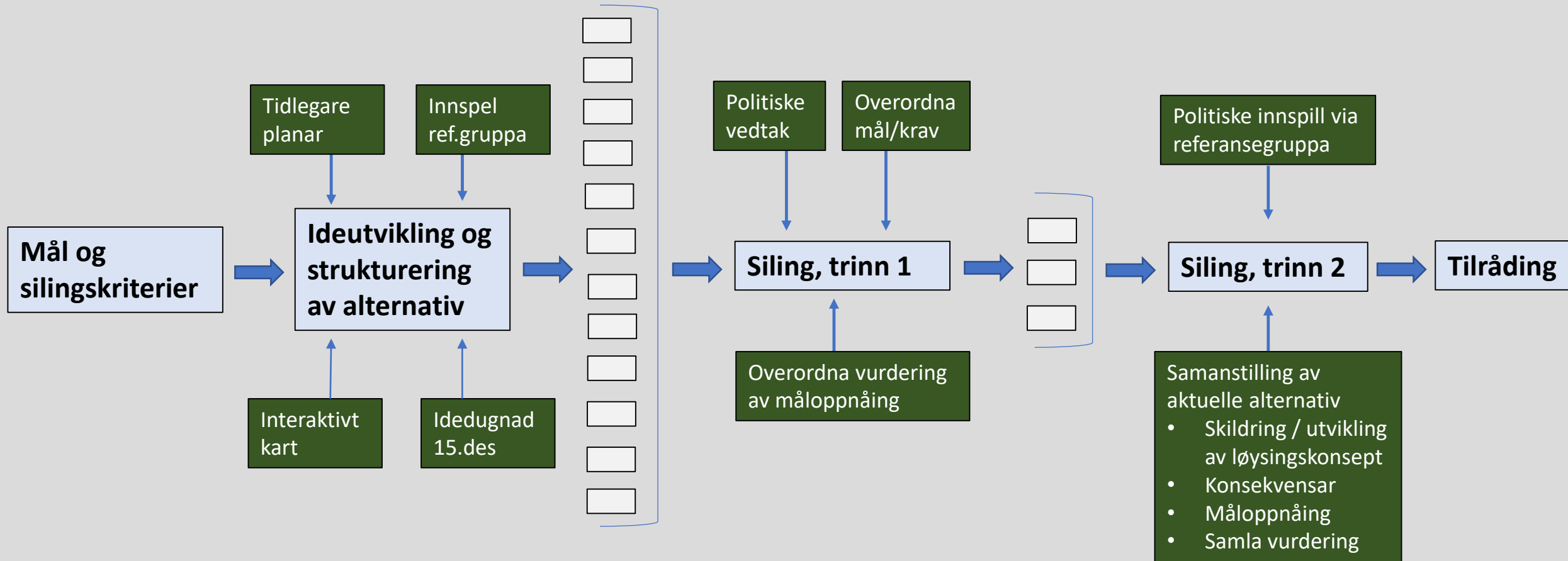


Interkommunal plan for ferjesambandet Stord - Kvinnherad



Siling, trinn 1

Silingsprosess



Mål og silingskriterier

Referansealternativ (0-alternativ)

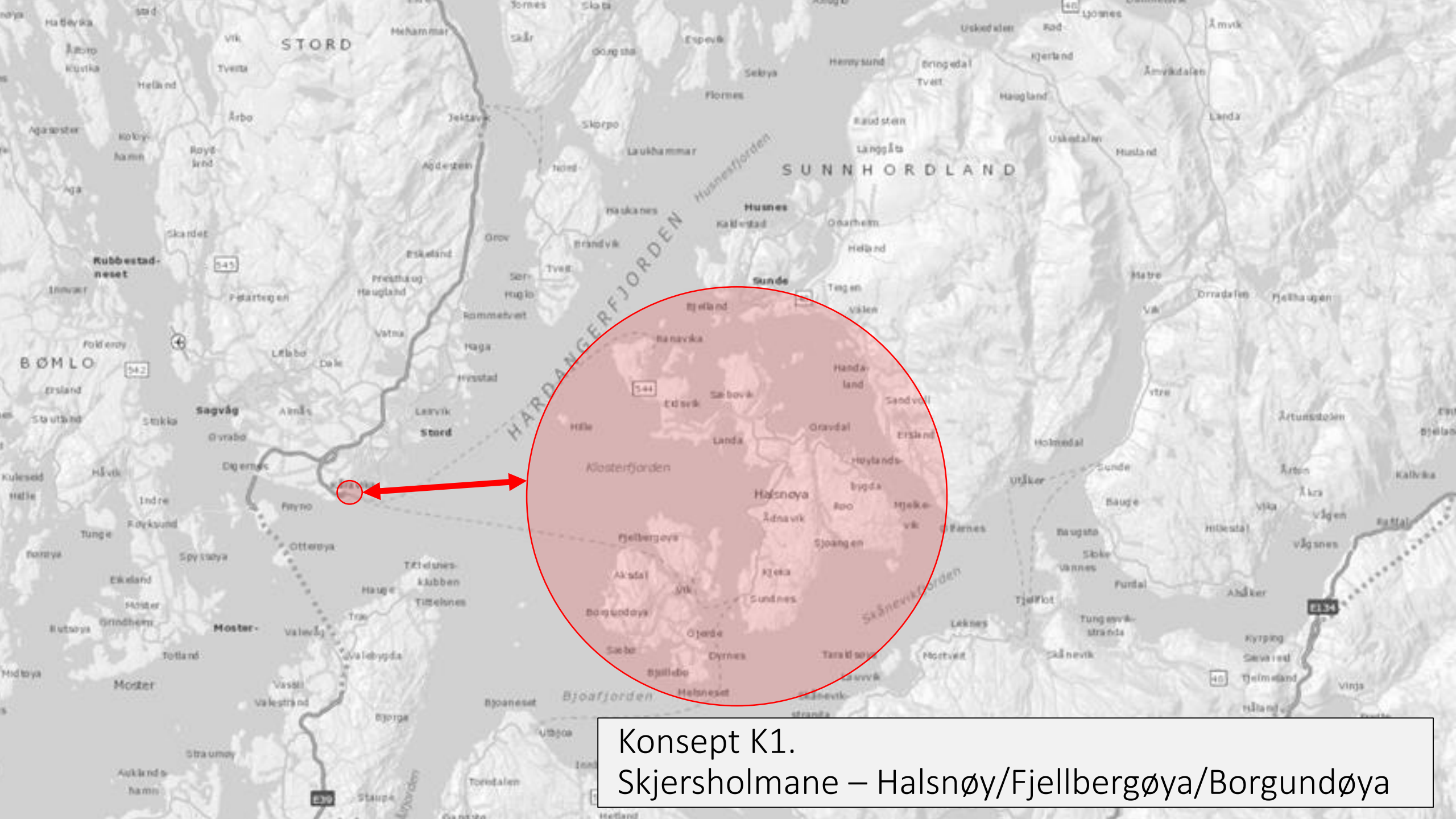
- Dagens transportløsning (+ ny E39)

