



SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
38/19	Fellesnemnd Nye Øygarden kommune	17.06.2019

Uttale til rapporten - Utgreiing båtforbindelse mellom Nye Øygarden kommune og Bergen kommune

Samandrag av saka:

Utgreiing av moglege nye båtsamband mellom Bergen og nabokommunane har bakgrunn i fylkesutvalet si behandling av Trafikkplan båt i 2017, sak 271/2017, der dei gjorde følgjande vedtak: 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.

Skyss har hatt ansvar for utgreiinga, med fagleg bistand frå COWI. Føremålet med utgreiinga har vore å sjå på moglegheita for utvikling av eit tenleg driftsopplegg for båtsamband mellom Sotra og Bergen, nærare bestemt Strandkaiaen.

Trafikksituasjonen mellom Bergen og kommunane i vest er utfordrande i dag. Med forventningar om vekst i nye Øygarden dei kommande åra og ein anleggsperiode over fleire år som følgje av nytt Sotrasamband, vil det verta ein krevjande periode med tanke på trafikkavvikling og for dei reisande. Rapporten skulle derfor særskilt vurdere båtrote som eit midlertidig tiltak for å avbøte på venta trafikkale utfordringar under bygging av Sotrasambandet. Dette gjeld særleg strekninga Kolltveittunnelen – Straume – Drotningvik.

Rapporten presenterer utfordringar og moglegheiter knytt til tilkomst, areal, og parkering. Vidare har rapporten vurdert passasjergrunnlag og effekten av tiltaka opp i mot driftskostnadane ved ei etablering av båtsamband. Rapporten tilrår ingen av alternativa. Kommunen saknar vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane for regionane og næringslivet, både på kort og lang sikt. Dette er faktorar som i større grad burde vore svara ut jf. siste ledd i vedtaket til fylkesutvalet.

Rapporten presenterer viktig informasjon om dagens kollektivtilbod og reisevaneundersøkingar. Den nemner at eit styrka rutetilbod til bydelane utanom Bergenhus kanskje vil ha betre effekt med tanke på å redusere personbiltrafikk, enn ei båtrote som vil konkurrere med ein allereie god kollektivakse (Straume – Bergen sentrum). Utvida busstilbod er ikkje nærmare vurdert i rapporten, men kommunen ser

det som eit viktig tiltak å vurdere vidare.

Kommunen ser det som viktig at fylkeskommunen, kommunane og næringslivet saman arbeider vidare med å finne tiltak som kan flytte personbilreiser over på kollektiv, både for å lette på dei trafikkale utfordringane, men også sett i lys av målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kommunen ser på rapporten som eit godt utgangspunkt for eit vidare arbeid, der båtsamband må bli vurdert saman med kollektivtilbodet i sin heilhet.

Saksframlegg vert lagt fram for alle dei tre kommunestyra, lokalt justert, i tillegg til fellesnemnda.

Innstilling:

1. Fellesnemnda ser på rapporten som eit viktig bidrag for å vidare drøftingar av kollektivtilbodet og trafikkutfordringar. Det er viktig at planlegging av kollektivtilbodet vert sett i samanheng på tvers av kommunegrensene i Bergensregionen, og kommunen ønskjer å bidra aktivt i dette arbeidet.
2. Med auka aktivitet og etablering av Ågotnes Hamn, er Ågotnes eit alternativ som styrkar seg som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med dette alternativet, på kort og lang sikt.
3. Fellesnemnda meiner at passasjergrunnlaget innanfor gang- og sykkel har eit større potensiale enn det som framkjem av rapporten. Saman med betre kunnskap om reisevanane til dei som jobbar på Litlesotra, vil båt kombinert med sykkel kunne styrke attraktiviteten knytt til kaiplassering på Litlesotra. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere grunnlaget for Brattholmen-kai, på kort og lang sikt.
4. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere Straume Sjøfront i kombinasjon med parkering i kystbygarasjen, som ny lokalitet på Straume. Lokaliteten har utfordringar knytt til seglingstid, men effekten av direkte tilkomst til kai via sykkel tunnelen frå Kystbygarasjen/Straume sentrum aukar sjansane for at alternativet skal opplevast som attraktivt og effektivt. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å utgreie Straume sjøfront som kaialternativ, på kort og lang sikt.
5. Fellesnemnda ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskaps-situasjonen som Nye Øygarden kommune står ovanfor fram mot opninga av nytt fastlandssamband i 2026.

