

Arkivsak-dok. 16/10554-3
Saksbehandler Graham Fairhurst

Behandles av	Sakstype	Møtedato
Kommuneplankomiteen 2015-2019	Orienteringssaker	22.11.2016
Formannskapet 2015- 2019	Utvalgssaker	21.11.2016

Høring - Strategisk plan for fergekaier i Rogaland

1. SAMMENDRAG

Fylkesrådmann ved samferdselssjefen har oversendt utredningsgrunnlag som skal ligge til grunn for videre arbeid med strategisk plan for fergekaier i Rogaland til høring og uttale. Oversendelsen omfatter en rapport som vurderer den sikkerhets- og beredskapsmessige situasjonen etter realisering av ulike bro- og veiprosjekter. Det er ikke vurdert behov for fergekaiene på Lauvvik og Oanes i rapporten.

Rådmannen i Sandnes vurderer at fergekai og muligheter for fremtidig fergeforbindelse over Høgsfjordenen bør opprettholdes. Det vektlegges at forbindelsen gir robusthet til regionens transportinfrastruktur og økt beredskap i risikosituasjoner. Samtidig vektlegger rådmann at hensyn til øvrige samfunnstema – for eksempel mulighet for kommersiell drift på strekningen, næringsutvikling, trafikkstrømmer, turisme hvor transport er en del av opplevelsen, motstandsdyktighet i veinettet osv bør utredes før eventuelt avvikling av kaianlegget vurderes nærmere i en strategisk plan.

Rådmannen anbefaler at følgende muligheter bør utredes og vurderes i det videre arbeidet med strategisk plan for fergekaier:

1. Opprettholde kaien på Lauvvik og Oanes med vedlikehold og drift i regi av Statens vegvesen eller fylkeskommunen.
2. Utforske muligheter for kommersiell drift av fergesambandet i samarbeid med omkringliggende kommuner
3. Beholde kaier på Lauvvik og Oanes for Turistferge(sommer) og Kombibåten
4. Beholde disse kaier brukelig i flere år etter åpning av Rogfast for å sikre høy beredskap samt muligheter for nye ferge tilbud.

Videre oppfordrer rådmannen til et tett samarbeid mellom Fylkesrådmannen og Sandens kommune i dette strategiarbeidet.

2. SAKSOPPLYSNINGER

2.1 Høringstema

Fergetilbudet knyttet til riks- og fylkesveinetten i Rogaland fylke vil være under betydelig endring med realisering av ulike bro- og veiprojekter, herunder med Sansfjord bro (2015), Ryfast (2019) og Rogfast (2023). Som en følge av disse prosjektene vil etter hvert fergesambandene Ropeid – Sand, Stavanger-Tau, Høgsfjord-, Boknafjord- og Kvitsøysambandet legges ned som samband finansiert av staten eller fylkeskommunen.

Lloyd's Register Consulting har på oppdrag av fylkeskommunen, utarbeidet en rapport der hensikten har vært å vurdere den sikkerhets- og beredskapsmessige situasjonen etter realiseringen av de nevnte prosjektene.

Rapporten kartlegger:

- Konsekvenser for samfunnskritiske funksjoner ved langvarig stengning av kritiske veistrek langs E-39, RV 13, FV 46, FV 491, FV 519 og FV 520
- Behovet for sikkerhets- og beredskapstiltak som kan redusere uheldige konsekvenser av redusert tilgjengelighet eller bortfall av samfunnskritiske funksjoner ved langvarig stengning av disse veistrekningene (kompenserende tiltak).

En viktig del av oppdraget har vært å skaffe grunnlag for en samlet vurdering av hvilke kaiavsnitt og arealer som må forbli i statens eller fylkeskommunens eie, ut fra fremtidig drift av ferge – og hurtigbåttilbudet etter 2023.

Rapporten som foreligger består av to delrapporter der delrapport 1 skal gi et samlet bilde av status for ferge- og hurtigbåtkaier per utgangen av 2015. Delrapport 2 er en vurdering av sikkerhets- og beredskapssituasjonen etter åpningen av Ryfast og Rogfast.

Fylkesrådmannen skal, i samarbeid med Statens vegvesen, utarbeide forslag til en strategisk plan for fergekaiene i fylket basert på disse rapportene. I denne forbindelse etterspørres innspill og kommentarer til rapportens innhold, før den legges frem for politisk behandling i fylkestinget.