Overordna mål

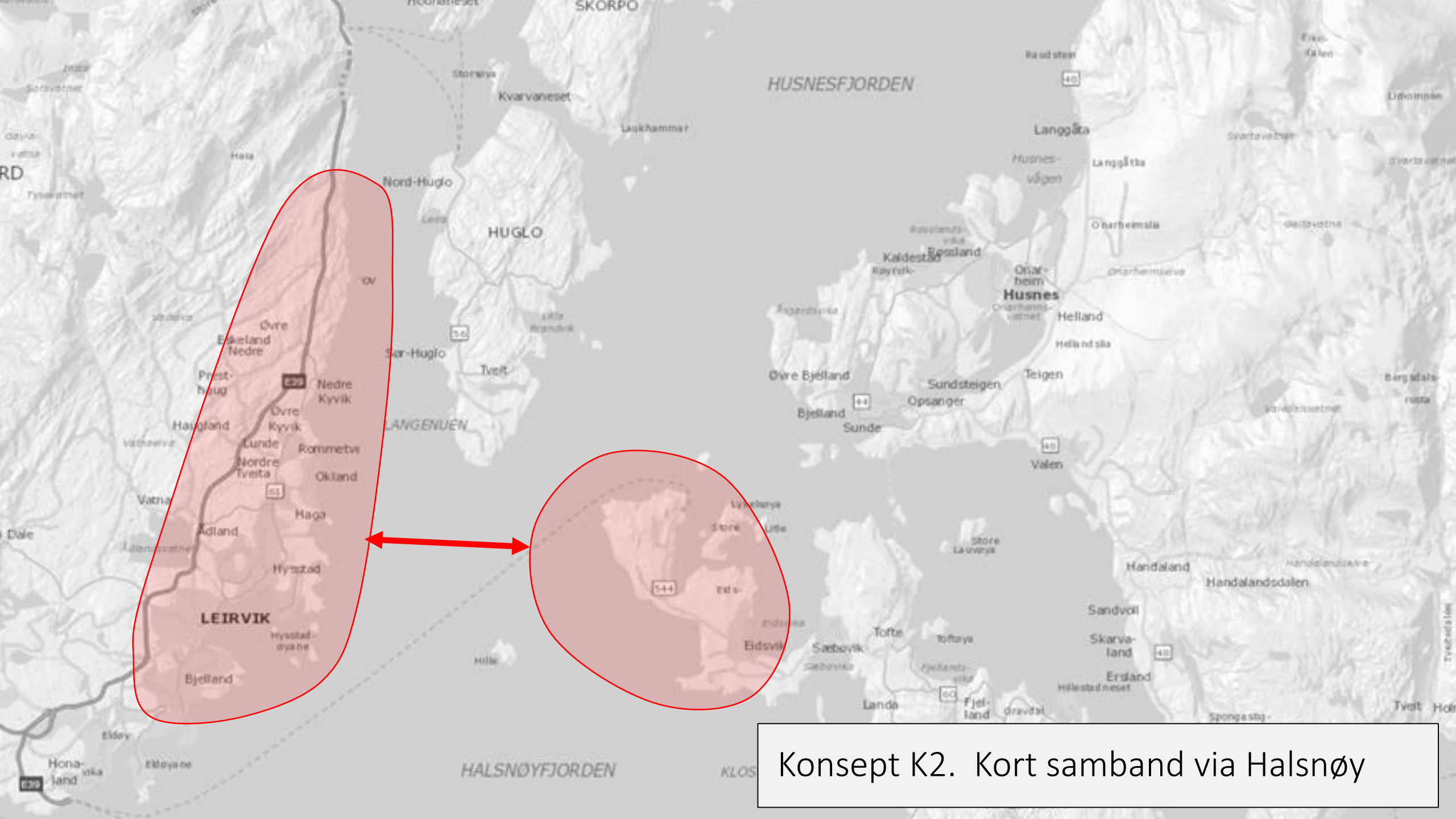
- Byggje saman Sunnhordlandsregionen og styrkje felles bu- og arbeidsmarknad
- Fremje transporteffektivitet og berekraftige transportløsningar
- Avgrense kostnader og negative miljømessige verknader av nye samferdselstiltak

Mål og silingskriterier

Delmål / silingskriterier	Måleindikatorar/vurderingsgrunnlag.
1. Meir attraktivt samband mellom Stord og Kvinnherad for trafikantane	<ul style="list-style-type: none">• Overfartstid, ruteopplegg/frekvens, ventetid mm.• Reisetid mellom sentrale målpunkt• Køyrelengd, framkomst, kapasitet mv.• Strategiske vurderingar (framtidig transportsystem, beredskap mv.)
2. Meir miljøvennleg samband mellom Stord og Kvinnherad	<ul style="list-style-type: none">• Driftskonsept (ruteopplegg, ferjemateriell mv.)• Tilrettelegging for kollektivtransport (snøggått, buss)• Transportarbeid på veg
3. Avgrense kostnader for det offentlege og trafikantane og sikre gjennomføringsevne	<ul style="list-style-type: none">• Anleggskostnader• Driftsøkonomi, ferjetakstar• Moglegheiter for finansiering• Moglegheiter for etappevis utbygging
4. Avgrense arealkonfliktar og negative konsekvensar for miljø og trafikktryggleik av nye tiltak	<ul style="list-style-type: none">• Verdivurderingar• Konfliktar/konsekvensar for naturressursar, landskap, kulturminne, nærmiljø/friluftsliv mv.• Vegstandard og trafikktryggleik på tilførselsvegnettet, inkl. løysingar for gåande og syklende



