

2018

Temaplan - Samferdsel



Kvitsøy kommune

Utkast FSK 20.11.18

1. Innholdsfortegnelse

1. Innhold	1
2. Innledning	2
2.1. Bakgrunn og forankring.....	2
2.2. Forutsetninger for planarbeidet.....	2
2.3. Samferdsel – mer enn et godt ferjetilbud	3
3. Dagens situasjon – Beskrivelse av nåsituasjonen	4
3.1. Kommunikasjoner og infrastruktur.....	4
3.2. Båt- og busstilbud.....	5
3.3. Havner, sjøtransport og farleder.....	5
3.4. Inn- og utpendling.....	6
3.5. Fylkesveier og kommunale veier.....	6
3.6. Fastlandsforbindelsen Rogfast – Vedtak og byggeperiode.....	7
3.7. Trafikksikkerhet.....	8
4. Endringer/framtid – Langsiktige muligheter og utfordringer	8
4.1. Kvitsøy – fra båtavhengig til landfast.....	8
4.2. Kollektivtilbud – Mulighetsrom.....	9
4.3. Veinett, parkering og trafikksikkerhet.....	10
4.4. Havner, sjøtransport og farleder.....	10
4.5. Miljøprofil og bærekraft.....	11
5. Oppsummering	12
6. anbefalinger og målsetting	13

2. Innledning

2.1 Bakgrunn og forankring

Kvitsøy kommune er i prosess med rullering av kommuneplanen som er kommunens overordnede styringsdokument, og samfunnsdelen har følgende overordnet målsetning for Kvitsøysamfunnet:

«Kvitsøys særpreget og kvaliteter som bærekraftig og levende kystsamfunn skal bevares, og samfunnsutviklingen i fremtiden skal skje med sterk grad av lokal styring og medvirkning. Derfor må Kvitsøy være egen kommune.»

I forbindelse med rullering av kommuneplan er samferdsel på kort og lang sikt et av områdene kommunestyret har valgt å se nærmere på. I forbindelse med slikt planarbeid er det mange forhold som skal tas hensyn til. Planarbeidet skal forankres i kommunen, både politisk og administrativt. Det skal også være involvering og medvirkning av innbyggerne.

Kommunen har i samarbeid med konsulentselskapet Blåne ledet befolkningen gjennom flere folkemøter og befolkningen har gitt mange innspill om ulike tema. I forhold til temaet samferdsel kom det i møtene frem at innbyggerne har fokus på miljøvennlighet, ønsker et godt og rimelig samferdselstilbud, er opptatt av transport internt på øya, hadde ideer om Kvitsøy som et bilfritt samfunn, og vil være en trafikksikker og sykkelvennlig kommune.

I tillegg er det nasjonale forventninger knyttet til kommunal planlegging, spesielt knyttet til planprosess, men det legges også vekt på bærekraftig areal- og samfunnsutvikling, attraktivitet og klimavennlighet.

2.2 Forutsetninger for planarbeidet

Det er også regionale og nasjonale forventninger knyttet til kommunal planlegging, spesielt knyttet til planprosess. Det legges vekt på bærekraftig areal- og samfunnsutvikling, attraktivitet og klimavennlighet.

De nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging utarbeides hvert fjerde år. Regjeringens Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015) beskriver forventninger knyttet til gode og effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling, attraktive og klimavennlige by- og tettstedesregioner

Sammen med statlige planretningslinjer og rikspolitiske retningslinjer danner dette grunnlag for nasjonale føringer for kommunens planlegging. Nærmere informasjon om styringsdokumentene er gitt på www.planlegging.no

Det er også utarbeidet en rekke regionale planer og strategier, som er førende for kommunens planlegging og satsing innenfor de ulike sektorene. Oversikt over gjeldende planer og strategier finnes på <http://www.rogfk.no/Plan-Rogaland/Regionale-planer-og-strategier>



FNs bærekraftsmål som ble vedtatt i 2015 gjelder for alle land og er et «veikart» for den globale innsatsen for bærekraftig utvikling. Bærekraftmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, og er i dag retningsgivende for alt planarbeid. Kvitsøy kommune er en del av en større verden, og med mål om å være et bærekraftig og levende kystsamfunn, bør også disse bærekraftmålene vektlegges av Kvitsøy. Dette er forhold som Kvitsøy kommune må vektlegge i forbindelse med at temaet «samferdsel på kort og lang sikt» sees på.

2.3 Samferdsel - mer enn et godt ferjetilbud

Samferdsel omfatter transport av gods, personer og informasjon lokalt, regionalt og internasjonalt. Til samferdselssektoren hører planlegging, forvaltning og drift av anlegg (vei, bane, havner, fyr, radiomaster, telefonlinjer, vannforsyning og avløpsnett, bredbånd osv.); og utvikling, vedlikehold og kontroll av transportmidler (bil, jernbanetog, fly, båt osv.).