Straume, den 11.06.2019

Rune Lid
Prosjektrådmann

Handsama i Fellesnemnd Nye Øygarden kommune - 17.06.2019:

Ernst M. Einarsen viste til saksframlegg og innstilling der Kystbygarasjen er kommentert. Sidan Einarsen er eigarrepresentant for Kystbygarasjen bad han fellesnemnda vurdere om han er gild eller ei til å behandle saka. Fellesnemnda var samde i at Einarsen er gild til å behandle denne høyringssaka.

Framlegg frå Nils Kåre Skoge om nytt punkt 6:

6. For å betre trafikksituasjonen ved rundkjøringa på Kolltveit ynskjer kommunen at det vert arbeidd med eit båt-alternativ i sør. Sidan det er vanskeleg å leggje til rette for parkering på Klokkarvik ynskjer kommunen at det vert arbeidd vidare med eit alternativ på Skaganeset på kort og lang sikt.

Innstillinga punkt 1-5, og framlegg om nytt punkt 6, vart deretter samrøystes vedtekne.

Vedtak i Fellesnemnd Nye Øygarden kommune - 17.06.2019:

1. Fellesnemnda ser på rapporten som eit viktig bidrag for å vidare drøftingar av kollektivilbodet og trafikktfordringar. Det er viktig at planlegging av kollektivilbodet vert sett i samanheng på tvers av kommunegrensene i Bergensregionen, og kommunen ønskjer å bidra aktivt i dette arbeidet.
2. Med auka aktivitet og etablering av Ågotnes Hamn, er Ågotnes eit alternativ som styrkar seg som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med dette alternativet, på kort og lang sikt.
3. Fellesnemnda meiner at passasjergrunnlaget innanfor gang- og sykkel har eit større potensiale enn det som framkjem av rapporten. Saman med betre kunnskap om reisevanane til dei som jobbar på Litlesotra, vil båt kombinert med sykkel kunne styrke attraktiviteten knytt til kaiplassering på Litlesotra. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere grunnlaget for Brattholmen-kai, på kort og lang sikt.
4. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere Straume Sjøfront i kombinasjon med parkering i kystbygarasjen, som ny lokalitet på Straume. Lokaliteten har utfordringar knytt til seglingstid, men effekten av direkte tilkomst til kai via sykkeltunnelen frå Kystbygarasjen/Straume sentrum aukar sjansane for at alternativet skal opplevast som attraktivt og effektivt. Fellesnemnda ønskjer at det vert arbeidd vidare med å utgreie Straume sjøfront som kaialternativ, på kort og lang sikt.
5. Fellesnemnda ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskaps-situasjonen som Nye Øygarden kommune står ovanfor fram mot opninga av nytt fastlandssamband i 2026.
6. For å betre trafikksituasjonen ved rundkjøringa på Kolltveit ynskjer kommunen at det vert arbeidd med eit båt-alternativ i sør. Sidan det er vanskeleg å leggje til rette for parkering på Klokkarvik ynskjer kommunen at det vert arbeidd vidare med eit alternativ på Skaganeset på kort og lang sikt.

Dokument vedlagt saka:

- Utgreiing – båtsamband mellom nye Øygarden og Bergen, datert 18.12.2018

Saksopplysningar:

Skyss har hatt ansvar for utgreiinga, med fagleg bistand frå COWI. Føremålet med utgreiinga har vore å sjå på moglegheitene for utvikling av eit tenleg driftsopplegg for båtsamband mellom nye Øygarden og Bergen/Strandkaaien, og som kan avlaste trafikksituasjonen i vegsystemet i rushtida fram mot opning av nytt Sotrasamband.

