



Hordaland fylkeskommune ved Skyss  
Postboks 7900  
5020 Bergen

## Vedtaksbrev

Dykkar ref.  
2017/15772-15

Vår ref.  
19/928-6/FA - P50/125

Stad/Dato:  
01.07.2019

### Melding om utsett frist til høyring på utgreiing av båtforbindelse mellom nye Øygarden og Bergen

Den ovannemnde saka er behandla med følgjande vedtak:

#### **Kommunestyret (KS) 19.06.2019 - saksnr. 040/19:**

1. Kommunen ser på rapporten som eit viktig bidrag for å vidare drøftingar av kollektivilbodet og trafikkutfordringar. 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 peikar seg ut som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med dette alternativet, på kort og lang sikt.
3. Kommunen 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 styrke attraktiviteten knytt til kaiplassering på Litlesotra. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere grunnlaget for Brattholmen-kai, på kort og lang sikt.
4. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere eit nytt alternativ på Litlesotra. Straume Sjøfront i kombinasjon med parkering i kystbygarasjen. Straume sjøfront ligg sentralt på Straume og vil slik sett ha potensielt mange som kan gå eller sykle til kaien. Lokaliteten vil truleg koma noko dårlegare ut på seglingstid, men effekten av direkte tilkomst til kai via sykkel tunnelen frå Kystbygarasjen aukar sjansane for at alternativet skal opplevast som attraktivt og effektivt. Kommunen ønskjer at det vert arbeidet held fram og inkluderer Straume sjøfront som kaialternativ, på kort og lang sikt.
5. Kommunen ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskapssituasjonen 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.

Les heile saka under.

Med helsing

Råmund Skjold  
kommunalsjef tekniske tenester





## Sakspapir

### SAKSGANG

Utval	Møtedato	Saknr
Kommunestyret (KS)	19.06.2019	040/19

Arkiv: FA - P50

Arkivsaknr: 19/928 - 5

Sakshandsamar: Jarle Kåre Oen

### Uttale til rapport - Utgreiing båtsamband mellom nye Øygarden kommune og Bergen kommune

#### Kort om 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 Strandkaien.

Trafikksituasjonen mellom Bergen og kommunane i vest er utfordrande i dag. 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 dei reisande. Rapporten skulle derfor særskilt vurdere båtrute som eit midlertidig tiltak for å avbøte på venta trafikkale utfordringar under bygging av Sotrasambandet. Dette gjeld særlig strekninga Kolltveittunnelen – Straume – Drotningssvik.

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 og beredskapsmessige 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 båtrute 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.

#### Dokument vedlagt saka:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
07.05.2019	Rapport _Båtforbindelse mellom nye Øygarden og Bergen_.pdf	99761

#### Aktuelle lover, føresegner, avtalar, planar:

Forvaltningslova  
Offentlegheitslova  
Kommuneplan

#### 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

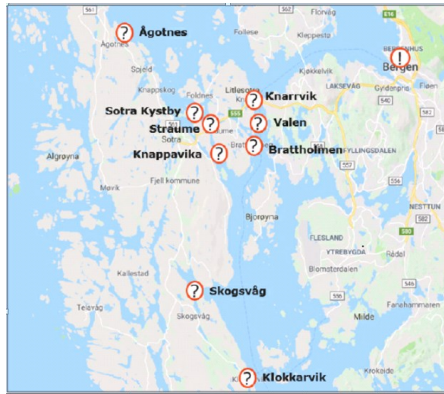
Tabell 2-3 Antall pendlere inn og ut kommunene på Sotra (Kilde: SSB 2017), samt pendlerreiser over Sotrabroen (Kilde: Bearbejdede tall fra SSB)

	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 vore involvert i prosessen, 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:



1. seglingstid
2. seglingsforhold
3. etablering av kaiplass
4. parkering
5. matebuss
6. dekningsområde
7. konkurransedyktig kollektivtilbod.

Alternativa for kai er og vurdert ut i frå korleis lokaliseringa kan fungere på kort sikt som avlasting i anleggsfasen til nytt Sotra-samband.

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

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

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 Sotrabrua, og utgjør

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.

Fjell kommune har laga saksframlegget på vegner av alle tre kommunane. Punkt 5 i tilrådinga og vurdering vedkomande beredskap er noko Øygarden kommune har ført til saka.

### **Økonomiske konsekvensar:**

Er omtala i rapporten knytt til ulike alternativ båtalternativa.

### **Miljøkonsekvensar:**

Er ikkje omtala nærare i rapporten.

### **Folkehelseperspektiv:**

Er ikkje nærare omtala i rapporten.

