
Saknr: 2020/290-1
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksgang

| Utval | Utv.saknr. | Møtedato |
|--|------------|------------|
| Hovudutval for samferdsel og mobilitet | | 28.04.2020 |
| Fylkesutvalet | | 30.04.2020 |

Utgreiing - båtsamband Bergen-Sotra

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tek høyringsuttalane til rapporten «Båtforbindelse mellom Nye Øygarden og Bergen» til orientering.

Samandrag

Hausten 2018 fekk Skyss utarbeidd ei utgreiing om mogleg båtsamband mellom nye Øygarden kommune og Bergen. Hovudpunkta og tilrådingane frå utgreiinga vart lagt fram som referatsak til utvalet for miljø og samferdsel (MISA) i april 2019 (RS 30/2019). Utvalet gjorde vedtak om å setje referatsaka som politisk sak, med vedtak om å sende saka på høyring til kommunane og relevant næringsliv.

I denne saka vert det gitt ein gjennomgang av høyringsuttalane som er motteke. Vedlagt saka ligg rapporten «Båtforbindelse mellom Nye Øygarden og Bergen» og høyringsuttalane.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

Saksframlegg er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Trafikkplan båt Hordaland vart lagt fram for politisk handsaming i fylkesutvalet i Hordaland i 2017 (PS 271/2017). Denne planen skal danne grunnlag for komande nye transportanbod for båt, med bakgrunn i mål og føringar i Kollektivstrategi for Hordaland og vedtekne regionale planar. Trafikkplanen omhandlar i hovudsak inneverande båtkontraktar i Hordaland, og gir ein gjennomgang av tilbod, passasjergrunnlag, økonomi og miljø med omsyn til moglege framtidige tiltak.

Fylkesutvalet vedtok trafikkplanen med nokre tilleggspunkt. Det vart mellom anna lagt til eit vedtakspunkt under punkt 2 «Bybåtsambanda skal utviklast med omsyn til trafikkveksten i Bergensområdet og med bruk av fornybar energi der mogleg», vedtakspunkt 2e:

«Utgreiingar og utvikling av moglege nye båtsamband, m.a. «bybane på sjøen» mellom bydelar i Bergen og Bergen og nabokommunar, vert ei prioritert oppgåve. Utgreiinga skal både sjå på transportarbeid og andre omsyn for by-, regional- og næringsutvikling.»

Vedtaket frå Trafikkplan båt dannar grunnlag for at Skyss hausten 2018 gjennomførte ei utgreiing om mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen, med fagleg bistand frå COWI (rapport vedlagt). Ramma for utgreiingsarbeidet har vore å sjå på moglegheiter for utvikling av eit tenleg driftsopplegg for hurtigbåt som kan avlaste trafikksituasjonen i vegsystemet i rushtida fram mot opning av nytt Sotrasamband. Avgrensinga er gjort ut frå at nytt Sotra-samband vil endre føresetnadane for reisemønster og etterspurnad av kollektivtransport, og venteleg og endre føresetnadane for eit eventuelt båtsamband.

Utgreiinga og tilrådingane i rapporten vart presentert for utvalet for miljø og samferdsel i møte 10.03.19, og lagt fram som referatsak 10.04.2019 (RS 30/2019). Utvalet gjorde vedtak om å setje referatsaka som politisk sak, og gjorde følgjande vedtak:

«Saka vert sendt på høyring til kommunane Sund, Fjell, Øygarden og Bergen, samt fellesnemnda i nye Øygarden og relevant næringsliv som til dømes CCB-basen og andre.»

Med bakgrunn i vedtaket er utgreiinga sendt på høyring til kommunane Fjell, Sund, Øygarden, Bergen, Fellesnemnda Nye Øygarden kommune, Vest Næringsråd, Coast Center Base AS, Naturgassparken Vest AS, Straume Næringspark og Sartor Holding.

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gi eit kort samandrag av utgreiinga, for så å gå gjennom hovudpunkta frå høyringsuttalane som er motteke.