Til grunn for vurderingane ligg eit breitt faktagrunnlag, som mellom anna viser dagens reisemoglegheiter, reisevanar og eksisterande kollektivtilbod, dagens transportbehov og etterspørsel etter kollektivtransport, lokaliseringsmønster med omsyn til busette og arbeidsplassar og prognosar for vekst i den nye kommunen fram mot 2040.

Tabell 2-2 Pendlermatrise mellom bostedskommune og arbeidskommune (Kilde: SSB 2017)

Bostedskommune \ Arbeidskommune	Bergen	Sund	Fjell	Øygarden	Askøy
Bergen	125 079	852	5 054	532	6 602
Sund	127	1 267	275	25	25
Fjell	2 641	820	5 857	397	567
Øygarden	154	37	283	1 012	24
Askøy	1 548	47	204	22	5 864

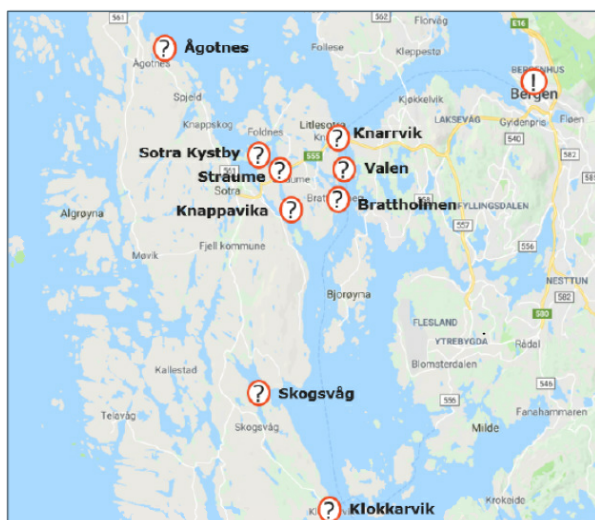
Tabell 2-3 Antall pendlere inn og ut kommunene på Sotra (Kilde: SSB 2017), samt pendlerreiser over Sotrabroen (Kilde: Bearbeidede tall fra SSB)

	Pendler inn Totalt	Pendler ut Totalt	Pendler inn Over Sotrabroen	Andel inn per kommune	Pendler ut Over Sotrabroen	Andel ut per kommune
Sund	497	2 080	197	4 %	1 223	15 %
Fjell	5 191	6 897	3 974	90 %	6 339	76 %
Øygarden	586	1 179	266	6 %	757	9 %
SUM	6 274	10 156	4 437	100 %	8 319	100 %

Kommunane har delteke i eitt arbeidsmøte, og har mellom anna gitt innspel om plassering av kai, eigedomstilhøve knytt til infrastruktur, kommunale planar og diverse anna relevant faktagrunnlag.

Kriteria for vurdering av lokalisering

Basert på innspel frå kommunane og samla vurderingar vart det valt ut ni moglege lokaliseringar av kaiplassar i nye Øygarden. Alle alternativa er sila gjennom eit sett utvalde faktorar:



- seglingstid
- seglingsforhold
- etablering av kaiplass
- parkering
- matebuss
- dekningsområde
- konkurransedyktig kollektivtilbod.

Alternativa for kai er og vurdert ut i frå korleis lokaliseringa kan fungere på kort sikt som avlastning i anleggsfasen til nytt Sotrasamband.

Basert på dette kriteriesettet er Ågotnes og Brattholmen silt ut for vidare vurdering. Desse to plasseringane av kai gir høgast gevinst ut i

	Ågotnes-Strandkaaien	Sotra Kystby-Strandkaaien	Straume-Strandkaaien	Knappavika-Strandkaaien	Knarrevik-Strandkaaien	Valen-Strandkaaien	Brattholmen-Strandkaaien	Skogsvåg-Strandkaaien	Klokkarvik-Hjeltestad
Lengde seilrute (km)	19,5	18,8	20	18	10,1	11,3	12,6	27	6,8
Seiltid	25	23	25	22	16	17	18	34	11
Kjøretid til Festplassen i buss	40-48	-	20-26	-	15-21	-	27-41	38-42	-

frå reisetid, når ein samanliknar buss og båt, samt at områda allereie har eksisterande kai.