Som båtavhengig øykommune er Kvitsøy naturlig nok både opptatt av, og avhengig av et velfungerende og godt båt-tilbud. Mange av våre innbyggere pendler daglig til sitt arbeidssted på fastlandet, og i dagens samfunn er god kommunikasjon med omverdenen i mange tilfeller avgjørende for om folk vil velge å bosette seg på et sted som Kvitsøy. For det lokale næringslivet er også et godt samferdselstilbud alfa og omega. Innbyggerne har gjennom folkemøter gitt gode innspill på temaet og understreket viktigheten av et godt samferdselstilbud. Fremtidig samfunnsutvikling, attraktivitet og klima henger også tett sammen med temaet.

Samferdselstilbudet til og fra Kvitsøy ivaretas i dag med ferje og hurtigbåt, men i fremtiden vil Kvitsøy bli landfast gjennom veiprojektet Rogfast. Realiseringen av Rogfast gjør at vi må tenke annerledes om samferdsel på lang sikt enn på kort sikt. Byggingen av Rogfast vil føre til en midlertidig befolkningsvekst i form av at anslagsvis 100-200 personer til enhver tid vil være på jobb i anleggsområdet. Det er også sannsynlig med økt kjøretøytrafikk i byggeperioden. I tillegg til dette legger kommuneplanen opp til en folkevekst fra 540 innbyggere i dag til 700 innbyggere. Utenom dette har vi fritidsbeboere, og en mulig satsing på turisme som kan generere enda flere både dagsturister og overnattingsgjester.

Med bakgrunn i dette er viktigheten av et til enhver tid godt nok samferdselstilbud avgjørende, og dette må det jobbes kontinuerlig med for å ivareta. Her er god kommunikasjon og samarbeid med Rogaland fylkeskommune avgjørende. Samtidig bør Kvitsøy kommune planlegge for nye tider og samferdselsløsninger. Når vi ikke lenger er båtavhengige er det fortsatt viktig med et godt kollektivtilbud inn til fastlandet. Målet må være å begrense fremfor å bidra til mer biltransport fremover, og for å få til det er et utvidet og bedre kollektivtilbud avgjørende. For å lykkes må kollektivtilbudet være så enkelt å ta i bruk at folk velger dette fremfor å kjøre egen bil. Her spiller antall systemskifter, kostnad, kapasitet og frekvens en avgjørende rolle.

Vår beliggenhet i forhold til sjøtransport og farleder innebærer at vi også har et fokus på dette når vi omtaler samferdsel. Her finnes et mulighetsrom i forhold til f.eks. fremtidig og ny næringssatsing. Med vår beliggenhet er Kvitsøy ei øy i et hav av muligheter.

Transport og samferdsel internt på øya vår er viktig, og vil bli enda mer viktig med realisering av Rogfast. Veinettet på Kvitsøy er ikke bygd for store mengder trafikk og er derfor sårbart. Med mulighet for økt trafikkmengde og flere innbyggere bør det sees på løsninger for å ivareta dette med særskilt fokus på trafiksikkerhet. I spesielt sårbare områder som Ydstebøhavn og Leiasundet må trafikkbegrensning vurderes. I tråd med innspill i folkemøtene bør det fokuseres mer på miljøvennlige valg av transportmiddel. Flere på Kvitsøy har El-bil i dag, og en bør se på om det er mulig å tilrettelegge for at enda flere velger dette i fremtiden. Å tilrettelegge i enda større grad for gåing og sykling er også en måte å begrense biltrafikk på. Med korte avstander som på Kvitsøy er sykkel/El-sykkel et godt alternativ til bil. En miljøvennlig lokalbuss med flere avganger lokalt vil også kunne bidra til å begrense behovet for bil på Kvitsøy.

3. Dagens situasjon – Beskrivelse av nåsituasjonen

3.1 Kommunikasjoner og infrastruktur

For å ivareta målet om å være et bærekraftig og levende kystsamfunn er god kommunikasjon og infrastruktur avgjørende. Kvitsøy ligger sentralt plassert midt i skipsleia i Boknafjorden, og har dermed hatt en sentral plassering gjennom historien spesielt når sjøveien var den viktigste transport-åren. Kvitsøy er fortsatt en båtavhengig kommune. Med hurtigbåt og ferje knyttes kommunen til Sør-Rogaland med anløps-/avgangs-kai på Mekjarvik i Randaberg kommune. Våren 2017 ble imidlertid Rogfast vedtatt, og planen er at Kvitsøy vil bli landfast innen 2026. Rogfast vil bety kort vei til både Haugalandet og Nord-Jæren/Stavangerregionen.