Konsept K1.
Skjersholmane – Halsnøy/Fjellbergøya/Borgundøya



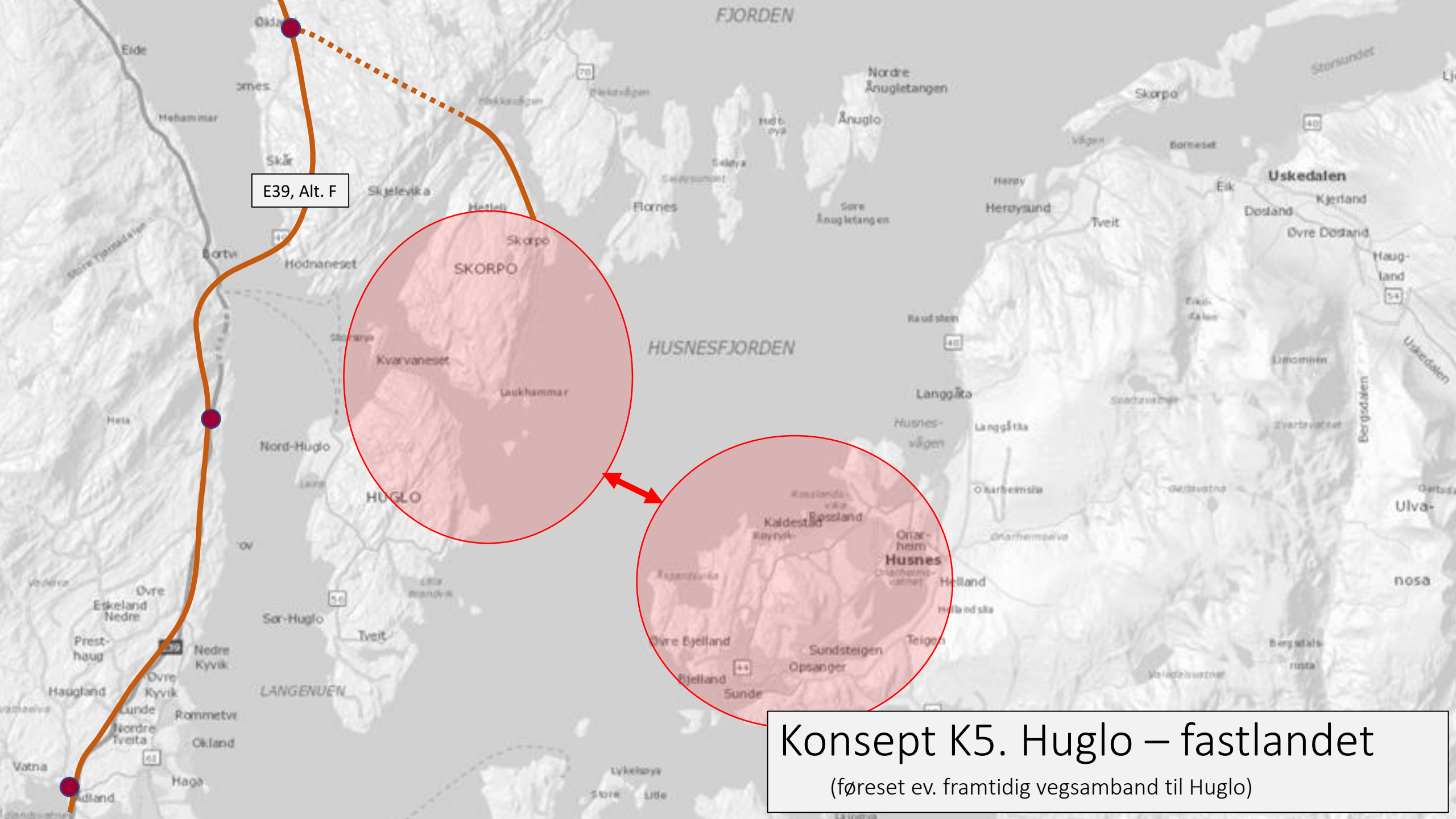
Konsept K2. Kort samband via Halsnøy



Konsept K3. Leirvikområdet - fastlandet

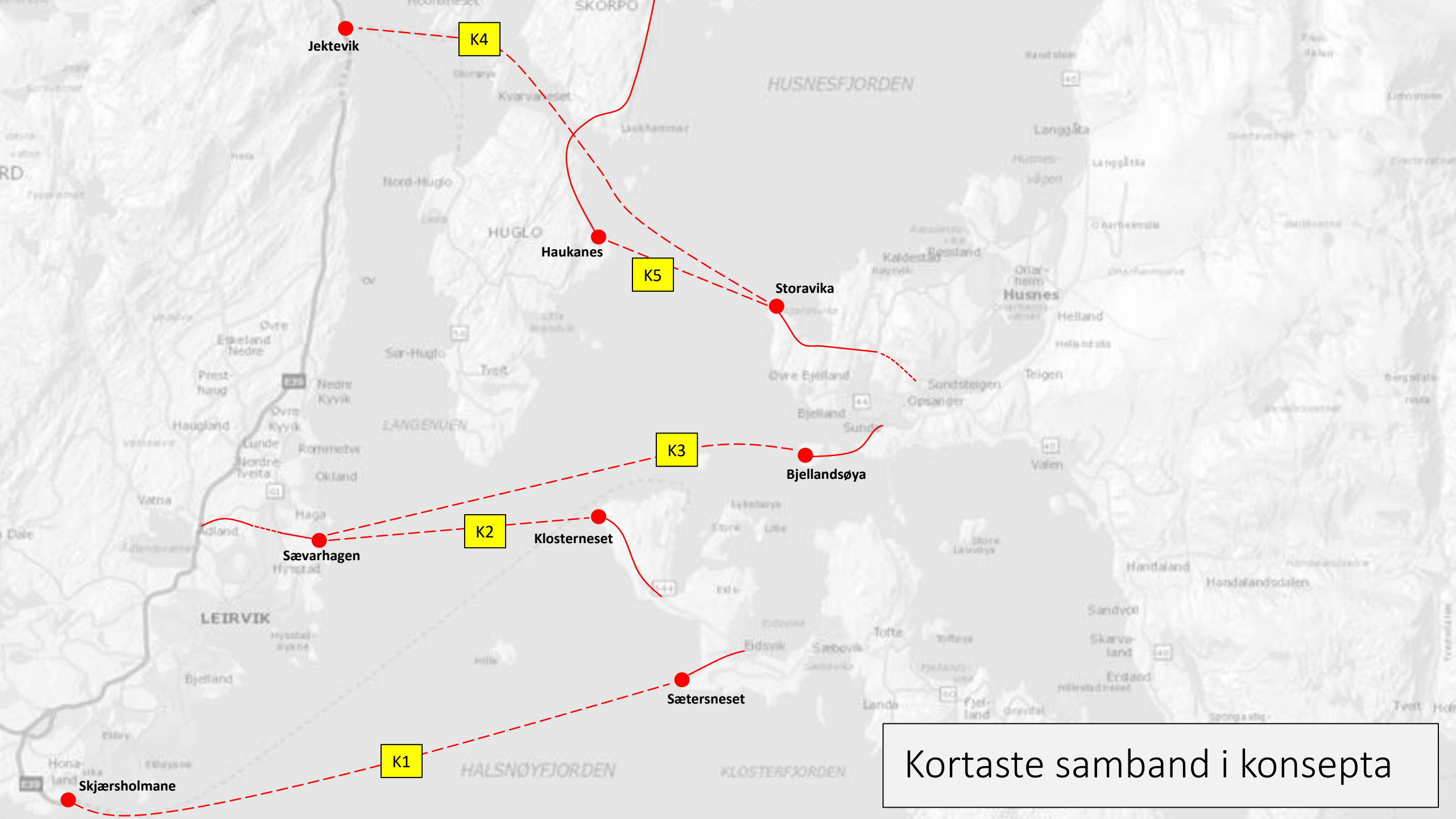


Konsept K4. Jektevik- fastlandet



E39, Alt. F

Konsept K5. Huglo – fastlandet
(føreset ev. framtidig vegsamband til Huglo)



