



Byrådssak /20

Saksframstilling

Vår referanse: 2020/08130-2

Høringsuttale - Utgreiing Båtforbindelse mellom nye Øygarden og Bergen

Kva saka gjeld:

Saka gjeld høringsuttale til Hordaland fylkeskommune si utgreiing av båtsamband mellom Nye Øygarden og Bergen.

Høringsfrist: 26.03.2020

Bakgrunnen for utgreiinga er at det i dag er store utfordringar med kø i dagens trafikk på riksveg 555. Køane fører til store forseinkingar for reisande mellom Nye Øygarden og Bergen, både for kollektiv- og personbiltransport. Fram til opninga av det nye Sotrasambandet i 2026 er det venta at køsituasjonen blir forverra i takt med utviklinga i Nye Øygarden kommune. Innbyggjartalet er venta å stige med 8-9 % fram til 2025.

Nesten 50 % av alle reisande frå Nye Øygarden til Bergen sentrum reiser kollektivt med buss. Sjølv om det er eit godt busstilbod mellom Straume og Bergen med 6-7 minuttss frekvens i rushtida, blir det utfordra av køsituasjonen.

På bakgrunn av dette har Skyss greia ut moglegheita for båt frå Nye Øygarden til Strandkaaien i Bergen sentrum, og om det vil kunne bidra til å auke bruken av kollektivreiser og på den måten avlaste vegen fram til Sotrasambandet opner.

Utgreiinga tek ikkje for seg teknologiske og driftsmessige problemstillingar knytt til miljøløysingar eller -effektar. Dette er gjort ganske nyleg i førebuingane til utlysing av andre båtanbod i Vestland fylkeskommune. Her har ein konkludert med at nullutsleppsløysingar på snøggbåt har teknologiske barrierar for batteridrift når det gjeld fart, strekning og liggje-/ladetid. Elektrisk drift er til dømes ikkje anbefala som løysing for sambandet Knarvik-Frekhaug-Bergen, grunna teknologiske utfordringar og økonomiske konsekvensar. Seglingstidene som kjem fram i utgreiinga er berekna ut frå fart, tilsvarande som for Nordhordlandssambandet, og strekning. Elektrisk drift vil kunne vurderast dersom ein legg opp til lågare fart og dermed eit anna tilbod.

I utgreiinga er det valt ni moglege lokaliseringar av kaiplassar i Nye Øygarden. Desse er alle tenkt knytt til Strandkaiterminalen i Bergen via raskaste segrlute med unntak av Klokkarvik, som er ei utviding av eksisterande samband til Lerøy. Av desse blei kaiplassane Sotra kystby, Straume, Knappavika, Knarrevik, Valen, Skogsvåg og Klokkarvik valt vekk, primært på grunn av for lavt passasjerpotensiale, manglande fysisk anlegg eller dårlege konkurranseforhold for båten. Etter dette blei kai plass på Ågotnes og Brattholmen valt ut for vidare utgreiing, førstnemnte med eige båtsamband, sistnemnde både med eige båtsamband og som ekstra stoppestad for eksisterande båtar på høvesvis Leirvik- og Rosendalbåten.

Oppretting av nytt båtsamband mellom Ågotnes og Strandkaaien vert vurdert til å ha eit passasjerpotensial på 460 reisande, gitt fullt driftsopplegg for alle dagtimar. Dette inneber i praksis eit potensial for å flytte ca. 60 bilistar frå den mest trafikkerte morgontimen i rush retning Bergen, til båt. Kostnadene for å handtere slikt tilbod er vurdert til ca. 18-20 mill kroner per år. Det er lagt til grunn at inntekter frå båt vert nulla ut mot auka utgifter til matebuss og passasjerfall på eksisterande buss.

Samla sett er utgiftene vurdert til å vere for høge sett i samanheng med forventta nytte, og det er ikkje tilrådd å etablere nytt båttilbod Ågotnes-Strandkaaien.

Oppretting av nytt båtsamband mellom Brattholmen og Strandkaaien er vurdert til å ha eit passasjerpotensial på 165 reisande, medan kostnadene vil bli om lag dei same eller noko lågare som for Ågotnes-Strandkaaien. Det er derfor ikkje tilrådd å etablere nytt båttilbod Brattholmen-Strandkaaien, med same grunngeving.

Det blir heller ikkje tilrådd å legge inn eit ekstra stopp på Leirvik-båten, ettersom det vil presse tidstabellen og mannskapsplanen som frå før er pressa, i tillegg til at det ikkje er tilstrekkeleg kapasitet og at det vil forseinke båten.

Utgreiinga opnar likevel for at det kan vere mogleg å legge inn eit ekstra stopp på Rosendal-båten. Det blir vurdert at eit slikt tilbod berre i svært avgrensa omfang vil kunne bidra til å løyse dei trafikale utfordringane på Sotrasambandet, men at det kan fungere som ei forsøksordning for å teste marknaden på ei relativt billeg måte og med lav risiko.