Når det gjelder utbygging av kommunikasjoner og infrastruktur er Kvitsøy for en stor del avhengig av prosjekter som finansieres og settes i gang av storsamfunnet. Kommunen har samarbeid med nabokommuner om det interkommunale selskapet IVAR som har ansvaret for vannforsyning, renovasjon og avløpsnett, og også Lyse som sikrer strøm. Ny

vannledning som en direkte konsekvens av Rogfast-prosjektet har gitt Kvitsøy en betydelig bedre og sikrere vannforsyning. Det er også bygd ut fiber i hele kommunen (2017).

3.2 Båt- og busstilbud

Kvitsøy har i dag kommunikasjon med fastlandet via ferje og hurtigbåt. Det er ti avganger hverdager og åtte avganger helgedager mellom Kvitsøy og Mekjarvik. Kvitsøysambandet skal ut på anbud i løpet av 2018 og ny kontrakt vil etter planen starte opp i løpet av 2019. Dette vil forhåpentligvis gi Kvitsøy et forbedret ferjetilbud.

Til de fleste ferjeavgangene er det bussforbindelse mot Stavanger, men noen avganger lørdag og søndag mangler dette. Det er også en lokalbuss på Kvitsøy som kjører til/fra utvalgte ferje- og hurtigbåtaganger/ankomster (morgen og ettermiddag).

Hurtigbåten har to avganger mot Mekjarvik og Stavanger sentrum daglig, og en avgang fra Stavanger sentrum via Mekjarvik mot Kvitsøy om ettermiddagen, tilpasset arbeidspendlere og skoleelever fra Kvitsøy.

Det jobbes kontinuerlig og målbevisst for et best mulig ferje-, hurtigbåt- og busstilbud. Formannskapet har utarbeidet og vedtatt en samferdselsstrategi i forhold til dette.

3.3 Havner, sjøtransport og farleder

Kvitsøy deltar ikke i noe interkommunalt havnesamarbeid, og frem til 1.1.2010 var det Kystverket i Haugesund som fungerte som havnemyndighet og behandlet saker etter havne- og farvannsloven i Kvitsøy. Kystverket eier/forvalter fortsatt noen av de gamle havnene i kommunen. Det er igangsatt et prosjekt for å få fullstendig oversikt over hvilke kaier/havner dette gjelder og hvordan eierskap og drift best kan organiseres i fremtiden.

I gjeldende havne- og farvannslov er ansvaret som havne- og farvannsmyndighet overlatt til den enkelte kommune. I Kvitsøy er ansvaret for saksbehandling etter havne- og farvannsloven lagt til sektor for plan og utvikling. Fordelingen av forvaltningsansvar og myndighet i sjø fordeles mellom stat og kommune. Staten v/ Kystverket har ansvaret i hovedleder og bi-leder, og i sjøområdene som ligger fra 1 til 12 nautiske mil utenfor grunnlinjen (territorialfarvann). Kommunene har ansvaret i sjøområdene som ligger ut til grunnlinjen med tillegg av 1 nautisk mil utenfor, samt i lokalleder og havneområder. Fyrlykter og andre navigasjonsinnretninger (lanterner, overretter, staker og jernstenger m.m.) er fremdeles Kystverkets ansvar. De mange gamle vardene og stakene i Kvitsøy er en del av historien vår.

Kvitsøys mest sentrale havn i dag og selve inngangsporten til kommunen er ferjekaien i Vollsøy som staten/fylkeskommunen har ansvaret for å drifte. Gamlekaien i Ydstebøhavn var hovedkaien i kommunen fra den ble bygget i 1913 til 1970-tallet før ferjekaien på Vollsøy ble bygget. Dette var da anløpsstedet for skyssbåten/"Dampen". I dag driver kommunen den som gjestehavn. Kommunen eier også kaier rundt Hummermuseet på Grønningen, og det er

tilrettelagt for en naturhavn i sørvestre del av friområdet Grønningstraen. Friluftsrådet har i samarbeid med kommunen satt ut en rekke båtfester innen dette kommunale friområdet og i utvalgte holmer. Det finnes også en rekke andre mindre kaier både i offentlig og privat eie i Kvitsøy.

3.4 Inn- og utpendling

I 2018 bodde totalt 271 sysselsatte innenfor Kvitsøy kommune sine grenser (SSB). Om lag 130-150 av disse har sitt arbeid utenfor kommunen. Pendlerne er en viktig gruppe for Kvitsøy kommune. De har sitt arbeid i andre kommuner, men betaler skatt til Kvitsøy og bidrar dermed i stor grad til at lokalsamfunnet kan eksistere både økonomisk og kulturelt.