Jektevik

K4

Haukanes

K5

Storavika

K3

Bjellandsøya

K2

Klosterneset

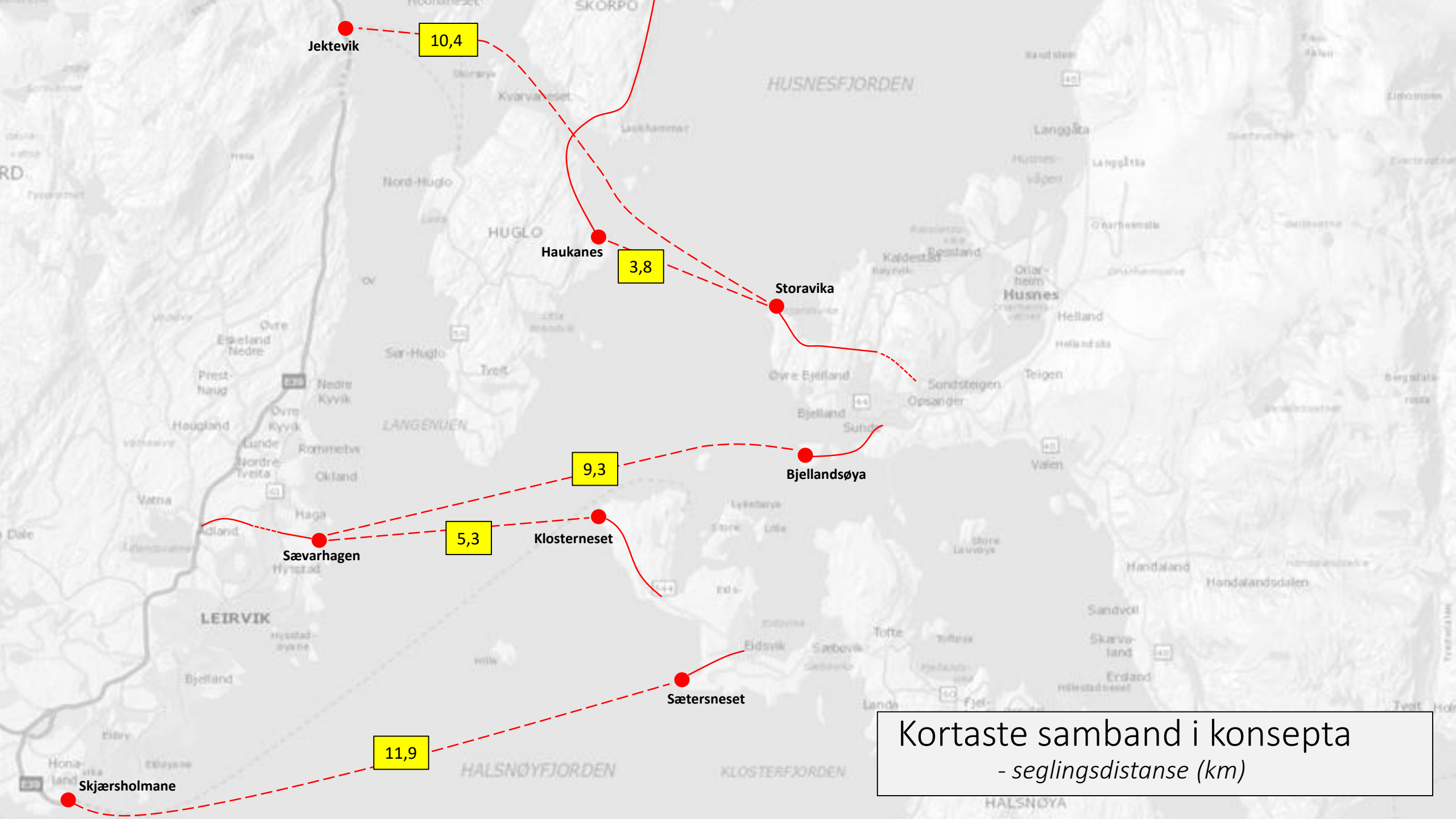
Sævarhagen

Sætersneset

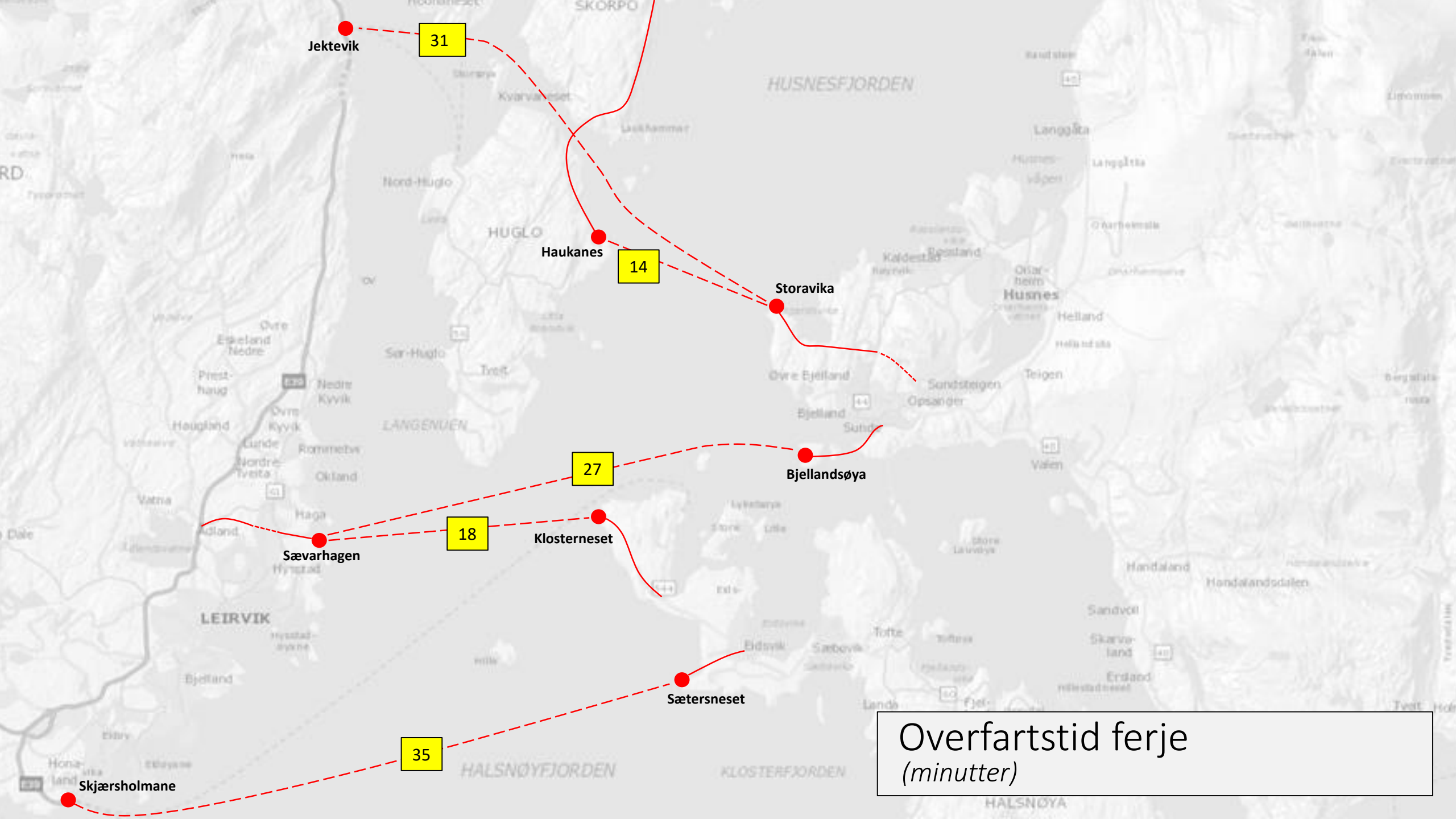
K1

Skjærsholmane

