

**Notat**Dato: 19.03.2019  
Arkivsak: 2017/15772-9  
Saksbehandlar: vigbjo

---

<b>Til:</b>	Utval for miljø og samferdsel Fylkesutvalet
<b>Frå:</b>	Fylkesrådmannen

---

**Utgreiing – Båtsamband mellom Sotra og Bergen**

I sak om Trafikkplan båt PS 271/2017, gjorde fylkesutvalet følgande vedtak, pkt. 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.

Budsjettvedtaket for budsjett 2018 er vedtaket frå Trafikkplan båt følgd opp med følgjande punkt:  
«Som ei oppfølging av strategiplan båt vert det løyvd 500 000 til ytterlegare utgreiing.»

I tillegg vert det vist til svaret frå fylkesordføraren på spørsmål frå Aud Karin, fylkesutvalet 31.05.2018:

Spørsmål:

Kvar dag går det hurtigbåtar like forbi Sotra og t.d. Brattholmen kai til og frå Sunnhordland og Rosendal med god kapasitet. Er det mogleg å vurdere dette i det vidare arbeidet med hurtigbåt til Sotra?

Svar:

I tråd med vedtak i sak om Trafikkplan båt Hordaland (sak 271/2017 i fylkesutvalet) er det sett i verk ei utgreiing av mogleg nytt båtsamband til Sotra. I dette arbeidet vil ein sjå på ulike løysingar, og forslaget frå Oen vil bli teke inn i utgreiinga til vurdering.

Utgreiing om båtsamband mellom nye Øygarden og Bergen er nyleg slutført, og rapporten frå arbeidet «Båtforbindelse mellom nye Øygarden og Bergen» ligg som vedlegg til meldingssaka, samt tilgjengeleg på [www.skyss.no/rapportar](http://www.skyss.no/rapportar). Skyss har gitt ei orientering frå rapporten til MISA i møte 10.03.2019.

Fylkesrådmannen vil i denne saka leggje fram ei oppsummering av innhaldet rapporten og prosessen knytt til dette, samt konklusjonane frå utgreiinga.

**Om utgreiinga**

Skyss har hatt ansvar for utgreiinga, med fagleg bistand frå COWI. Føremålet med utgreiinga har vore å sjå på moglegheit for utvikling av eit tenleg driftsopplegg for båtsamband mellom Sotra og Bergen, nærare bestemt Strandkaien, og som kan avlaste trafikksituasjonen i vegsystemet i rushtida fram mot opning av

nytt Sotra-samband. Nytt Sotra-samband vil endre føresetnadane for reisemønster og etterspurnad av kollektivtransport, og venteleg og endre føresetnadane for eit eventuelt båtsamband.

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. Kommunane har vore involvert i prosessen, og med anna gitt innspel om kaiplassering, eigedomstilhøve knytt til infrastruktur, kommunale planar og diverse anna relevant faktagrunnlag.

I tillegg til vurderingar kring moglege båtsamband og kaiplasseringar, er det og sett på konsekvensar og effektar ved å leggje inn eit stopp på Brattholmen kai på dagens hurtigbåtsamband som passerer Litlesotra til og frå Strandkaien.

#### *Avgrensing*

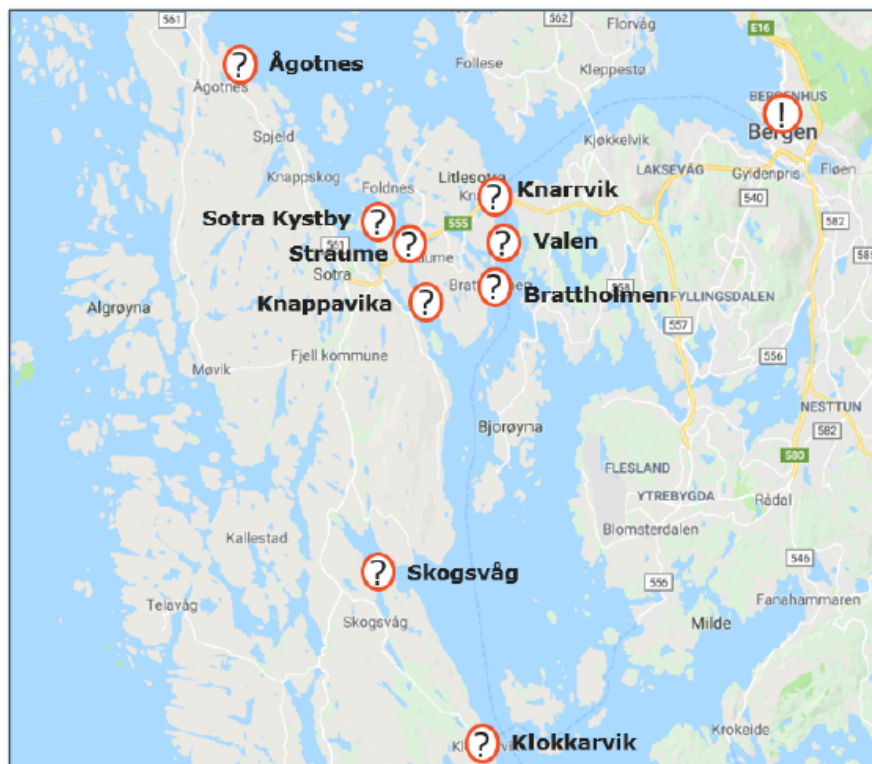
Utgreiinga tek ikkje for seg teknologiske og driftsmessige problemstillingar knytt til miljøløysingar eller -effektar. Fylkesrådmannen viser her til vurderingane i Trafikkplan båt, særleg i høve dagens to bybåtsamband og DNV-GL-rapporten «Mulighetstudie for askøysambandet og nordhordlandsambandet. Nullutsleppsløysingar 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.

#### **Konklusjonar**

Basert på innspel frå kommunane og samla vurderingar vart det valt ut ni moglege lokaliseringar av kaiplassar på Sotra, inklusive Litlesotra og Bildøy (sjå figur under). Alle alternativa er sila gjennom eit sett utvalde faktorar:

- seglingstid
- seglingsforhold
- ulike forhold kring etablering av kaiplass
- parkeringsmoglegheiter
- moglegheit for matebuss
- dekningsområde
- konkurransedyktig kollektivtilbod.

Kai-alternativa er og vurdert i høve korleis lokaliseringa kan fungere på kort sikt som avlasting i anleggsfasen til nytt Sotra-samband. Basert på dette kriteriesettet er det Ågotnes og Brattholmen som er valt ut for vidare vurdering. Desse to kaiplasseringane gir høgast gevinst i høve reisetid når ein samanliknar buss og båt, samt at dei byggjer på eksisterande kaiforhold. Følgjande gir ei kort oppsummering av konklusjonane knytt til Ågotnes og Brattholmen.



	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	-

### Ågotnes

Lokalisering på Ågotnes gir gode seglingstilhøve, 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, som er CCB). Seglingstida er estimert til 25 minutt, og legg til rette for timesdrift for eit ein-båtsamband. 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 passasjergrunlaget vere busette sør for Ågotnes kai, noko som aukar den totale reisetida og dermed svekkjer konkurransekräften 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 antatt 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 i både morgon og ettermiddagsrushet.

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

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

#### *Brattholmen*

Båttilbod lokalisert på Brattholmen kai vert vurdert 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 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 tid samt kapasitetsutfordringar 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 moglegheiten til å innføre eit ekstra stopp med relativt få ressursar. Passasjereffekten er derimot vurdert som svært låg, også sett i høve dei samla reisestraumane over Sotrabraua.