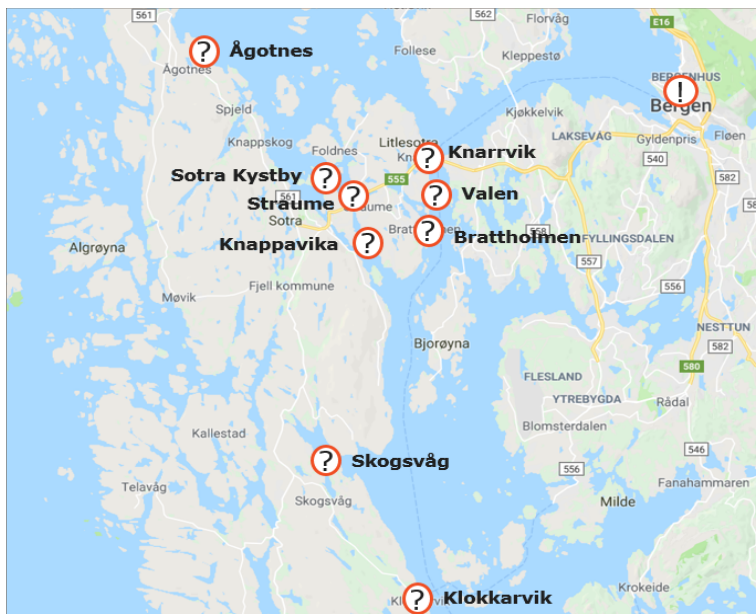
«Båtforbindelse mellom Nye Øygarden og Bergen» - kort samandrag

Utgreiinga av moglegheiter for nytt båtsamband er gjort med avgrensa rammer. I tillegg til avgrensinga i tidsperspektiv fram mot nytt Sotrasamband, tek utgreiinga ikkje for seg teknologiske og driftsmessige problemstillingar knytt til miljøløysingar eller -effektar. Her viser fylkesrådmannen til vurderingane som er gjort i Trafikkplan båt, særleg knytt til dagens to hurtiggåande bybåtsamband askøysambandet og nordhordlandsambandet.

Kommunane har vore involvert i utgreiingsarbeidet, og med anna gitt innspel om moglege kaiplasseringar, eigedomstillhøve knytt til infrastruktur, kommunale planar og diverse anna relevant faktagrunnlag. Representantar for kommunane Sund, Fjell og Bergen deltok i felles arbeidsmøte ved oppstart av arbeidet, og alle kommunane har hatt høve til å gje innspel og korrigeringar undervegs fram mot ferdigstilling av rapporten.

Det ligg eit breitt faktagrunnlag til grunn for utgreiinga, mellom anna dagens reisemoglegheiter, reisevanar og eksisterande kollektivtilbod, dagens transportbehov og etterspurnad etter kollektivtransport, lokaliseringsmønster med omsyn til busette og arbeidsplassar, og prognosar for vekst i den nye kommunen fram mot 2025.

Basert på innspel frå kommunane valde ein ut ni kaiplassar på Sotra, inklusive Litlesotra og Bildøy.



- Ågotnes
- Sotra Kystby
- Straume
- Knappavika
- Knarrvik
- Valen
- Brattholmen
- Skogsvåg
- Klokkarvik

Strandkaiaen er valt som kaiplassering i Bergen. Alle de ni alternativa er sila gjennom eit sett utvalde faktorar; seglingstid, seglingsforhold, forhold kring etablering av kaiplass, parkeringsmoglegheiter, moglegheit for matebuss, dekningsområde og forhold som gir grunnlag for eit konkurransedyktig kollektivtilbod. Alternativa er i tillegg vurdert i høve korleis lokaliseringa kan fungere på kort sikt som avlasting i anleggsfasen til nytt Sotra-samband. Basert på dette kriteriesettet er Ågotnes og Brattholmen sila ut for nærare vurdering.

Ut frå ei samla vurdering er tilrådinga ingen vidare oppfølging eller tiltak for dei utgreidda alternativa. Under er ei oppsummering av vurderingane som ligg til grunn for konklusjonane for Ågotnes og Brattholmen.