Det å pendle over lange strekninger kan være en belastning. I Kvitsøy har pendlerne en ekstra belastning ved at de er avhengig av båt og må krysse en tøff havstrekning for å komme på jobb. Ferje- og hurtigbåttilbudet er imidlertid etter hvert blitt så godt at de fleste kan få en akseptabel arbeidsdag på jobb og samtidig noe tid hjemme. Det er kontinuerlig fokus på forbedringer i kommunikasjonene mot Stavanger som kan gjøre hverdagen enklere for pendlerne. Kvitsøy kommune har samarbeidet med regionale myndigheter og fått et betydelig forbedret ferjetilbud (i 2013), og jobber for enda bedre tilbud i forbindelse med ny ferjekontrakt (fra 2019).

Det finnes også befolkningsgrupper som ikke er bosatt i Kvitsøy, men som oppholder seg i kommunen store deler av tiden. Disse bruker også kollektivtilbudet. Dette gjelder de som pendler inn til kommunen fra nabokommunene, de som har hytter og fritidsboliger i kommunen, turister og andre besøkende. Ved bygging av Rogfast vil dette også omfatte de om lag 100-200 menneskene som til enhver tid vil være tilknyttet anleggsarbeidet.

Det antas å være rundt 40-60 personer som pendler til Kvitsøy kommune. De som pendler inn til kommunen er ansatte i kommunen, i kystverket og i lokale næringsbedrifter. De er viktige for at Kvitsøy skal kunne ha et aktivt næringsliv og et offentlig tjenestetilbud.

3.5 Fylkesveier og kommunale veier

Veinettet på Kvitsøy består av 6,5 km fylkesveg og ca. 1,6 km kommunale veier, i tillegg til private veianlegg. Fylkesveien mellom ferjekaien og Ydstebøhavn er nyasfaltert og i god stand med gang- og sykkelvei på hele strekningen fra ferjekaien til skolen og frem til kombisenteret. Bredde og standard på veien er tilpasset dagens trafikkmengden. Det at fylkesveien har en maksimal bredde på ca. 8 meter sikrer også at farten er begrenset, og bidrar således til at trafiksikkerheten er rimelig god. Det er gjennomført trafiksikkerhetstiltak gjennom Ydstebøhavn. Standarden på veinettet fra skolen mot Leiasundet er i en noe dårligere forfatning, og uten gang- og sykkelvei. I anleggsfasen til Rogfast, er det avtalt med SVV at mindre utbedringer og forbedringer av denne strekningen skal gjennomføres. Dette blir først iverksatt når utførende entreprenør er valgt. Som en del

av Rogfast skal det etableres ny vei i dagen på Kvitsøy med tilhørende fortau som vil bedre trafiksikkerheten på denne strekningen betraktelig.

Veien gjennom tettstedet Leiasundet og broene mellom Hellesøy og Krossøy vil ikke bli berørt av Rogfast, men det kan være behov for tiltak langs denne veistrekningen. Særlig er situasjonen vanskelig der fylkesveien ender ved den gamle skyssbåtkaien i Leiasundet. Dette er også stedet der turister som skal besøke kommunens turistattraksjon Steinkorset parkerer, og både beredskapssituasjonen og parkeringsforholdene her er dårlige. Dette er det mål om å se nærmere på i forbindelse med reguleringsplan for Leiasundet.

De aller fleste veistrekningene i Kvitsøy er fylkesveger. Fv. 551 går fra Ferjekaien på Vollsøy til Ydstebø. Fv. 552 går langs Skjeraveien fra kombisenteret til fotballbanen. Fv. 553 går til Haaland. Fv. 554 går til Nordbø. Fv. 555 går fra krysset ved aktivitetshallen til Leiasundet. Det finnes gang og sykkelvei langs fv. 551 mellom ferjekaien og kombisenteret, og langs fv. 555. fra krysset ved hallen frem til skolen. Det er Rogaland fylkeskommune som har forvaltningsansvaret for fylkesveiene. Ansvar for vedlikehold ligger fremdeles hos Statens Vegvesen. Rogaland fylkeskommune har vurdert å overføre forvaltningsansvaret til den enkelte kommune, og Kvitsøy kommune har i høringsssvar gitt uttrykk for at det ikke er ønskelig fra kommunens side. Dette med bakgrunn i bemanning/kapasitet og økonomi.

Parkering er en utfordring på Kvitsøy, og biler blir i stor grad parkert langs veiene. Dette er spesielt en utfordring i de tette områdene i Ydstebøhavn og i Leiasundet der bebyggelsen ble oppført i en tid da det ikke var behov for parkering ved husene. Dette innebærer dårlig fremkommelighet for utrykningskjøretøy og andre større kjøretøy, og det bidrar i tillegg til dårlig trafiksikkerhet i enkelte områder.