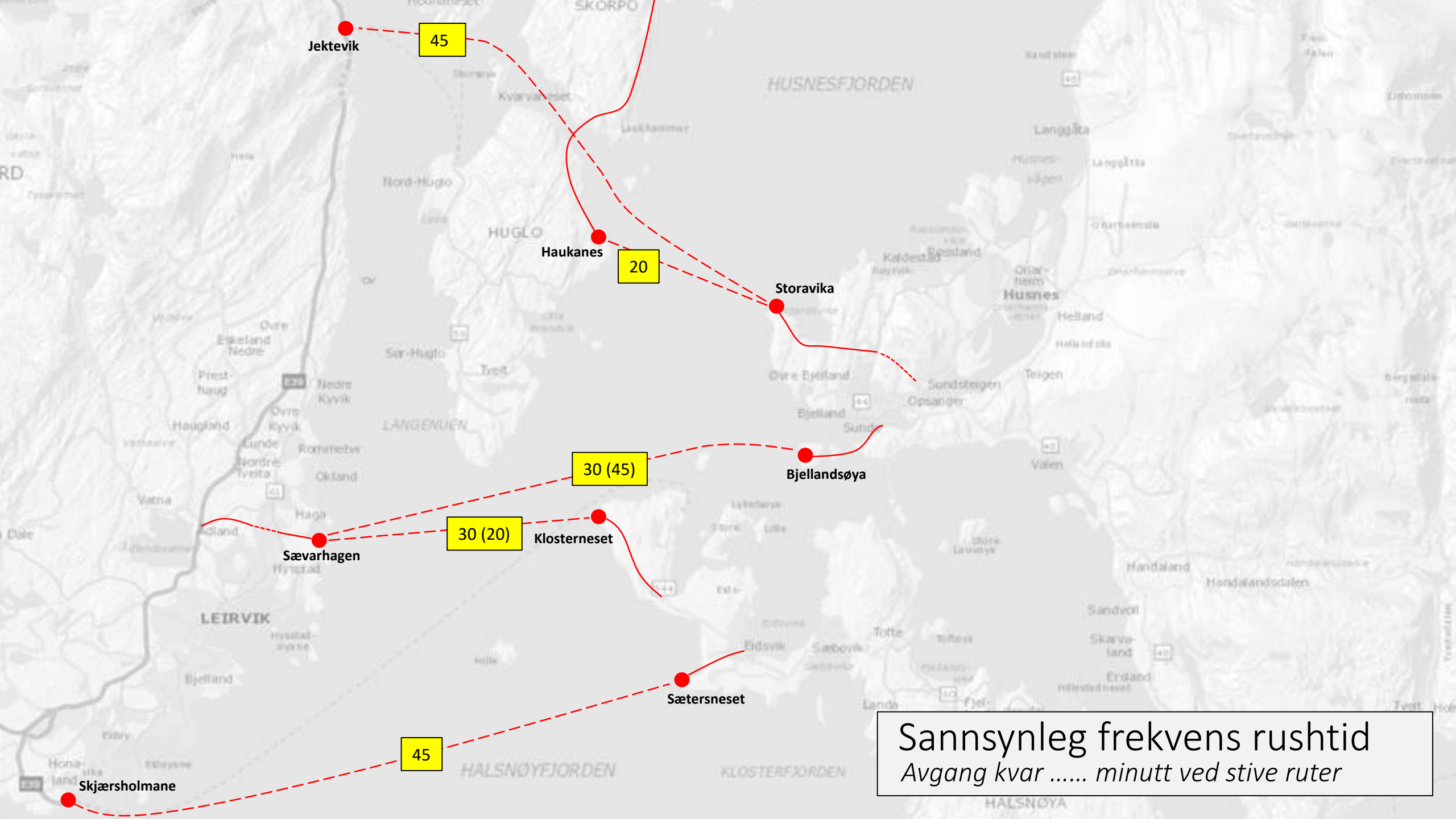
Kortaste samband i konsept



Kortaste samband i konsept
- seglingsdistanse (km)

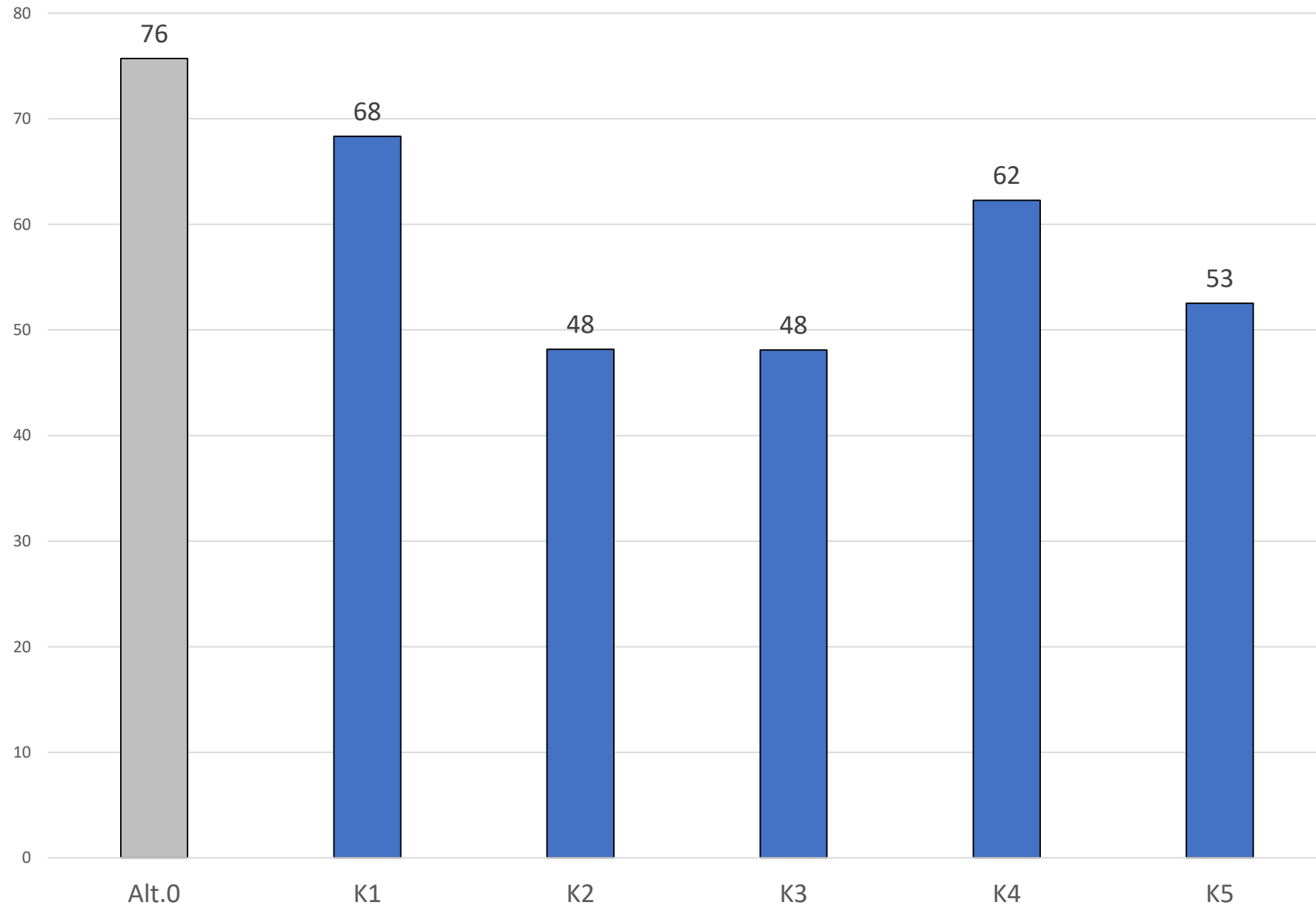


Overfartstid ferje
(minutter)