Ågotnes

Lokalisering på Ågotnes gir gode seglingstilhøve, det gir relativt kort seglingstid, og kaianlegg og parkeringsplassar er etablert og kan takast i bruk utan større anleggskostnader (føresett at ein finn ei løysing med kaieigar CCB). Seglingstida er estimert til 25 minutt, og legg til rette for timesdrift for eit ein-båtsamband. Etersom Ågotnes utgjør ein stor arbeidsplass gir det etterspurnad i begge retningar, og med det styrka effektivitet. Marknaden for eit slikt samband blir likevel vurdert som avgrensa. Plasseringa av kaiaen gir ekstra reisetid for dei som skal gå, sykle eller bruke buss, og eventuell matebuss til/frå Ågotnes terminal vil innebære ekstra omstiging for mange. Vidare ligg tyngda av passasjergrunnlaget sør for Ågotnes kai, som dermed svekkjer konkurransekrafta for båten med omsyn til total reisetid til/frå Bergen. Med utgangspunkt i timesdrift, gir eit slikt tilbod liten fleksibilitet for dei reisande og medverkar til å svekke attraktiviteten ved tilbodet samanlikna med bruk av eigen bil eller eit meir frekvent busstilbod.

Med utgangspunkt i serviceeffekt av timetilbod og konkurranseflate mot buss og bil er det anslått at båten grovt sett vil kunne ta ca. ein tredel av reisande til/frå Bergenhus i rush, derav halvparten tidlegare bilistar og halvparten busspassasjerar. Med desse føresetnadane vil båten kunne avlaste vegnettet med ca. 60 bilistar i aktuell retning både i morgon og ettermiddagsrush.

Økonomiske vurderingar er gjort med utgangspunkt i eit rushtidstilbod tilsvarande dagens nordhordlandsamband. Berekningane viser netto finansieringsbehov grovt estimert til ca. 13-15 mill. kr årleg, gitt tilgjengeleg båttype med kapasitet på ca. 145 passasjerar.

Ut frå ei samla vurdering gir båtsambandet avgrensa effekt på køtrafikken på Sotrabrua, og utgjør samstundes ein kostnadskreivjande måte å styrke transporttilbodet for relativt få personar. Løysinga vert difor ikkje tilrådd.

Brattholmen

Båttilbod lokalisert på Brattholmen kai vert vurdert å ikkje kunne vere eit konkurransedyktig tilbod som kan vege opp for ulempa det gir i form av omvegar og ekstra omstiging for reisande som kjem frå dei større bu- og arbeidsplassområda i Øygarden kommune. Antatt passasjergrunnlag sett opp mot årleg driftskostnad tilsvarande som Ågotnes-alternativet, gjer at løysinga ikkje vert anbefala.

Mogleg stopp for båt til og frå Leirvik, og for båt til og frå Rosendal, er vurdert. Utgreiinga viser til fleire problemstillingar ved å leggje til ekstra stopp på Sunnhordlandsruta, mellom anna stram utnytting av båten med omsyn til rutetider samt kapasitetsutfordringar på enkelte avgangar. Samla sett vil ulempe ved å tilføre eit ekstra stopp på Sunnhordlandsruta vere for store til å vege opp for fordelane med eit slikt ekstra stopp, og er såleis ikkje anbefala. Hardangerfjordekspressen har derimot ikkje dei same utfordringane knytt til tidsaspektet og kapasiteten, og opnar såleis for moglegheita for å innføre eit ekstra stopp med relativt få ressursar. Passasjereffekten er derimot vurdert som svært låg, også sett i høve dei samla reisestraumane over Sotrabrua. Utgreiinga viser likevel til at ei slik løysing kan gjere det mogleg å teste ut passasjerpotensialet med låg risiko, og samstundes gje eit supplerande tilbod for dei som vel å reise.

Gjennomgang av høyringsuttalane

Kommunane Fjell, Sund og Øygarden og fellesnemnda for Nye Øygarden kommune

Uttalen frå fellesnemnda for Nye Øygarden kommune har tilsvarande saksutgreiing og vedtak gjort i kommunane Fjell, Øygarden og Sund, med unnatak av to tilleggspunkt frå Sund kommune. Gjennomgangen under vil difor omfatte kommunane sine felles høyringsuttalar under eitt, og tilleggspunkta frå Sund kommune for seg.