### **Vurdering og konklusjon:**

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 moglegheita for båtsamband mellom nye Øygarden kommune og Bergen.

Rapporten har ein god presentasjon av silingskriteria og vurderingane av dei 9 lokalitetane. Kommunen er samd i at Brattholmen og Ågotnes er dei to alternativane i rapporten som peikar seg ut med størst potensiale for etablering, særskilt ut i frå eit midlertidig perspektiv, men er usamd i konklusjonen om at ingen av alternativane er tilrådd å gå vidare med.

Kommunen ønskjer i uttalen å kommentere og nyansere grunnlaget og konklusjonar som er lagt til grunn i rapporten.

Per 1. januar 2019 budde det totalt 38 117 personar i dei tre kommunane samla. Ei vekstrate på 1,4 prosent årleg for nye Øygarden kommune tilsvarer vekst på rundt 530-600 personar årleg. Med denne vekstraten tilsvarer framskrivingane innbyggertal på om lag 50000 i 2040. Ei auka satsing på kollektivsystemet i denne delen av Bergensregionen er avgjerande for å

innfri nasjonal målsetting om nullvekst i personbiltrafikken.

Ønskje om å vurdere båtsamband som eit midlertidig tiltak er noko av bakgrunnen for bestillinga av rapporten. Rapporten har lagt til grunn vekstprognoser fram til 2025 for å vurdere midlertidig tiltak. Potensiell auke i reisetid som følgje av anleggsfasen for Sotrasambandet ser ikkje ut til å vera lagt til grunn i vurderingane av om midlertidig båtsamband er konkurransedyktig.

Med Sotrasambandet på plass vil det ligge til rette for at bussar kan få prioritet, i tillegg får mjuke trafikkantar eit styrka tilbod frå Bergenssida og heilt fram til Kolltveit. Kommunen vil likevel peike på viktigheten av tiltak som kan betre trafikksituasjonen fram til- og gjennom anleggsperioden for Sotrasambandet. Dette er viktig for kommunen, men også Bergensregionen. Rapporten dokumenterer at det er store trafikkstraumar på tvers av kommunegrensene (figur 2-2 og 2-3). Den peikar samtidig på at fleire av reisetraumane ikkje har eit reelt kollektivtilbod som er konkurransedyktig med bil i dag (T.d. Sotra – Bergen vest).

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. Fleire av rutene er i konkurranse med eksisterande busstilbod, og har derfor vurdert å ha for låg måloppnåing. Det er ikkje gjort ei vurdering av kva som gir det beste tilbodet, båt eller buss. Kommunen meiner det her er behov for å sjå nærmare på korleis båt- og busstilbodet kan utfyller kvarandre, det er då også behov for utvida reisevaneundersøkingar. Sett i lys av dette perspektivet er det også uheldig at det berre er Strandkaaien som er vurdert som alternativ i Bergen kommune. Reisevaneundersøkinga (RVU lokal) frå 2017 viser at Bergen sentrum har høgast kollektivdekning av dei reisande over Sotrabrua.

Basert på RVU frå 2017 og figur 2-9 i rapporten, er det grunnlag for utgreiing av eit utvida bussrutetilbod til andre bydelar i Bergen. Ei slik utgreiing burde også supplere/oppdatere kunnskapen knytt til reisevaner og lokalisering av arbeidsplassar, og sjåast i samanheng med vurdering av båtsamband. 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. Kommunen vil også her peike på behovet for å samarbeide om utgreiingar av alternative kaiplassar og båtruter i Bergensregionen, som eit ledd i utvikling av kollektivstrategien til Fylkeskommunen.

### *Ågotnes*

Rapporten er tydelig på at Ågotnes-alternativet peikar seg ut ved å kunne tiltrekke seg passasjerar i begge retningar. For dette alternativet er det presentert eit potensiale på omlag 350 reisande med gåavstand til Strandkaaien i Bergenhus bydel. Kvifor potensialet for passasjerar i sykkelavstand i Bergen er utelatt frå dette alternativet er uvisst. Samanliknar ein med båtruta mellom Kleppstø 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.

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 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 Storesotra og Øygarden. Rapporten er lite ambisiøs når det gjeld passasjergrunnlaget innanfor gang- og sykkelavstand, og potensialet alternativet kan ha for å avlaste reisetraumane frå Bergen til Sotra. Dette er perspektiv som kommunen vil framheve som viktige med tanke på målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kommunen ser også reduksjon i personbilreiser lokalt som ein viktig faktor for å styrke regionsenteret som eit bærekraftig og attraktivt området.