Byrådens vurdering og forslag til høringsuttalelse:

Arbeidet med å greie ut og utvikle konsept for persontransport med båt i Bergen og omkringliggende kommunar er ei viktig sak for Bergen kommune, som ledd i tilrettelegginga for ein grøn mobilitetsprofil i det sentrale byområdet. Det har mellom anna kome til uttrykk i samband med bystyret sitt vedtak av strategisk temakart i september 2016 (sak 225-16) og i høyringsuttale til Regional transportplan 2018-2029, jf. vedtak i komité for miljø og byutvikling (no utval for miljø og byutvikling) den 06.04.2017. Vidare har byrådet bestilt eit eige utgreiingsarbeid av potensialet for ein «blå bybane» i samband med at KPA i juni 2018 blei lagt ut til offentleg ettersyn, og gjennom forslag til budsjett- og økonomiplan 2018 – 2021. I politisk plattform for det nye byrådet 28.oktober 2019 går det òg fram at *«[b]yrådet vil fortsette arbeidet med å utvikle konsepter for persontransport med nullutslippsbåter og se nærmere på forskjellige muligheter for en «blå bybane» både i indre havn og til omkringliggende kommuner og bydeler.*

Bergen kommune ser at dei løysingane som er greia ut for persontransport med båt frå Nye Øygarden til Bergen er kostbare, og at passasjergrunnlaget i dag er lågt.

Bergen kommune legg til grunn at Vestland fylkeskommune, vel løysingar for kollektivtransporten som samla sett gir best mogleg tilbod for flest mogleg reisande innanfor tilgjengelege økonomiske rammer. I vårt felles arbeid for å redusere samla klimagassutslepp i transportsektoren, må dette vere styrande for prioriteringane.

Bergen kommune vil berømme Vestland fylkeskommune for den offensive satsinga på klima- og miljøvennlege teknologi på kollektivtransportfeltet som ein har vist dei seinare åra og forventar at den blir vidareført. I den samanhengen tek Bergen kommune til orientering at det p.t. ikkje ser ut til å vere nokon gode løysingar for snøggbåtar på dei regionale rutene. Bergen kommune forventar likevel at Vestland fylkeskommune held fram med å vurdere potensialet for å nytte sjøveis persontransport frå det tidspunktet det er mogleg å få til nullutslippsløysingar.

Generelt understrekar byråden behovet for å styrke ei arealutvikling i regionen som reduserer samla transportbehov, jf. statlege planretningslinjer, regional areal- og transportplan, byvekstavtale for Bergensområdet, etc. Meir konsentrert arealutvikling gir betre grunnlag for å utvikle nye transporttilbod i viktige korridorar – slik tenking vil også vere viktig for å få fram levedyktige alternativ for persontransport på sjø.

I den samanhengen viser Bergen kommune til at vi parallelt har greia ut potensialet for ein framtidsretta og miljøvennleg bybåt for dei indre hamneområda i byen, og arbeider ut frå dette med å setje i gang eit innovasjonsprosjekt i samarbeid med Vestland fylkeskommune. Det er tenkt at prosjektet først skal innebere ein pilotfase med prøveordning på strekninga Laksevåg-Nøstet. Det vil kunne gi praktiske erfaringar med tanke på mellom anna driftseffektivitet, effekt på reisevanar, effektar knytt til byliv og kost-/nyttevurderingar. Det vil igjen gi eit kunnskapsgrunnlag for eventuell vidareutvikling og finansiering av eit permanent tilbod, både i indre hamn og mellom Nye Øygarden og Bergen.

Bergen kommune vil derfor nytte høvet til å invitere Vestland fylkeskommune inn i tett samarbeid om pilotprosjekt for Bybåten. I vidareutviklinga av klimavennleg sjøtransport, bør det vere mykje på hente ved å starte i indre by, der både større passasjergrunnlag og korte avstandar gir større potensial, også på kort sikt.

Vedtakskompetanse:

Det følgjer av bystyresak 236-16, byrådets fullmakter §7 at byrådet sjølv gir høyringsuttaler på vegner av Bergen kommune. Høyringsuttaler i prinsipielle saker som samstundes inneber politiske avvegingar, skal gis av bystyret.

Saka blei sendt over frå Vestland fylkeskommune som ei hastesak med kort frist, og har difor ikkje blitt lagt fram for forretningsutvalet.

Byråd for klima, miljø og byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Byrådet gir høyringsuttale til utgreiing av båtsamband mellom Nye Øygarden og Bergen slik den går fram av byrådets forslag.

Dato: 24. mars 2020

Thor Haakon Bakke
Byråd for klima, miljø og byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Høyringsbrev – «Utgreiing Båtforbinding mellom Nye Øygarden og Bergen»
Rapport – «Båtforbinding mellom Nye Øygarden og Bergen»