Generelt vert utgreiinga sett på som eit godt utgangspunkt for vidare drøftingar av kollektivtilbodet og trafikktutfordringar for regionen. Det vert framheva at rapporten er godt gjennomarbeida, og med ein god presentasjon av vurderingane kring dei ni lokalitetane som er omhandla. Ein er samd i at fleire alternativ er sila bort ut frå eit midlertidig perspektiv, men er usamd i at ingen av alternativa er tilrådd å gå vidare med. Det vert gitt støtte til konklusjonane om at båtsamband er kostbare tiltak, men saknar vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane for regionane og næringslivet, både på kort og lang sikt.

I utgreiinga er reisetid frå før oljekrisa, då næringslivet var på topp i regionen, ikkje tatt med i vurderingane. Svingingar i næringslivet er ein kjent faktor for området, og som påverkar kjøpproblem og reisetid. Kommunane ser derimot ikkje at auka næringsaktivitet i kombinasjon med anleggsfasen i samband med nytt Sotrasamband er tilstrekkeleg tatt omsyn til i vurderingane av kor vidt eit midlertidig båtsamband vil vere konkurransedyktig.

Strandkaien er i utgreiinga valt som einaste alternativ i Bergen kommune. Dette vert sett som uheldig ut frå reisemønsteret for dei reisande over Sotrabrua, der relativt stor del av reisene skjer mot andre bydelar enn Bergenhus. Kommunane peikar på behovet for samarbeid om utgreiingar av alternative kaiplassar og båtruter i Bergensregionen.

Kommunane ber vidare om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskapssituasjonen for Nye Øygarden kommune fram mot opning av nytt fastlandssamband. Ein viser mellom anna til ei overordna ROS-analyse, som viser store konsekvensar ved bortfall av hovudtransportåre (Sotrabrua) i meir enn eit døgn.

Kommunane peikar på fire moglege kailokalitetar for vidare utgreiing både på kort og lang sikt; Ågotnes, Brattholmen kai, Straume Sjøfront og Skaganeset. Dei to lokalitetane Straume Sjøfront og Skaganeset er begge nye forslag som ikkje har vore vurderte tidlegare i prosessen.

Om Ågotnes: Det vert vist til auka aktivitet og etablering av Ågotnes hamn, og vekstkrafta dette gir for næringsliv, busetting og sentrumsutvikling. Dette vil endre trafikkgrunnlaget og trafikkfordelinga for reiser både til og frå Bergen, og styrke grunnlaget for eit varig båtsamband i følge uttalen. Kommunane stiller og spørsmål om passasjerpotensialet er for pessimistisk i utgreiingsrapporten, mellom anna med tanke på influensområdet. Det vert uttrykt at eit båttilbod knytt til Ågotnes vil vere attraktivt for dei som bur sør og vest for Ågotnes og som i dag står i kø frå Kolltveit mot Bergen.

Kommunane er samde i at parkeringstilhøve og eventuelle matebussar er sentralt for å få eit tilstrekkeleg passasjergrunnlag for båt til og frå Ågotnes. Matebussar vil redusere attraktiviteten, som det og står i rapporten, og ein er difor avhengig av avtalar med næringsaktørane i området med omsyn til parkering.

Om Brattholmen: Kommunane er samde i at dette alternativet er lite attraktivt for reisande frå Sotra og Øygarden, grunna behov for overgang til matebussar. Derimot meiner ein at dei store arbeidsplassane i Straume sentrum og næringsparken på Straume ligg innanfor sykkelavstand til

Brattholmen. Det vert her vist til pågåande utbetningsarbeid av gange- og sykkeltilbodet på Litlesotra. Ved å auke akseptabel sykkelavstand vil passasjergrunnlaget bli vesentleg høgare og såleis aukar potensialet for at båtruta kan ha eit passasjergrunnlag i begge retningar.