Trafiksikkerhet har vært prioritert og kommunen har fått trafiksikkerhetsmidler og gjennomført tiltak i Ydstebøhavn. Fokus på trafiksikkerhet bør prioriteres høyt også i årene som kommer frem mot Rogfast som vil gi betydelig økt trafikkmengde. Det er i vedtatt arealplan lagt til rette for parkering og stoppested for buss ved tunnelåpningen.

3.6 Fastlandsforbindelsen Rogfast – vedtak og byggeperiode

E39 Rogfast er en viktig brikke i utviklingen av Kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim. E39 Kyststamveien inngår i det overordna transportnett i landet slik dette er definert i Nasjonal transportplan. Prosjektet skal medvirke til å utvikle et sammenhengende godstransportsystem med tilførsel mot de sentrale havnene og andre knutepunkt langs Vestlandskysten. Rogfast skal også medvirke til å utvikle et felles bo- og arbeidsmarked for Nord-Jæren og Haugalandet. Prosjektet er vedtatt og påbegynt.

For en mindre øykommune som Kvitsøy vil dette prosjektet kunne få store følger for samfunnslivet og samfunnsutviklingen. Dette er endringer og utfordringer man må ta høyde for både på kort og på lang sikt.

I selve byggeperioden vil det sannsynligvis på det meste oppholde seg opp mot 200 personer tilknyttet anleggsarbeidet. Kommunen må kunne ivareta også disse i forhold til servicetilbud mm. Også i forhold til fremtidig ferje- og hurtigbåttilbud er det viktig å få regionale myndigheter til å ta inn over seg at behovet blir større i byggeperioden.

Det vil bli tatt ut enorme mengder med steinmasser fra berggrunnen under sjøen ved bygging av prosjektet. Store deler av disse massene skal brukes til å fylle ut områder i sjø på Kvitsøy. Disse fyllingene vil gi Kvitsøy nye arealer som i hovedsak er regulert til næring. Dette gir Kvitsøy en unik mulighet til å satse på, og legge til rette for ny næringsvirksomhet på Kvitsøy i fremtiden. Med sin beliggenhet midt i Rogaland, i tilknytting til Norges mest trafikkerte havområde og med tilgang til friskt sjøvann og havressurser, kan dette området bli et svært viktig regionalt næringsområde.

Prosjektet reiser også andre spørsmål, som hvordan fremtidens kollektivsystem til og fra Kvitsøy skal bli, hvordan arealene rundt ferjekaien skal brukes når ferjesambandet legges ned osv. Vil Kvitsøy bli overstrømmet med dagsturister i bil langs de smale veiene, og hva da med parkering og trafiksikkerhet? Vil det bli press på bønder, politikere og andre for kjøp av arealer til utbyggingsformål, osv. Kvitsøy må strebe etter å være best mulig rustet for fremtiden og da må det legges gode planer i forhold til dette nå.

3.7 Trafikksikkerhetsplan

Trafikksikkerhetsplanen er kommunens verktøy for å hindre trafikkulykker og å skape et trygt og sikkert lokalsamfunn. Denne planen bør rulleres hver kommunestyreperiode, og den danner grunnlag for å søke fylkeskommunen om trafikksikkerhetsmidler. Med Rogfast i vente er det naturlig å sette spesielt fokus på den kommende trafikksituasjonen som kan oppstå. Kvitsøy kommune bør vurdere å få status som trafikksikker kommune.

4. Endringer/framtid – Langsiktige muligheter og utfordringer

4.1 Kvitsøy - fra båtavhengig til landfast

Bakgrunnen for de største endringene Kvitsøy står overfor i fremtiden er Rogfast. Det å gå fra å være en båtavhengig øykommune til å bli en landfast kommune vil endre hele Kvitsøysamfunnet, på godt og på vondt. For å møte disse endringene på best mulig måte er det avgjørende å ta realitetene inn over seg, være i forkant og å lage gode planer. Samferdsel har vært, og er en av de aller viktigste og høyest prioriterte sakene på Kvitsøy. Mye energi er brukt for å ivareta og forbedre båttilbudet vårt. Mange ser frem til å bli landfaste og slippe å forholde seg til ferje- og hurtigbåtruter. I fremtiden er det kollektive løsninger gjennom tunnelen som blir viktig, samt mobilitetsutvikling lokalt og innad på Kvitsøy.

4.2 Kollektivtilbud - Mulighetsrom

Rogfast vil gi Kvitsøybuen større fleksibilitet i forhold til det å reise til og fra øya, men vi kan fort ende opp med å bli mer bilavhengige. Det er fokus på bomringer, rushtidsavgifter og kollektivtilbud på fastlandet. Det må jobbes for at også Kvitsøybuen blir ivaretatt i dette.