Samandrag av konklusjonane i rapporten knytt til Ågotnes og Brattholmen.

Ågotnes

Lokalisering på Ågotnes gir gode seglingstilhøve med relativt kort seglingstid. Kaianlegg og parkeringsplassar er etablert, og kan takast i bruk utan større anleggskostnader (føreset at ein finn ei løysing med kaieigar, som er CCB). Seglingstida er estimert til 25 minutt, og legg til rette for timesdrift ved bruk av ein båt.

Ettersom Ågotnes utgjer 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 kaien gir ekstra reisetid for dei som skal gå, sykle eller bruke buss, og matebuss vil innebere ekstra omstiging for fleire. Vidare vil ein stor del av passasjergrunnlaget vere busette sør for Ågotnes, noko som aukar den totale reisetida og dermed svekkjer konkurransekrafta for båten. Timesdrift gir liten fleksibilitet for dei reisande og medverkar til å svekke attraktiviteten ved tilbodet.

Med utgangspunkt i serviceeffekt av timestilbod og konkurranseflate mot buss og bil vil båten grovt rekna kunne ta omlag ein tredel av reisande til/frå Bergenhus i rushtida, derav halvparten tidlegare bilistar og halvparten busspassasjerar. Med desse føresetnadane vil båten kunne avlaste vegnettet med omlag 60 bilistar i aktuell retning, i både morgon og ettermiddagsrushet.

Økonomiske vurderingar er gjort med utgangspunkt i eit rushtidstilbod tilsvarande dagens Nordhordlandssamband. Berekningane viser eit netto finansieringsbehov som er 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 køen mot Sotrabraua, og utgjer samstundes ein kostnadskrevjande måte å styrke transporttilbodet for relativt få personar. Rapporten til Skyss konkluderer med at løysinga difor ikkje er tilrådd.

Brattholmen

Eit båtsamband frå Brattholmen kai vert vurdert til å ikkje kunne utgjere 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 nye Øygarden kommune. Antatt passasjergrunnlag sett opp mot årleg driftskostnad tilsvarande som Ågotnes-alternativet, gjer at løysinga ikkje vert anbefala.

Mogleg stopp for etablert båtrute til og frå Leirvik og til og frå Rosendal er også vurdert. Utgreiinga her viser til fleire problemstillingar ved å leggje til eit ekstra stopp på Sunnhordlandsruta. Mellom anna stram utnytting av båten med omsyn til tid, og utfordringar med kapasitet på enkelte avgangar. Samla sett vil ulempene 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 ut i frå dei samla reisestraumane over Sotrabraua.

Vurdering:

Kommunen ser det som positivt at Hordaland Fylkeskommune har teke initiativet til utgreiinga. Rapporten er godt gjennomarbeida, med eit relativt stort datagrunnlag, og belyser mange viktige aspekt når ein skal utgreia moglegheitane for båtsamband mellom nye Øygarden kommune og Bergen.

Rapporten har ein god presentasjon av silingskriteria og vurderingane av dei 9 lokalitetane. Kommunen kan vera samd i at fleire alternativ er silt bort, med vurdering av at dei ikkje er realistiske ut i frå eit midlertidig perspektiv. Konklusjonen om at ingen av alternativa er tilrådd å gå vidare med, er derimot kommunen usamd i. Kommunen ønskjer i uttalen å kommentere og nyansere grunnlaget og konklusjonar som er lagt til grunn i rapporten.

Kommunen ser kollektivsatsinga som avgjerande for å innfri nasjonal målsetting om nullvekst i personbiltrafikken, og samtidig oppretthalde attraktiviteten i denne delen av regionen. Med ein vekstrate på 1,4 % blir framskrivningane innbyggjartal på om lag 50000 i 2040. Med nytt Sotrasamband vil det ligge til rette for at bussar kan få prioritet, i tillegg får mjuke trafikkantar eit styrka tilbod på strekninga Kolltveit til Bergen vest. Ei vurdering av- og ei auka satsing på kollektivsystemet i denne delen av Bergensregionen er avgjerande både på kort og lang sikt.