Sykkelavstanden som er lagt til grunn i rapporten varierer frå 1-2,5 km. I sykkelbysatsinga som kommunen, 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 under arbeid og vil vera styrka i løpet av 2020. Med 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 førespeglia 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.

### *Nytt alternativ – Straume Sjøfront m/Kystbygarasjen*

Kystbygarasjen har eit stort potensiale for parkering. Saman med sykkel tunnelen som endar opp ved Sjøfronten er dette eit alternativ som kommunen gjerne skulle sett at det blei arbeida vidare med. Dette 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. 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.



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 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 næringslivet og samfunnet som heilskap er likevel så store at kommunen ønskjer at det arbeidast vidare med utgreiingar.

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 (Sotrabraua) i meir enn eit døgn. Ei slik hending vil få store konsekvensar og set krav til skjerpaa beredskap. Eit av dei nye tiltaka er å utgreie båtrute 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 nokon stad har fokus på beredskapssituasjonen i Nye Øygarden Kommune fram mot opninga av nytt samband i 2026. Dette meiner kommunen er ein mangel med rapporten.

Det bør ikkje herska tvil om at eit fast båtsamband, t.d. mellom Ågotnes og Bergen, hadde styrka beredskapen i ein situasjon ved bortfall av Sotrabraua som hovudtransportåre. Samstundes må ein forventast at køproblema ikkje vil avta i åra fram 2026. Dermed aukar risikoen for at uventa og uønska hendingar kan oppstå, m.a. eit lengre brot i hovudsambandet.

Kommunen ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskapssituasjonen som Nye Øygarden kommune står ovanfor fram mot 2026.

### **Innstilling til vedtak:**

1. Kommunen 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 peikar seg ut som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med dette alternativet, på kort og lang sikt.
3. Kommunen 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 styrke attraktiviteten knytt til kaiplassering på Litlesotra. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere grunnlaget for Brattholmen-kai, på kort og lang sikt.
4. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere eit nytt alternativ på Litlesotra. Straume Sjøfront i kombinasjon med parkering i kystbygarasjen. Straume sjøfront ligg sentralt på Straume og vil slik sett ha potensielt mange som kan gå eller sykle til kaien. Lokaliteten vil truleg koma noko dårlegare ut på seglingstid, men effekten av direkte tilkomst til kai via sykkel tunnelen frå Kystbygarasjen aukar sjansane for at alternativet skal opplevast som attraktivt og effektivt. Kommunen ønskjer at det vert arbeidet held fram og inkluderer Straume sjøfront som kaialternativ, på kort og lang sikt.
5. Kommunen ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskapssituasjonen som (nye) Øygarden kommune står ovanfor fram mot opninga av nytt fastlandssamband i 2026.

### **Behandling i Kommunestyret (KS) 19.06.2019:**

---

Desse tok ordet i saka:

Aud Karin Oen (SV), Andreas Kallekleiv (H), Silvia Haugland (uavhengig)

Innstillinga vart samrøystes vedteke i tillegg til slikt tilleggspunkt vedteke i fellesnemnda 17.06.19;

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.

### **Vedtak i Kommunestyret (KS) - 040/19**

1. Kommunen ser på rapporten som eit viktig bidrag for å vidare drøftingar av kollektivilbodet og trafikkutfordringar. 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 peikar seg ut som ein aktuell lokalitet for varig båtsamband. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med dette alternativet, på kort og lang sikt.
3. Kommunen 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 styrke attraktiviteten knytt til kaiplassering på Litlesotra. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere grunnlaget for Brattholmen-kai, på kort og lang sikt.
4. Kommunen ønskjer at det vert arbeidd vidare med å vurdere eit nytt alternativ på Litlesotra. Straume Sjøfront i kombinasjon med parkering i kystbygarasjen. Straume sjøfront ligg sentralt på Straume og vil slik sett ha potensielt mange som kan gå eller sykle til kaien. Lokaliteten vil truleg koma noko dårlegare ut på seglingstid, men effekten av direkte tilkomst til kai via sykkel tunnelen frå Kystbygarasjen aukar sjansane for at alternativet skal opplevast som attraktivt og effektivt. Kommunen ønskjer at det vert arbeidet held fram og inkluderer Straume sjøfront som kaialternativ, på kort og lang sikt.
5. Kommunen ber om at fylkeskommunen greier ut og vurderer saka opp mot beredskapssituasjonen 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.

Siri Fahlvik Pettersen

Jarle Kåre Oen

Rådmann

Sakshandsamar

*Dokumentet er elektronisk godkjent, og krev difor ingen signatur.*