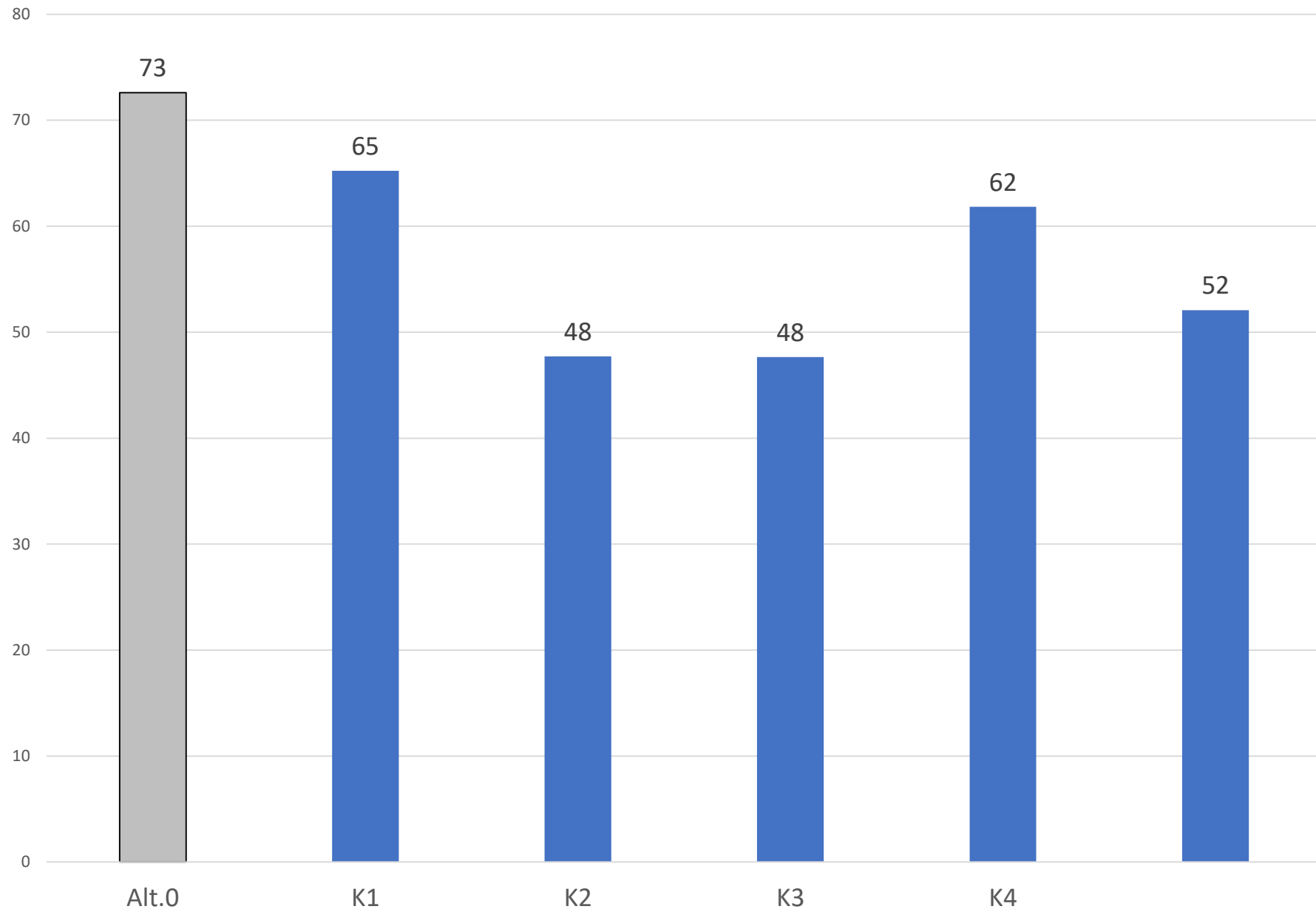


Sannsynleg frekvens rushtid
Avgang kvar minutt ved stive ruter

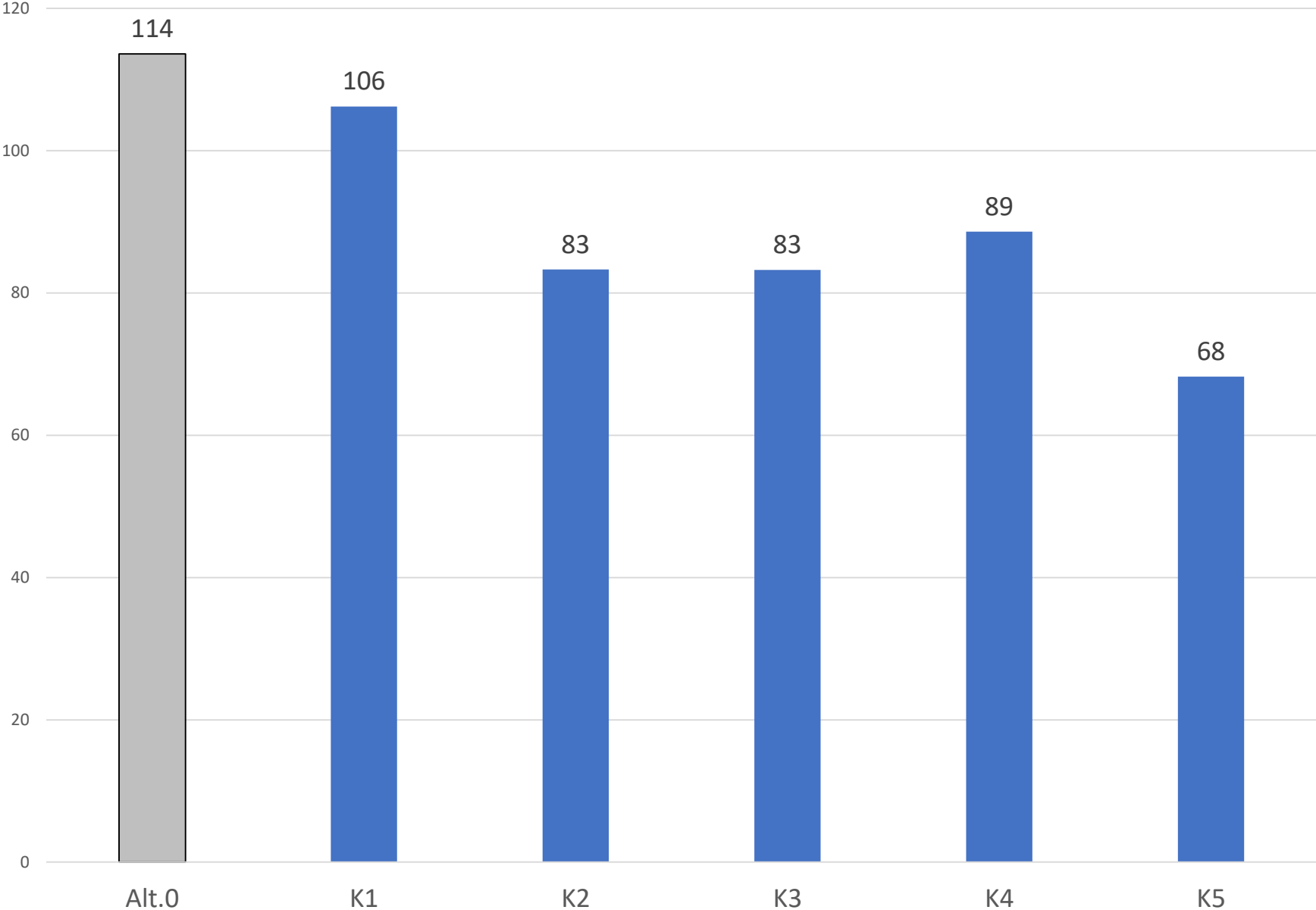
Reisetid Husnes - Leirvik



Reisetid Husnes - Heiane/sør

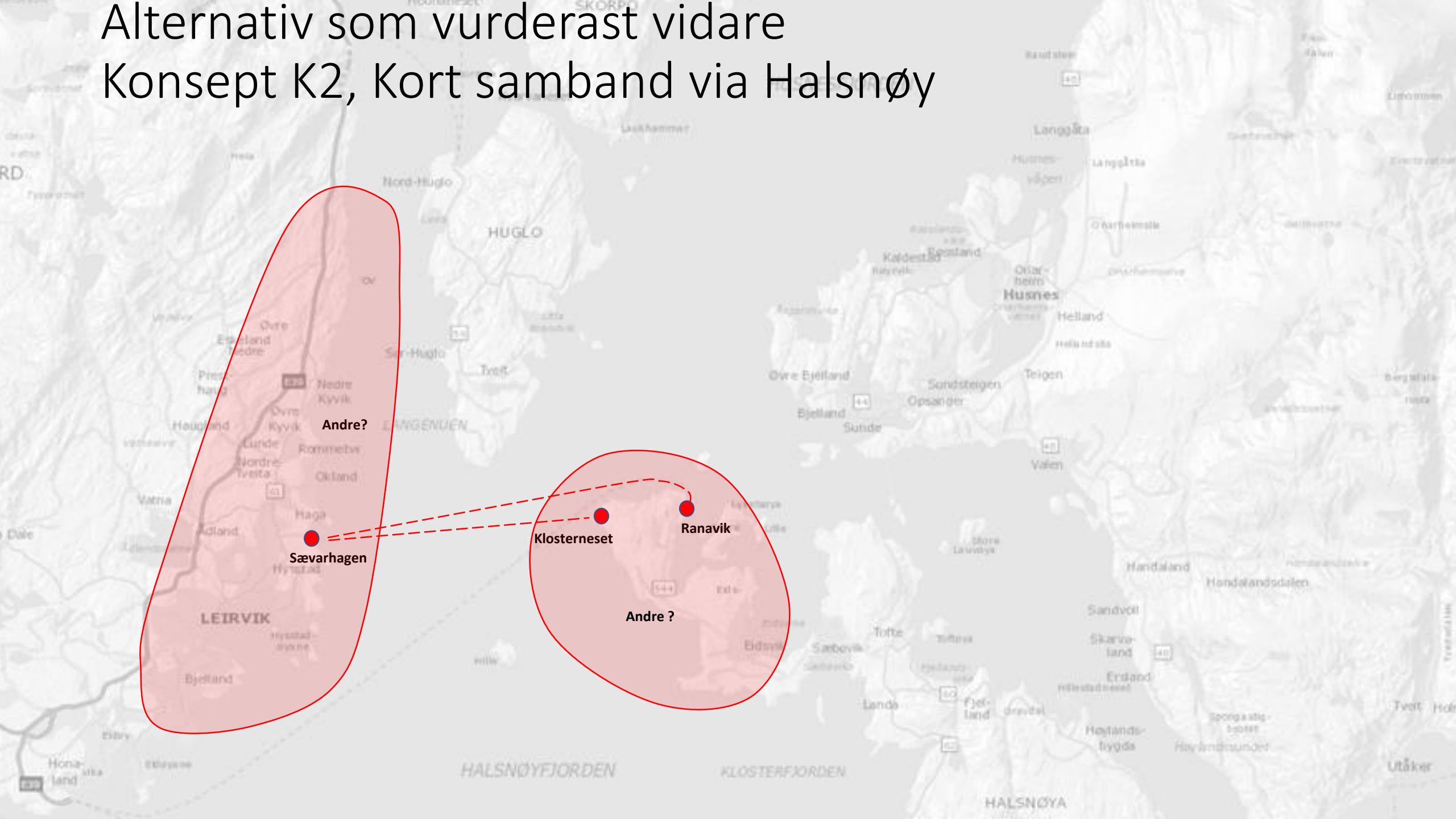


Reisetid Husnes - Bergen



Alternativ som vurderast vidare

Konsept K2, Kort samband via Halsnøy



Alternativ som vurderast vidare

Konsept K3, Leirvikområdet - fastlandet



Alternativ som vurderast vidare Konsept K4, Jektevik - Sunde



Silingsprosess, trinn 2

Trinn 2.1 Siling av aktuelle ferjestø

- Andre aktuelle ferjestø Halsnøy (utanom Ranavik og Klosterneiset). Svar: Sætersneset?
- Andre aktuelle ferjestø fastlandet (utanom Bjellandsøya og Sunde). Svar: K5-variant?