Rapporten har lagt til grunn vekstprognoser fram til 2025 for å vurdere midlertidig tiltak, og i figur 3-3 er reisetid mellom Bergen sentrum og Straume terminal vist. Kjøproblematikken i kommunen er sterkt prega av svingingar i næringslivet. Reisetid frå før oljekrisa, når næringslivet var på topp er ikkje teke med i grunnlaget, noko kommunen ser som relevant for vurderingane. Konsekvensane ei auke i næringslivsaktivitet kombinert med anleggsfasen for Sotrasambandet kan medføre med tanke på reisetid, ser ikkje ut til å vera lagt til grunn i vurderingane av om midlertidig båtsamband er konkurransedyktig med buss. Ei heller vekta opp mot negative konsekvensar for samfunnet generelt og næringslivet spesielt.

Fjell, Sund og Øygarden kommunar gjennomførte i 2018 ei overordna ROS-analyse som skal gjelda for den nye storkommunen. Eit av scenaria var bortfall av hovudtransportåre (Sotrabrua) i meir enn eit døgn. Ei slik hending vil få store konsekvensar og set krav til skjerpa beredskap. Eit av dei nye tiltaka er å utgreie båttrute mellom Sotra og Bergen (persontransport).

Når det no føreligg ein rapport om persontransport til sjøs mellom Sotra og Bergen, kan ikkje kommunen sjå at rapporten har fokus på beredskapssituasjonen i Nye Øygarden Kommune fram mot opninga av nytt samband i 2026. Kommunen meiner det er viktig at dette perspektivet blir tatt med i eit vidare arbeid. Eit fast båtsamband, t.d. mellom Ågotnes og Bergen, hadde styrka beredskapen i ein situasjon ved bortfall av Sotrabrua som hovudtransportåre. Samstundes må ein forventast at kjøproblema ikkje vil avta i åra fram mot ferdigstilling av Sotrasambandet. Dermed aukar risikoen for at uventa og uønska hendingar kan oppstå, m.a. eit lengre brot i hovudsambandet.

Eit av måla ein ønskjer å oppnå med å etablere båtsamband er å gje eit effektivt og attraktivt tilbod til dei som i dag vel bil framfor buss. Rapporten dokumenterer at det er store trafikkstraumar på tvers av kommunegrensene, figur 2-2 og 2-3. I kapittel 3.4 er utfordringar med dagens kollektivtilbod presentert og det vert her peika på at fleire av reisetraumane ikkje har eit reelt kollektivtilbod som er konkurransedyktig med bil i dag (T.d. Sotra – Bergen vest).

Fleire av rutene er i konkurranse med eksisterande busstilbod, og har derfor vurdert å ha for låg måloppnåing. Reisevaneundersøkinga (RVU lokal) frå 2017 viser at Bergen sentrum har

høgast kollektivdekning av dei reisande over Sotrabrua. Sett i lys av reisevanane for dei reisande over Sotrabrua er det uheldig at det berre er Strandkaien som er vurdert som alternativ i Bergen kommune. Kommunen vil her peike på behovet for å samarbeide om utgreingar av alternative kaiplassar og båtruter i Bergensregionen, som eit ledd i utvikling av kollektivstrategien til Fylkeskommunen. Det å i større grad ta i bruk sjøvegen som transportåre har vore løfta av fleire kommunar i Bergensregionen, som t.d. i forhandlingane om byvekstavtale.

Basert på RVU frå 2013 (figur 2-9), og 2017 er det grunnlag for utgreiing av eit utvida bussrutetilbod til andre bydelar i Bergen. Fjell kommune gav i februar 2019 (FS 4/19) uttale til Bergen kommunen sin silingsrapport for kollektivsystem og korridorval Bergen sentrum – Bergen vest. Kommunen ser det som viktig å supplere/oppdatere kunnskapen knytt til reisevaner og lokalisering av arbeidsplassar, i ei utgreiing som ser buss i samanheng med vurdering av båtsamband.