Når det planlegges for fremtidens samfunn, er det naturlig og viktig å tenke hvordan kollektivtransporten skal foregå etter Rogfast. Deler av befolkningen disponerer ikke egen bil. De vil være avhengig av kollektivtransport for å komme til og fra servicetilbudene både internt i kommunen, og til arbeidsplasser og servicetilbud både nord og sør i fylket. Det er målsetting om å få flere til å reise kollektivt og for at folk på Kvitsøy skal ha den muligheten må det legges til rette for et godt og fleksibelt tilbud.

Utviklingen innen transportsektoren skjer raskt, og i dag vet vi sannsynligvis ikke hva som vil være den mest gunstige og fornuftige transportmåten når Rogfast står ferdig. Det er i dag stort fokus på effektivitet, systemskifter og sømløshet i kollektivtilbudet. Målet for Kvitsøysamfunnet bør være et kollektivsystemet som blir så bra og lønnsomt at det kan konkurrere med privatbilen. Da vil både pendlere og skoleungdom kunne kjøre kollektivt til/fra Stavangerområdet og Haugalandet. Å få et fremtidig transportsystem til å fungere er en oppgave for regionale myndigheter. Det blir viktig å vurdere hvor det er behov for busstopp, venterom, parkeringsplasser osv. lokalt, slik at fremtidens kommunikasjonssystem vil kunne fungere på en best mulig måte.

Et viktig spørsmål i forhold til dette er også om det er best at store busser snur ved tunnelåpningen eller om de skal kjøre lenger inn på øya for å samle opp passasjerer. Dagens ferjekai eller området ved brannstasjon eller kommunehus kan da vurderes som buss-stoppested. Her bør trafikkikkerhet og trafikkbegrensning spille en viktig rolle i vurderingene. Vi har i dag et par lokale bussavganger, og å utvide et slikt alternativ kan være gunstig. Mindre busser som kan bevege seg lett langs de smale veiene gjennom Ydstebøhavn og Leiasundet, og som har god kommunikasjon med et overordnet kollektivnett på/mot fastlandssidene, er kanskje det ideelle for Kvitsøy i fremtiden. Ordningen med «Hent-meg-buss» som er testet ut i Sauda bør vurderes som en løsning også på Kvitsøy. Kolumbus har tatt rollen som mobilitetsutvikler og ulike løsninger som er lokalt tilpasset må vurderes i samarbeid med fylkeskommunen/Kolumbus.

Endringer åpner ofte opp for nye løsninger. Kvitsøy kommune må vurdere det mulighetsrommet som åpner seg med Rogfast. Kanskje er det helt nye løsninger som kan testes ut på Kvitsøy? Morgendagens teknologi og transportløsninger kan være helt andre om 10 år enn de vi kjenner i dag. Kvitsøy bør være åpen for nye muligheter innenfor transport og gjerne stille seg tilgjengelig og gjøre seg attraktiv som testkommune. I forbindelse med oppsummeringen fra folkemøtene ble det skissert noen symbolhandlinger og suksesskriterier som bygger under det å tenke trafikkisikre og miljøvennlige løsninger for å verne om det trygge, vakre og rene. Å kombinere disse tankene med det å tenke moderne i forhold til samferdsel kan gi rom for gode, fremtidsrettede og bærekraftige løsninger. En slik

offensiv og innovativ tilnærming kan bidra til helt spesielle og godt lokalt tilpassede transportløsninger som kan bidra til et best mulig tilbud til våre innbyggere.

4.3 Veinett, parkering og trafiksikkerhet.

Det kan forventes mer trafikk i forbindelse med både anleggsperioden, når tunnelen åpner, og når/dersom Rogfast blir bompengefri kan det forventes en ytterligere trafikkøkning. Dette kan skape utfordringer for dagens vegnett i kommunen i tillegg til de utfordringene vi allerede ser med smale veier og mangel på parkeringsplasser. Skolevei og myke trafikanter må prioriteres.

Parkering er allerede i dag en utfordring, og den utfordringen vil ikke bli mindre med Rogfast om det ikke planlegges gode ordninger i forhold til dette. Her bør det tenkes knutepunkt og innfartsparkering. Det er planlagt parkeringsplasser ved tunnelåpningen, og det bør også vurderes andre områder på øya. Veiene på Kvitsøy takler dagens trafikkmengde, men om trafikken blir mangedoblet er ikke dagens veisystem godt nok. I flere områder vil utvidelse av veiene være umulig, og da er det eneste alternativet å legge opp til begrensninger for trafikk.

Områdene Ydstebøhavn og Leiasundet kan stenges for allmenn biltrafikk for å ivareta trafiksikkerhet og veinett. Dersom kun innbyggere i områdene og vareleveranser/utrykningskjøretøy har mulighet til å kjøre der vil det være mulig å holde trafikkmengden på dagens nivå. Frem mot åpningen av Rogfast anbefales det at dette legges til grunn i fremtidig planlegging.