- Vurdering/samanstilling og siling av aktuelle ferjestø Leirvik-området ut i frå kriterier:
 - Løysing med arealinngrep og kostnader (ferjestø, tilførselsveg mv.)
 - Verdivurderingar og konsekvensvurderingar miljø

Trinn 2.2 Samanstilling av alternativ konsept 2

- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet - Ranavik
- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet – Klosterneiset

Trinn 2.3 Samanstilling av alternativ konsept 3

- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet - Sunde
- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet – Bjellandsøya

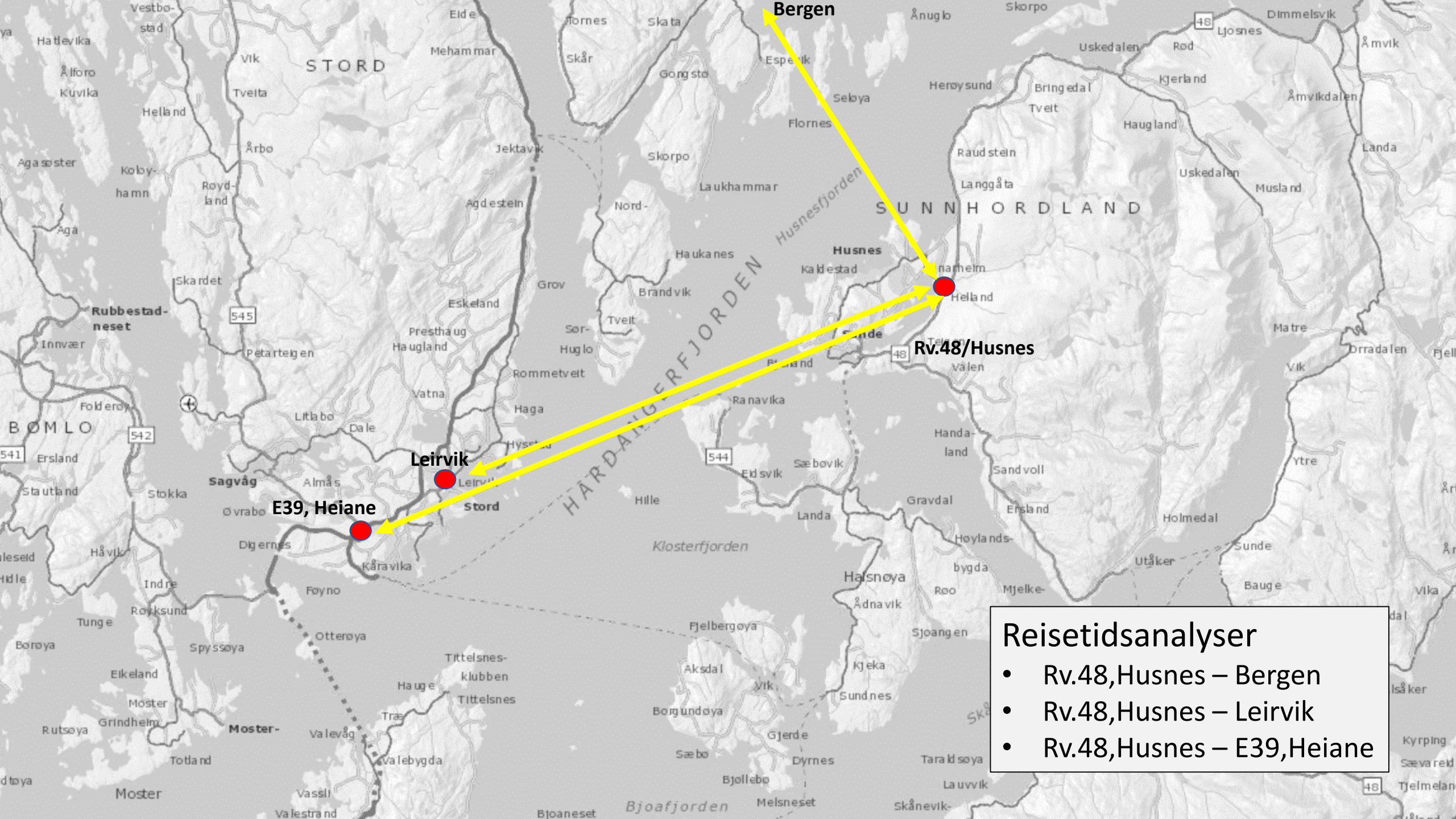
Trinn 2.4 Samanstilling av tilrådd løysing i konsept 2 og 3

- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet – Tiltrådd ferjestø Halsnøy
- Tiltrådd ferjestø Leirvikområdet – Tiltrådd ferjestø fastlandet

Vedlegg

Reisetidsvurderingar

- Aktuelle destinasjoner / knutepunkt på Stord-sida:
 - E39, nord (Bergen)
 - Leirvik
 - E39, sør
- Aktuelle destinasjoner / knutepunkt på Kvinnherad-sida:
 - Husnes/Rv.48



- ### Reisetidsanalyse
- Rv.48, Husnes – Bergen
 - Rv.48, Husnes – Leirvik
 - Rv.48, Husnes – E39, Heiane

Ferjekonsept - kvaliteten på rutetilbudet



Overfartstid. Avhengig av hastighet.
Inkluderer tid til manøvrering til/fra kai (som her er satt til 3 minutter, men som vil avhenge av kaiens utforming, havforhold, evt. 5-knops fartsområde, mv.)



Liggetid i kai. Mengden trafikk som skal av/på er en faktor. Tilstrekkelig ladetid for batterier er en annen. Kan være et spørsmål om strømforsyning. Forutsetter her minst 5 minutters liggetid (ladetid).

- Et godt ferjetilbud knytter regionen sammen, gir mer pendling og vil redusere tidsbruk og kostnader for virksomhetene.
- Avgangstider til faste intervaller anses som viktig for å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen.
- Samtidig ønsker vi et effektivt ruteopplegg hvor ferjen(e) utnyttes godt. Overfartstider på 5/15/25 minutter legger godt til rette for jevne og høye frekvenser.

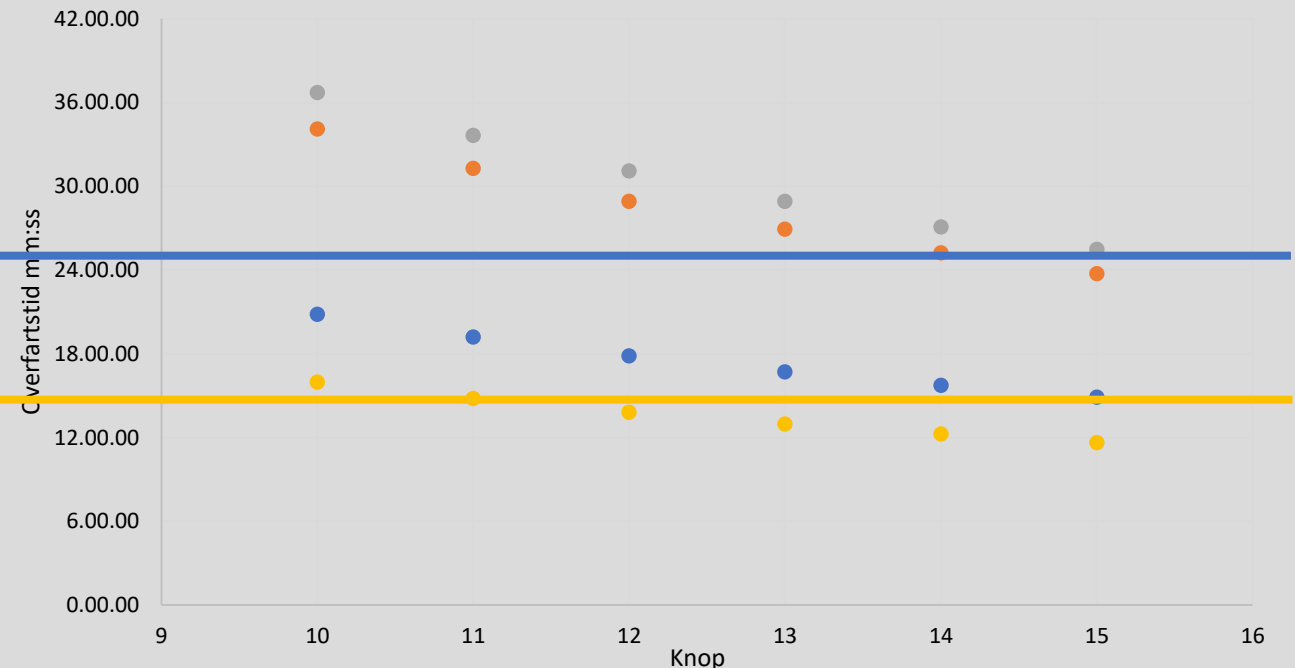
Overfartstider for konsept K1-K4

Grov vurdering basert på korteste seilbare distanse mellom stedene.

Ved inntil ca 25 min overfartstid:
Timesfrekvens med en ferje, eller
halvtimesfrekvens med to ferjer.

Ved ca 15 min overfartstid:
40 minutters grunnrute med en ferje,
eller 20-minutters frekvens med to ferjer
(00/20/40 minutter over hver time)

Overfartstider ved ulike hastigheter



● K1 Kort samband via Halsnøy

● K2 Stord sør - fastlands-Kvinnherad

● K3 Stord nord - fastlands-Kvinnherad

● K4 Huglo - fastlands-Kvinnherad

Batterielektriske ferjer 2-10 år framover



- Den første batterielektriske ferjen (M/F Ampere på Lavik-Oppedal) opererer 10-12 knop, og trenger 10 minutters liggetid ved kai grunnet lading.
 - Dieselferjer: Normalt 13-15 knop (enkelte 22-24 knop f.eks. Halhjem-Sandvikvåg), og liggetid på under 5 minutter.
 - Høy innovasjonstakt på batterier, lading og skrog.
 - F.eks. nytt fartøy Halhjem – Våge strekker grenser både på distanse og hastighet.
- El-ferjelogistikk begynner å likne dieselferjer, dvs. få spesielle hensyn å ta.**
- Med vår planleggingshorisont er det sannsynligvis rett å legge til grunn hastighet som dagens samband, men sørge for 5 minutters liggetid ved kai pga. lading.