Ågotnes

Ågotnes peikar seg ut ved at seglingstida gir vesentlig kortare reisetid enn buss, mellom Ågotnes – Bergen sentrum. Rapporten er tydelig på at dette alternativet vil kunne tiltrekke seg passasjerar i begge retningar. Det er estimert rundt 350 arbeidsreiser frå Sotra/Øygarden til Bergenhus bydel, fleirtalet av desse vil måtte bytte frå bil eller buss til båt. Andre vegen er potensiale på omlag 200 arbeidsreisande, men avgrensa til dei som har gangavstand til Strandkaien. Kvifor potensialet for passasjerar i sykkelavstand i Bergen er utelatt frå dette alternativet er uvisst. Samanliknar ein med båtruta mellom Kleppestø og Askøy er det opna for å ta med sykkel på båten, nettopp fordi brukarane av dette kollektivtilbodet brukar sykkel både før og etter båtturen.

Kommunen stiller også spørsmål ved om ein har vore for pessimistisk med tanke på kven som kan vera målgruppa for eit båttilbod på Ågotnes. Influensområdet for ei slik båtrute kan tenkast å vera attraktiv for dei som bur sør og vest for Ågotnes, og som idag står i kø frå Kolltveit mot Bergen kommune.

Det er naturleg nok lagt størst vekst på behovet for avlasting på vegnettet i retning Sotra til Bergen, men i vurderinga er det i liten grad tatt høgde for mogleg trafikkvekst andre vegen. I 2014, før oljekrisa slo inn, var pendlinga inn til Sotra og Øygarden nesten like stor som pendlinga ut. Medan rapporten var under utarbeiding er det gjort vedtak om at godshamna for Bergensregionen skal flyttast til Ågotnes, dette vedtaket medfører vekstkraft til denne delen av nye Øygarden kommune – både for næringsliv, busetting og sentrumsutvikling. Dette vil på lengre sikt kunne endre trafikkgrunnlaget og trafikkfordelinga. Med vedtak om etablering av Ågotnes Hamn er Ågotnes eit alternativ, som kommunen meiner peikar seg ut som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Dette alternativet vil også kunne vera attraktivt for nordre delar av nye Øygarden. Kommunen vil her peike på Bergen Hamn som ein sentral samarbeidsaktør.

Kommunen er samd i at parkeringstilhøve og evt. matebussar er sentralt for å få eit tilstrekkelig passasjergrunnlaget på Ågotnes-alternativet. Matebussar vil redusere attraktiviteten, og parkeringstilhøve så nær kaien som mogleg er derfor viktig. Dette fordrar samarbeid og avtalar med næringsaktørane i området. Erfaringane frå tidligare samarbeid mellom kommunen og næringslivet er godt.

Brattholmen

Kystbygarasjen er nemnt i kombinasjon med matebussar for Brattholmen alternativet. Matebussar vil her, som på Ågotnes, auke reisetida og slik vera ein faktor som reduserer

attraktiviteten for dette alternativet. Kommunen er derfor samd i at Brattholmen kai i liten grad vil vera eit alternativ for reisande frå Sotra og Øygarden.

Sykkelavstanden som er lagt til grunn i rapporten varierer frå 1-2,5 km. Gjennom satsinga på sykkelby, som Fjell kommune, fylket og vegvesenet samarbeider om, er 3-4 km ansett som akseptabel sykkelavstand. Ved å auke akseptabel sykkelavstanden vil passasjergrunnlaget auke frå 2200 til 10000 innbyggjarar for alternativet Brattholmen. Utbetring av g/s-tilbodet på Litlesotra er i utvikling og vil vera styrka i løpet av 2020. Med dei store arbeidsplassane i Straume sentrum og næringsparken på Straume innanfor sykkelavstand aukar potensialet for at båtruta kan ha eit grunnlag begge vegar. Dette potensialet er per idag ukjent, men rapporten viser til at det er registrert 3800 arbeidsplassar på Litlesotra.