Dersom det legges til rette for innfartsparkering og målet er å begrense biltrafikk, vil det også kunne skape grunnlag for lokalbuss og sykkelutleie eller liknende.

Kvitsøy kommune bør også i fremtiden etterstrebe at Rogaland fylkeskommune ikke overfører fylkesveiene og ansvaret for dem til kommunen, for å unngå store kostnader til veivedlikehold og andre tiltak.

4.4 Havner, sjøtransport og farleder.

Ferjedriften vil avvikles i forbindelse med åpning av Rogfast, men ferjekaien vil likevel ha funksjon som beredskaps-kai. Det bør samtidig være et mål for kommunen å finne en fornuftig og samfunnstjenlig bruk av ferjekaien og venterommet der. Gjestehavn bør vurderes.

Det er planlagt kai i tilknytning til næringsområdet på Krågøy, og i den forbindelse bør kommunen vurdere om det kan være hensiktsmessig å gå inn i et interkommunalt havnesamarbeid. Den sentrale beliggenheten og nærheten til både sjøtrafikken og E39 gjør næringsområdet attraktivt for andre og verdifullt for kommunen. Ansvaret for utviklingen av dette området må håndteres klokt, og også her vil samferdsel og tilgang spille en avgjørende rolle.

Båthavnene som kommunen har tilgang til og ansvar for har også utviklingspotensial. Til tross for at Kvitsøy blir mer tilgjengelig fra bil, bør det også legges til rette for tilgang fra båt. Historisk har aktivitet på og via sjøen spilt en viktig rolle på Kvitsøy, og det bør kommunen fortsatt stimulere til.

4.5 Miljøprofil og bærekraft

Dagens samfunn har fokus på klimavennlighet og nasjonale mål i forhold til dette er slått fast. Rogaland fylkeskommune har vedtatt målsettinger for sitt bidrag som Kvitsøy kommune har gitt sin tilslutning til. Vi har også vedtatt vår egen klima og energiplan. I tillegg spiller FNs bærekraftsmål også her en viktig rolle.

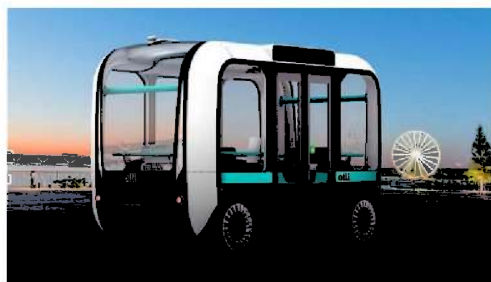
Gjennom både kommunens og fylkeskommunens areal- og transportplanlegging kan det, og bør det tilrettelegges for miljøvennlige valg. Avstandene på Kvitsøy er små og det er lett å ta seg frem på sykkel hele året. Bevisst satsing på gange og sykling med flere turveier, gang- og sykkelstier kan være med å bidra til at Kvitsøy blir et mer miljøvennlig samfunn.

Å bli landfast vil føre til mer biltrafikk, og Kvitsøys befolkning må vurdere hvordan vi skal møte den utfordringen. I forbindelse med kommuneplanrullering og folkemøter har det kommet innspill om at kommunen bør satse mer på alternativer til biltrafikk. Siden vi er en avgrenset kommune med korte avstander er det mulig å gjøre tiltak som kan fungere godt. Mulighetsrommet og innspill fra befolkningen handler om alt fra bilfri øy og/eller autonome busser, til det å satse mer på sykling og gange ved å tilrettelegge bedre for det. Det finnes mange nye og spennende satsinger som kan fungere godt på Kvitsøy.

Eksempler:



Podbike - Norsk sykkelinnovasjon



Autonome busser er allerede satt inn i trafikk flere steder i Norge

For å få enkeltpersoner til å endre vaner må det ofte settes inn konkrete tiltak/restriksjoner fra overordnet myndighet for å få til endring. Å bli bilfri, eller tilnærmet bilfri ville gitt Kvitsøy stor oppmerksomhet regionalt og nasjonalt. Det ville også gitt oss et klimavennlig image. Det er ikke sikkert at dette bør være fokuset og målet, men heller det at vi som samfunn kan bidra til et bedre klima for kommende generasjoner samtidig som mer fokus på gange og sykkel vil gi oss en betydelig folkehelsegevinst, samt en positiv profil som samfunn.

Å bli helt bilfri er kanskje for visjonært, men om vi hadde hatt tilgang på en miljøvennlig, billig og fleksibel transport-/kollektiv-løsning på øya vår, ja da ville vi jo ikke hatt et stort behov for bil! Kombinert med sykling og gange kan det vært en positiv og fremtidsrettet løsning for Kvitsøy.