2.2 Anbefalinger i delrapport 2 «Vurdering av sikkerhets- og beredskapssituasjon etter åpningen av Ryfast/ Rogfast»

Hovedkonklusjonen ved langvarig stengning av kritiske veistrek er at utfordringer knyttet til samfunnskritiske funksjoner som tilgjengelighet for nødetater samt kritisk varetransport må løses på andre måter enn midlertidige fergesamband grunnet fergenes lange mobiliseringstid. Fergesamband er derfor ikke vurdert å være relevant i beredskapssammenheng.

Følgende tiltak anbefales imidlertid for å kunne redusere de samfunnsmessige konsekvensene ved langvarig stengning av kritiske veistrek:

- Detaljerte omkjøringsruter via RV 13/E 39/ FV 519 bør etableres for alle kritiske veistrekk
- Øke driftsstabiliteten på RV 13 ved å:
 - Fortsette å arbeide proaktivt med rassikring
 - Etablere doble kaier (redundans) langs det fergestrekkeet Hjelmeland – Nesvik, slik at fergetransport kan opprettholdes dersom skader på kaianlegg skulle oppstå, f.eks. som en følge av sammenstøt mellom ferge og kai.
- Kaien på Kvitsøy bør opprettholdes som beredskapskai for å kunne gi tilgjengelighet/ tilkomst for nødetater og kritisk varetransport til Kvitsøy ved en langvarig stengning av Rogfast.
- Det anbefales opprettholdelse av Nesheim kai for å sikre fortsatt varetransport i forbindelse med den betydelige landbruksproduksjonen på Bergsøy og de andre øyene i Finnøy kommune.
- Følgende prioritering av trafikken anbefales ved helt eller delvis utilgjengelige veiforbindelser:
 - Helsemessig beredskap (nødetater)
 - Kritisk varetransport for industri, næringsliv og landbruk
 - Skoleskyss
 - Pendlere/ generell trafikk

2.3 Konsekvenser for fergedrift i Sandnes

Hurtigbåstrekningen fra Hommersåk til Stavanger blir ikke berørt av anbefalingene i rapporten.

Høgsfjordsambandet mellom Lauvvik og Oanes omfattes av anbefalinger i rapporten med forslag om avviking av fergekaiene. Fremtidig drift av en slik ferge blir ikke mulig dersom Lauvvik fergekai avvikles. Ferga driftes hele året som ledd i RV13 i dag.

Kombiferge som driftes hele året fra Lauvik til Lysebotn med stopp på mindre kai langs fjorden blir delvis berørt fordi Lauvvik foreslås lagt ned. Muligheter for oppgraderinger av denne fergedriften med behov for større kai utgår.

Turistferje fra Lauvvik til Lysebotn med stopp på mindre kai langs fjorden blir berørt av anbefalinger i rapporten. Fremtidig drift av en slik ferge blir ikke mulig dersom fergekai på Lauvvik avvikles. Fergen driftes i sommermånedene og benytter det samme kaianlegget som Høgsfjordsambandet.

Del 1 av rapporten viser til at kaiene på Lauvvik og Oanes har bra tilstand per i dag. Det er likevel foreslått å avvikle fergekaiene med følgende begrunnelse:

- At stenging av tunellene blir en sjelden hendelse.
- Ved stenging av Ryfast tunell kan trafikken til/fra Ryfylke kjøre gjennom Rogfast.
- Ved stenging av Rogfast tunell kan trafikken på E39 kjøre gjennom Ryfast og Ryfylke og doble kaier etableres på ferge Hjelmeland-Nesvik. Omkjøring i de to ovennevnte scenarier vil bli i overkant av 4 timer ved normal trafikkavvikling, noe som anses i planen å være akseptabel for kritisk varetransport.

3. RÅDMANNENS VURDERING

Rådmannen vektlegger beredskap under pkt 3.1 og øvrige samfunnsmessige konsekvenser under pkt 3.2 i påfølgende uttale. Rådmann etterlyser at innspill og momenter som fremgår av høringsuttalen blir hensyntatt i det videre arbeidet med strategisk plan for fergekaier. I tillegg gis tydelige anbefalinger om at fergekaaien på Lauvvik bør opprettholdes.

3.1 Beredskap

Større ulykker

Oversendt rapport vektlegger særskilt beredskap- og nødsituasjoner som kan oppstå på enkelte veilenker (en bro eller tunell). Omdirigering av trafikk og akutte hendelser kan oppstå samtidig. Rådmannen støtter vurderingene som tilsier at helikopter eller ambulansébåt i mange tilfeller gjelder for akutte medisinske situasjoner.