Fjell kommune og fylket representerer to av tre grunneigarar på Brattholmen kai, og tilrettelegging for sykkelparkering nær Brattholmen kai er mogleg. Det er ikkje kapasitet ved skulen slik det er forespeglå i rapporten. Kommunen ser ikkje eit stopp frå Hardangerfjord ekspressen eller Sunnfjordsekspressen som eit reelt alternativ, og meiner det her bør arbeidast vidare med ei eiga rute med fleire avgangar.

Straume

Rapporten har vurdert eit alternativ på Straume, nord for brua som kryssar Straumsundet. Straumealternativet har klare styrkar med god tetthet av både busette og tilsette, nærleik til kollektivknutepunktet og parkering i kystbygarasjen. Straume vil kunne fange opp reisestraumar som idag belastar Sotrabrua begge vegar. I vurdering av dei negative faktorane er det lagt vekt på at det er behov for å etablere kai-infrastruktur, noko som er vanskelig på kort tid. Vidare er det lagt vekt på at det er lang avstand (10 min) mellom terminal/parkering og kaiområdet, og at seglingstida er lang og ikkje vil kunne konkurrere med buss. Straume vart derfor silt bort på eit tidlig stadie i utgreiinga.

Kommunen meiner at dei positive sidene ved kaietablering på Straume er så store at ein må sjå nærare på alternativ i eit vidare arbeid. Kommunen ønskjer å spele inn Straume Sjøfront som eitt nytt alternativ. Dette gjev dei same gode effektane som er skildra i rapporten, men reduserer dei negative. Alternativet vil ha ein meir direkte tilkomst og utnytting av sykkel tunnelen m/heissjakt til Straume sentrum og kollektivterminal, samt direkte tilkomst til Kystbygarasjen. Usikkerhetsfaktorane som må utgreiast vidare gjeld særlig segling under dagens og ny Sotrabru, og anleggsfasen til Sotrasambandet.

Ei kaiplassering på Straume er eit alternativ der matebussar ikkje er nødvendig, og slik sett kan opplevast som meir effektivt og attraktivt også for reisande som bur på Sotra og i Øygarden. Utfordringa vil for Straume, som for andre alternativ på Litlesotra innebera at mange møter køen før Straume, og vil derfor halde fram med bil når dei først er på Straume. Alternativet krev samarbeid og avtaler med næringsaktørar og private grunneigarar. Erfaringane frå tidligare samarbeid mellom kommunen og næringslivet er godt.

Oppsummering

I vurderinga av om båtrutene er lønnsame er dei samfunnsøkonomiske konsekvensane i liten grad vektlagt samanlikna med driftskostnadane knytt til å etablere båtsambandet. Dette er kostnader det er vanskelige å sette direkte opp mot kvarandre, men kommunen meiner effektiv trafikkavvikling med eit attraktivt kollektivtilbod er avgjerande for å oppretthalda kommunane som attraktive næring- og bustadkommunar.

Rapporten er lite ambisiøs når det gjeld passasjergrunnlaget innanfor gang- og sykkelavstand, då særlig for alternativa på Litlesotra. Gang- og sykkel satsinga er eit viktig bidrag med tanke på målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kommunen ser også potensiale for reduksjon i

personbilreiser lokalt på Straume som ein viktig faktor for å styrke regionsenteret og nå måla i gjeldande kommunedelplan (2006) om å utvikle eit bærekraftig og attraktivt regionsenter.

Kommunen meiner det både er grunnlag for- og viktig å arbeide vidare med alternativ som kan lette på dei trafikale utfordringane. Eit styrka og målretta kollektivtilbod med eit regionalt perspektiv, er svært viktig tiltak for å nå nasjonale mål om nullvekst i personbilisme og reduksjon i klimagassutslipp. Kommunen kan støtte konklusjonane om at båtforbindelse er eit kostbart tiltak, men dei negative konsekvensane for regionen, næringslivet og samfunnet som heilskap er så store at kommunen ønskjer at det arbeidast vidare med utgreiingar.