Ferja er i dag vår viktigste uformelle møteplass. Når den forsvinner vil det kunne påvirke det sosiale aspektet, og dette kan det være fornuftig å ta med i videre planlegging. Tilrettelegging for møteplasser blir viktig, og samkjøring kan være en fornuftig løsning. Bildeling og bilkollektiv blir stadig mer vanlig og kan være et alternativ for Kvitsøy. I stedet for at vi alle eier og kjører hver vår bil, kan vi heller dele kostnadene med andre i det som kalles bildeling, bil-pool eller bilkollektiv. Dette kan også gi mindre behov for parkeringsplasser. Å legge til rette for lademuligheter for El-biler bør også sees på for å bidra til at flere velger utslippsfrie og miljøvennlige biler.

Kommunen bør frem mot realiseringen av Rogfast være åpen for nye muligheter innenfor transport, ha fokus på klimavennlige løsninger og sammen med Rogaland fylkeskommune/Kolumbus vurdere, og gjerne utrede ulike muligheter innen samferdsel og mobilitet både internt på Kvitsøy og til/fra Kvitsøy.

5. Oppsummering

Samferdsel er et viktig tema på Kvitsøy. Med Rogfast i sikte endres mye i forhold til temaet. Frem til Rogfast er ferdig vil et godt og fleksibelt båt-tilbud fortsatt være avgjørende, mens etter at Rogfast er realisert er det kollektivtilbud gjennom tunnel som må være fokuset. I tillegg er mobilitet internt på Kvitsøy viktig. Betydelig økning av trafikkmengde på Kvitsøy bør unngås fordi vegnettet ikke er bygd for det, men også av trafiksikkerhetsmessige og miljømessige hensyn. Det bør være fokus på innfartsparkering og tilrettelegging for å komme seg rundt på Kvitsøy ved bilfrie, klimavennlige og trafiksikre måter. Mulighetene er mange og forslag i folkemøter viser at befolkningen på Kvitsøy er åpne for å tenke nytt. Innbyggerne ser de trafikale utfordringene som kan komme og ønsker å begrense trafikkmengden fremfor å legge til rette for mer biltrafikk. Endringene vi står overfor utfordrer oss, men gir oss og mulighet og god anledning til å sette oss noen målsettinger som kan bidra til å utvikle Kvitsøysamfunnet videre i den retningen vi ønsker, der Kvitsøys særpreg og kvaliteter som bærekraftig og levende kystsamfunn blir ivaretatt. Trafiksikkerhet må alltid være i fokus.

6. Anbefalinger og målsetting

Frem til realiseringen av Rogfast skal det jobbes for et best mulig båt- og busstilbud.

- Gjennom innspill og kontakt med fylkeskommunen/Kolumbus.
- Samferdselsstrategien rulleres og tilpasses ved behov og danner grunnlag for våre innspill.

Det skal jobbes målrettet mot et godt kollektivtilbud til/fra Kvitsøy som ivaretar

Kvitsøybuen også etter realiseringen av Rogfast.

- Fylkeskommunen/Kolumbus utfordres til å tenke sammen med oss og utrede ulike kollektive muligheter.
- Fokus på fleksibelt tilbud for alle grupper.
- Få systemskifter, og jobbe for mulighet for sykkel på buss.
- Innfartsparkering som gir mulighet for å kombinere kollektiv og bil/sykkel både på Kvitsøy og på fastlandssidene.

Det skal jobbes for et godt, fleksibelt, miljøvennlig og fremtidsrettet transportsystem på

Kvitsøy.

- Transport på Kvitsøy må i størst mulig grad bygge på fornybar energi. Både innen privat- og offentlig sektor.
- Utrede nye muligheter innenfor transport og gjøre oss attraktiv som testkommune.
- Ha en offensiv og innovativ tilnærming som kan bidra til et best mulig tilbud for våre innbyggere.
- Bidra til at flere velger miljøvennlige biler (f.eks. El-bil) ved at det lages incentiver for å velge dette (f.eks. gratis ladestasjon).

Trafikksikkerhet skal prioriteres og legge føringer for valg av løsninger.

- Innarbeides i forbindelse med rullering av trafikksikkerhetsplan.
- Bli Trafikksikker kommune.

Det skal jobbes målrettet mot gode parkeringsløsninger og begrensnig av trafikkmengde i sårbare områder som Ydstebøhavn og Leiasundet.

- Bilfrie områder og/eller trafikkregulering må utredes og vurderes i all fremtidig planlegging.

Det skal i størst mulig grad tilrettelegges for gående og syklende.

- Tilrettelegge for sykkelutleie.
- Innfartsparkering.
- Fokus på tilrettelegging for gående og syklende i planarbeid.
- Iverksette holdningskampanjer.