Rådmannen stiller imidlertid spørsmål om beredskap blir tilstrekkelig ivaretatt på strekningen Lauvvik og Oanes dersom det oppstår større brannsituasjoner hvor ekstra slukningskapasitet må bli tilkalt fra andre siden av lenken som er stengt. Rådmannen vurderer f.eks. at slike hendelser vil kunne oppstå i forbindelse med hendelser i Strand og Forsand og muligens også i forbindelse med hendelser i Ryfast tunnelen.

Alternativsvurderinger

Rådmannen etterlyser vurderinger som ikke innebærer at all drift på Høgsfjordsambandet er avvirket. En slik tilnærming ville bety at et bredere spekter av mulige løsninger i beredskapssituasjoner kunne vurderes.

Rådmann viser eksempelvis til det meste relevante beredskapsscenariet for Sandnes ved stenging av Ryfast tunnelen. I forbindelse med dette scenariet har planen vurdert mulighet for re-etablering av Tau - Stavanger ferge, men samtidig avvist dette som urealistisk fordi det ikke ville være mulig å skaffe ferger raskt og at lengden på denne ruten utelukker bruk av elektriske ferger i fremtiden. Dersom Høgsfjordsambandet var vurdert som en mulig lenke kunne dette gi et relevant alternativ på beredskapssituasjonen ettersom drift allerede ville være etablert. Et slikt alternativ ble imidlertid ikke vurdert i rapporten.

Rådmann vil anbefale at vurdering av beredskapssituasjonen for Ryfast-hendelser også bør vurdere et scenario hvor Høgsfjordsambandet driftes i kommersiell regi som supplement til Ryfast tunnelen. I denne situasjonen vil man ikke ha behov for å skaffe en ferge på Tau-Stavanger strekningen ved stengning av Ryfast tunnelen fordi en fergedrift allerede er til stede.

Generelt etterlyses mer analyser av muligheter knyttet til et helhetlig fergetilbud. Svært lite blir sagt i forhold til dagens andre ferge- og båtruter samt nye muligheter i fremtiden og dermed behov for å opprettholde kaier.

Vedlikeholdsfaser

Rådmann viser til vurderinger i rapporten som tilsier at når begge veilenker er på plass og én blir stengt, kan trafikken kjøre gjennom den andre. Det er lagt til grunn at med to løp i begge tunneller vil det bli en sjelden hendelse at begge tunnellop på en tunell blir stengt. Rådmann stiller likevel spørsmål til denne løsningen ettersom det vil bety en veldig lang omvei. Beregninger i delrapport 2 beregner at man vil bruke over 4 timer ekstra kjøring med normal trafikkavvikling mellom Nord Jæren og Strand hvis Ryfast blir stengt og gjennom Ryfylke hvis Rogfast blir stengt.

Rådmannen stiller spørsmål om denne tilnærming er robust. Erfaring viser at undersjøiske tunneller trenger vedlikehold hvor et løp kan bli stengt i perioder. Ettersom både Ryfast og Rogfast er veldig lange tunnellop vurderes det som sannsynligheten at de vil trenge proporsjonalt mer vedlikehold en dagens tunell ettersom lengden også vil gjøre vedlikeholdet mer komplekst. Det vurderes heller ikke som urealistisk at et kjøretøy får motorstopp eller kollisjon eller brann kunne oppstår i det andre løp på samme tid.

Tidsfaser

Rådmann i Sandnes etterspør mer utdypende vurderinger av scenarier hvor Ryfast åpnes flere år i forkant av Rogfast. I denne perioden vil man være avhengig av kapasitet og værforhold på ferge over Boknafjorden. Det vurderes som hensiktsmessig i en slik situasjon at Høgsfjordforbindelsen bør opprettholdes inntil videre for å gi et mer robust veinett.

3.2 Samfunnsmessige konsekvenser

Rådmannen etterlyser en mer omfattende utredning av fordeler og ulemper for langsiktig samfunnsutvikling ved avvikling av fergekaier i påfølgende arbeid med strategisk plan for fergekaier. Det vektlegges at f.eks. tilgjengelighet, muligheter for kommersiell fergedrift, trafikkbilde, bymessige strukturer og næringsutvikling bør inngå som viktige utredningstema før nærmere vurderinger og beslutning om eventuelt avvikling av fergekaier blir vurdert og besluttet.

Muligheter for kommersiell fergedrift

Rådmannen etterlyser en vurdering av muligheter for fremtidig fergeløsninger med kommersielle drift. Samferdselsdepartementet åpner for at ferger kan driftes på kommersiell basis. At forbindelsen over Høgsfjorden er så kort tilsier at ruten kan bli aktuell å driftes i fremtiden, eksempelvis ved elektriske ferge.