I utgreiinga vert det lagt fram ei løysing med å leggje inn eit ekstra stopp på Brattholmen for Rosendalbåten (Hardangerfjordekspressen). Dette vert derimot ikkje sett som eit reelt alternativ for høyringspartane, som ber om at det vert arbeidd vidare med ei eiga rute med fleire avgangar.

Om Straume Sjøfront: Kommunane spelar inn Straume Sjøfront som nytt alternativ for Straume. Straume Sjøfront er eit utbyggingsområde for bustadar lokalisert mellom dei to bruene mellom Bildøy og Litlesotra. Det vert her vist til direkte tilkomst til kai via sykkel tunnelen frå Kystbygarasjen/Straume sentrum, samt parkeringsmoglegheita i Kystbygarasjen som gjer at matebussar ikkje er naudsynt. Trass i utfordringar knytt til seglingstid ser ein på dette plasseringsalternativet som attraktivt og effektivt for reisande mellom Straume og Bergen.

Om Skaganeset: Skaganeset ligg rett nordaust for Skogsvågen i tidlegare Sund kommune. Ønskje om eit båtsamband sør på Sotra er grunngeve med behovet for å betre trafikksituasjonen ved rundkøyringa på Kolltveit. Ettersom det er vanskeleg å leggje til rette for parkering på Klokkevik ønskjer ein difor at Skaganeset vert arbeidd vidare med som alternativ.

Sund kommune sine to eigne vedtaks punkt omhandlar for det første omsynet til miljø og at ein må leggje til grunn dei mest miljøvenlege løysingane. Det andre punktet omhandlar ønskje om å vurdere moglegheita for å endre eksisterande båtruter, som t.d. lokalbåtruta i Austevoll, med omsyn til å leggje til rette for stopp i Sund. Til det siste punktet vil fylkesrådmannen påpeike at også dette er eit nytt alternativ som ikkje har vore løfta fram tidlegare i prosessen.

Bergen kommune

Bergen kommune ser at løysingane som er greia ut i rapporten er kostbare og at dagens passasjergrunnlag er lågt. Kommunen legg til grunn at fylkeskommunen vel løysingar som samla sett gir best mogleg tilbod for flest mogleg reisande innanfor tilgjengelege økonomiske rammer.

Kommunen ser det som viktig å vere i front når det gjeld teknologiutvikling, og gir ros til fylkeskommunen for den offensive satsinga på klima- og miljøvenleg teknologi innan kollektivtransporten. Det vert forventet at fylkeskommunen held fram med å vurdere potensiale for regionale båtruter frå det tidspunkt det er mogleg å realisere nullutsleppsløysingar.

Bergen kommune har gjennomført ei eiga utgreiing, «Bybåten», om kundegrundlag og løysing for ny båtrute sentralt i Bergen. Rapporten frå utgreiinga er nyleg ferdigstilla og omhandlar mellom anna moglege kaiplasseringar og ruter båtruter i Bergen. Kommunen vil invitere fylkeskommunen til samarbeid om eit forprosjekt for framtidig mogleg båtruter, med nullutsleppsløysing som føresetnad.

Næringsliv på Sotra

Naturgassparken Vest AS er eit eigedomsselskap som eig og driftar Naturgassparken næringsområde, i nærleiken av olje- og gassterminalane på Kollsnes og Sture. Høyringsuttalen omtalar ikkje nokon av dei ni alternativa som er omtala i utgreiinga, men gir ei vurdering av mogleg hurtigbåtsamband mellom Bergen og Naturgassparken sitt næringsområde. Naturgassparken viser til rapporten sine tal for pendling inn og ut til tidlegare Øygarden kommune, og hevdar at få av desse pendlarane bur eller arbeider i Bergen sentrum. Båtsamband vil difor ikkje vere eit tenleg tilbod for desse i dag. Framtidig industrivekst i samband med etablering av nasjonalt anlegg for handtering og lagring av CO₂ vil kunne påverke dette. Ein eventuell hurtigbåtterminal i Naturgassparken må ta omsyn til sikringssoner i tilknytning til aktiviteten på området. Vidare vert det vist til utfordrande seglingstilhøve på delar av strekninga i Hjeltefjorden. Uttalen peikar på at kaiar lenger sør gjerne er meir tenleg, med ferjekaien i Rongesundet som konkret døme. I utgreiinga er kaialternativ nord for Ågotnes ikkje vurdert, mellom anna grunna avgrensinga som er gjort i høve føremålet.

