

Betring av kommunikasjonstilhøva mellom Stord og Kvinnherad Uttale frå Husnes Vekst

Gode kommunikasjonar mellom Stord og Kvinnherad har alltid vore viktige for både kommunane, men ikkje minst for Kvinnherad. Forverringa i reisetid, kostnad og regularitet som vi har sett særleg det siste 10-året, har diverre vore med til å påverka at Kvinnherad har tapt konkurransekraft og ikkje hatt ønskjeleg og forventa utvikling korkje i arbeidsplassar eller folketal. Både Leirvik og Husnes har no status som regionsenter. Dei vil begge ha gjensidig nytte av betre kommunikasjonar og samarbeide med kvarandre. Også Odda vil dra nytte av sambandet vestover. Det er no endeleg starta prosessar for å få betra tilhøva.

Men det er viktig å ha rette utgangspunktet:

Målet må vera kortast total reisetid, billegaste, enklaste og mest miljøskånande samband.

Ferjetrafikken vestover må snarast flyttast til sambandet Sunde og Jektevik.

- Løysinga gjev totalt sett snøggare, enklare og meir miljørett samband mellom dei store verksemdene, tenesteytarane og bustadkonsentrasjonane i Leirviksområdet og Husnesområdet og for resten av Kvinnherad mot vest.
- Løysinga gjev enklare direkte tilgang for store delar av Kvinnherad til E39 med sikker (standard/vintervedlikehald) veg vidare mot Bergen, Leirvik og Haugesund/Stavanger. Jektevik er alt no (i tillegg til Leirvik) trafikkknutepunkt for ekspressbussar nordover mot Bergen og sørover mot Haugesund/Stavanger
- Løysinga kan realiserast umiddelbart og krev små investeringar (noko utviding av oppstillingsplassar på både kaiar) samanlikna med mange 100-millionar kroners investeringar i nye ferjekaiar med tilførselsvegar på Stord og på Halsnøy. Totaloverslag for dei nye ferjekaiane med tilførselsvegar bør snarast fram i lyset.
- Løysinga medfører minimale naturinngrep på Sunde og Jektevik samanlikna med nye ferjeleie og tilførselsvegar som vil medføra rasering av natur og gode, framtidsette bustadmiljø frå Tofte til Klosterneiset i Kvinnherad og i Rommetveits-området på Stord.
- Løysinga vil medføra flytting av trafikk frå veg til utsleppsfrie ferjer. Trafikken til/frå fastlandssida må i dag køyra ca. 12.5 km der vegen (utanom Halsnøytunnelen) er smal, svingete og dårleg og i tillegg klyva over eit «210 meter høgt fjell» (frå botn av Halsnøytunnelen til Tofte).
- For trafikk frå industri og busetnad i Høylandsbygd og frå Sydnes-Fjelberg er det like langt frå rundkøyninga på Tofte til Sunde ferjekai som det er til Ranavik ferjekai og Klosterneiset.
- Det skal næraste åra investerast svært mange millionar i ladestasjonar på ferjekaiane og ikkje minst nye høgspenliner med kapasitet nok fram til desse. Totalkostnad for alternativa må fram i lyset straks. Jektevik må ha ladestasjon uansett, Sunde er truleg det langt billegaste alternativet på Kvinnheradssida.

Det må arbeidast aktivt for framtidig sørleg kryssing av E39 .

- Ferjetrafikken frå Sunde kan då gå til Hodnanes ferjekai med redusert seglingstid.
- Dette vil også knyta ytre delar av Kvinnherad saman med Tysnes og gje svært effektivt vegsamband til Bergen når E39 er realisert.

- Kvinnherad må innleia samtalar med Stord om framtidig bru mellom Tysnes og Huglo med sikte på vegutløysing for Huglo og nytt ferjeleie på austsida av Huglo for trafikken frå Sunde.
- Kvinnherad må på si side få utgreidd mogeleg ny ferjekai på nord- eller sørsida av Åsgardsvika med ny tilførselsveg direkte frå rundkøyringa i Podlen ved utgangen frå Halsnøytunnelen.
- Val av og realisering av Sunnhordlandsdiagonalen mellom E134 og E39 vil m.a. erstatta ferjesambandet Sunde-Jektevik/Hodnanes. Det er difor svært viktig at KVVU vert utarbeidd og handsama snarast. Dersom Sunnhordlandsdiagonalen ikkje vert vald, må arbeidet med innkortingane som vist over intensiverast.

Snøggbåtsambandet Sunde-Ranavik-Leirvik og vidare mot Flesland/ Bergen må styrkjast.

- Snøggbåtrutene må vera hovudsambandet for persontransport mellom Stord og Kvinnherad.
- Seglingsfrekvensen må utvidast og tilpassast behov. Den er for dårleg, særleg mellom Stord og Kvinnherad på føremiddagen og sein ettermiddag og kveldstid. Det må vera mogeleg å delta i kvelds-aktivitetar på bae sider av fjorden og koma seg heim etterpå.
- Det må etablerast gode kollektivtilbod til og frå alle snøggbåtavgangar, til sentrum, teneste- og handelstilbod og andre kommunikasjonstilbod. På Stord er samband til/frå flyruter viktig.
- Parkeringstillhøva på Sunde må løysast snarast. Parkeringsområdet må utvidast monaleg og flyttast slik at oppstillingsplassen til ferja igjen kan nyttast. Området bak venterom/kaiutstikkar kan gjerast veileigna til parkering og gjev kort gangveg til snøggbåten.

Alternative investeringar til bygging av nye ferjekaiar med tilførselsvegar.

- På Halsnøy må vegen mellom Tofte og næringsklyngja i Høylandsbygd og vegen mellom Tofte og Sydnes ha høgaste prioritet. Midlar tiltenkt strekninga Tofte-Halsnøy Kloster må nyttast på dei to nemnde vegane.
- Tap av bompengainntekter til Halsnøytunnelen vert kompensert med bompengar på ferja.
- Hordaland Fylkesting har alt vedteke å nytta utsleppsfrie ferjer i framtida. Desse vil ikkje ha større servicefart enn noverande ferjer. Det er sjølvstakt i framtida ønskjeleg med større fart også på desse og dermed kortare seglingstider.
- Vi vil difor oppmoda Hordaland Fylkesting saman med statlege styresmakter om å nytta nokre av dei mange 100 millionane dei kan spare ved å ikkje byggja nye ferjeleier, til å utvikla nye el-ferjer med servicefart på 20-25 knop som prototype til dette sambandet.

Vestlandet og Hordaland har verksemder, FOU-miljø og utdanningsinstitusjonar med svært høg kompetanse innan teknologiutvikling, ingeniørkunst og skipsbygging. Dei har alltid vist seg nyskapande og framtidsretta. Dette ville vera eit prosjekt med stort miljøpotensiale ikkje berre i Noreg. Det vil samstundes leggja til rette for vidare teknologiutvikling i området vårt.

For styret i Husnes Vekst 10.12.2017

Åsmund Kåre Rørvik
Styreleiar