Trafikkutvikling

Rådmannen forventer større trafikkvolumer gjennom begge tunellene med etablering av Ryfast og Rogfast. En god del av den samlede trafikkmengden vil kunne føres til/fra E39 sør for Stavanger i denne situasjonen. Det vil kunne bety at mer kapasitet blir nødvendig i strekningen mellom Sandnes og Stavanger. Rådmannen etterspør vurderinger av hvorvidt opprettholdelse av Høgsfjordsambandet vil kunne avlaste en slik situasjon og bidra til at Nord Jærens veinett kan fungere mer som 'et nettverk', og bli mindre sårbart og mindre utsatt for køer.

Turisttransport

Sandnes kommune ønsker å bidra positivt til vekst i turistnæringen med gode og attraktive koblinger til Lysefjord-området. Innenfor en turismerettet transport er effektivitet ensbetydende med attraktivitet. Transporten kan være en viktig del av opplevelsen. Eksempler på denne typen transport er erfart på strekninger som Flåmsbanen, Telemarkskanalen og Hurtigruten og mange likende attraksjoner i utlandet. Disse formene for turisttransport gir avslappende reiser gjennom viktig natur og kulturlandskap og gir en opplevelse av områdene som moderne vei og tunnel ikke gir mulighet for.

Reisestrømmer

Dersom fergekai og fergestrekning Lauvvik- Oanes blir avviklet blir Høgsfjorden omstilt fra et sterkt bindeledd til en sterk transportbarriere. Uten ferje over Høgsfjorden blir det mye lengere til arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud i Sandnes for innbyggere i Strand og Forsand. For Sandnes og andre steder sør i fylke blir det en lang omvei til regionale målpunkt som Prekestolen og Lysefjorden. Dette vil bety mye ekstra kjøring og tidsbruk. I tillegg vanskeliggjøres koblinger mellom turistmål som Preikstolen, Landa, Bakernes Paradis, Region Vests Vegmuseum, Byrkjedalstunet samt Lysefjords andre attraksjoner og turen over Rv 45 /Fv500.

3.3 Konklusjon

Rådmannen viser til vurderingene som er beskrevet i saken og anbefaler at følgende muligheter bør utredes nærmere i det videre arbeidet med strategisk plan for fergekaier:

- Opprettholde kaiene på Lauvvik og Oanes med vedlikehold og drift i regi av Statens vegvesen eller fylkeskommunen.
- Utforske muligheter for kommersiell drift av fergesambandet i samarbeid med omkringliggende kommuner
- Beholde kaier på Lauvvik og Oanes for Turistferge(sommer) og Kombibåten
- Beholde disse kaiene brukelige i flere år etter åpning av Rogfast for å gi sikre høy beredskap samt muligheter for nye ferge tilbud.

4. Videre samarbeid

Rådmannen vektlegger at Sandnes kommune vil ha relevante innspill og stor interesse i måten fergekaien på Lauvvik blir benyttet og hvordan tilkobling av Sandnes inn mot Ryfylke og Lysefjorden området kan håndteres i fremtiden. Vi ser frem til et tett samarbeid om strategisk plan for fergekaier.

Forslag til vedtak:

1. Sandnes kommune ber om at følgende muligheter vurderes nærmere i videre arbeidet med strategisk plan for fergekaier:

- Opprettholde kaien på Lauvvik og Oanes med vedlikehold og drift i regi av Statens vegvesen eller fylkeskommunen.
- Utforske muligheter for kommersiell drift av fergesambandet i samarbeid med omkringliggende kommuner
- Beholde kaier på Lauvvik og Oanes for Turistferge(sommer) og Kombibåten

- Beholde disse kaiene brukelige i flere år etter åpning av Rogfast for å gi sikre høy beredskap samt muligheter for nye ferge tilbud.
2. Sandnes komme etterlyser et tett samarbeid om utredninger og anbefalinger i det videre arbeid med strategisk plan for fergekaier.

Rådmannen i Sandnes, 08.11.2016

Bodil Sivertsen
rådmann

Kristin Barvik
kommunaldirektør

Vedlegg:

Strategisk plan for fergekaier i Rogaland - Høring; Del 1 - status for ferge - og hurtigbåtkaier; Del 2 - Vurdering av sikkerhets og beredskapssituasjon etter åpningen av Ryfast Rogfast

Dokumentet er ikke signert da Sandnes kommune benytter elektronisk godkjenning.