Straume Næringspark melder i sin uttale om at det ikkje er ledig kapasitet på kaien i Knappavika på Søre Straume. Kaien vert brukt av linjebåtar og annan trafikk til området, og er i dagleg bruk. Det vert planlagt å byggje ein kai til, men det vil ikkje vere ledige landområde på kaien. Knappavika er i utgreiinga sila ut som ikkje aktuell for vidare vurderingar. Uttalen er såleis ei stadfesting av denne konklusjonen.

Vedtakskompetanse

I reglement for fylkesutvalet punkt 2.1.7. følger at fylkesutvalet tek avgjerd i saker som ikkje ved lov, forskrift eller delegeringsvedtak er lagt til anna organ. Oppfølging av Trafikkplan båt Hordaland ligg korkje til hovudutvalet eller fylkestinget, og fylkesutvalet har difor avgjerdsmynde.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje relevant

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Denne saka omhandlar svar på høyringsuttalar på utgreiing om mogleg båtsamband mellom Sotra og Bergen, og punkta over er difor ikkje direkte relevante for saka. Sjølv utgreiinga inneheld økonomiske vurderingar kring mogleg båtsamband Ågotnes-Bergen og Brattholmen-Bergen. Det er ikkje gjort eigne vurderingar knytt til klima og folkehelse i utgreiinga. Her viser ein til Trafikkplan båt Hordaland. Trafikkplanen har kopling til Klimaplan for Hordaland, Regional Transportplan og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Regional planstrategi for Vestland er under arbeid.

Konklusjon

Høyringsuttalane frå kommunane Fjell, Sund og Øygarden og fellesnemnda for Nye Øygarden kommune gir støtte til store delar av utgreiinga, men peikar og på forhold som av kommunane vert vurdert som vektige argument for vidare utgreiingar av mogleg båtsamband på kort og lang sikt. Hovudinnvinginga er knytt til avgrensinga som er gjort for utgreiinga, med at ein har sett på potensialet for båtsamband fram mot nytt Sotrasamband er ferdigstilla og ikkje eit varig båtsamband. Eit lenger perspektiv krev andre data og faktagrunnlag for analysar og vurderingar av marknadspotensiale.

Når det gjeld dei to nye kaialternativa som er spela inn gjennom høyringsprosessen (Straume Sjøfront og Skaganeset) viser fylkesrådmannen til vurderingskriteria som er nytta i utgreiinga og relevante samanliknbare alternativ som Straume og Skogsvåg. Ei overordna vurdering tilseier at begge alternativa ikkje vil vere aktuelle for vidare utgreiing innanfor rammene som er satt for *dette* utgreiingsarbeidet.

Båt drift er kostnadskrevjande, og fylkesrådmannen meiner det er nødvendig å sjå eventuelle nye båtsamband i eit kost-nytteperspektiv. Planlegging og utvikling av kollektivtilbodet må leggje marknadsgrunnlaget som utgangspunkt. Situasjonen i dag tilseier at passasjergrunnlaget ikkje er tilstrekkeleg for å forsvare eit båtsamband mellom Sotra og Bergen. Dette kan endre seg, til dømes med framtidig auka aktivitet og busetnad kring Ågotnes og Ågotnes hamn.

Fylkesrådmannen ønskjer å ha eit godt samarbeid med kommunane om utviklinga av framtidig kollektivtilbod som bidreg til å redusere utsleppa frå transportsektoren. Den konkrete invitasjon frå Bergen kommune om samarbeid om forprosjekt for framtidig mogleg båtruter vil ein stille seg positiv til.

Fylkesrådmannen meiner utgreiinga og tilrådingane om mogleg båtsamband Sotra-Bergen er basert på eit godt fagleg grunnlag innanfor rammene som er gitt for arbeidet. Fylkesrådmannen tilrår difor fylkesutvalet å ta høyringsuttalane til orientering.