



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201827448
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Bystyret	21.11.2018	139/18
2 Bystyret	23.01.2019	4/19

INTERPELLASJON FRA REPR. ANDREAS LANDMARK, SV, OM "ELEKTRISK SJØTRANSPORT SJØVEIEN I KRISTIANSAND"

BYSTYRET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 23.01.2019 SAK 4/19

Repr. Andreas Landmark, SV, hadde anmeldt følgende interpellasjon:

«Ordfører,

Teknologien med tanke på elektrisk transport til sjøs er i rivende utvikling. Som en alternativ arbeidsreise over byfjorden vil el-ferjer i fremtidens Kristiansand kunne bidra betydelig til å redusere rushtrafikken med bil.

I kommuneplanens samfunnsdel står det at «Kristiansand skal styrkes som landsdelshovedstad ved å utvikles til en kompakt by med urbane kvaliteter som utnytter nærheten til sjøen som en ressurs». Veinettet i byen står pga. ombygning i flere år fremover foran et stort press. Muligheten for et avlastende kollektivtilbud til sjøs er ikke bare betimelig å utforske - Det er også svært naturlig hvis vi ser på byens geografiske profil, med flere bydeler der man må kjøre langt for å komme til hovedvei.

Et slikt tilbud vil kunne gjelde både reiser over Byfjorden fra Vågsbygd/Flekkerøy og Randesund/Søm inn til Kvadraturen.

Interpellanten leste og begrunnet interpellasjonen som ble besvart av ordføreren.

Svar:

La meg begynne med å takke for interpellasjonen. Det er stas å se at engasjementet for kollektivtilbud på sjøen står seg gjennom generasjonene i familien Landmark. 5. september 2001 fremmet Kjell Landmark en interpellasjon om hurtigbåtforbindelse mellom Kvadraturen, Flekkerøya og Randesunds-området, og viste til spørsmålets aktualiteten i forbindelse med anleggsarbeidene på E18 gjennom byen. Teknologien har endret seg voldsomt siden den gang, og argumentet om at fergene ikke er en miljøvennlig løsning er ikke lenger gjeldene.

Jeg er enig i at å inkludere persontransport på sjø i byens kollektivtilbud er en besnærende tanke og at det er helt i tråd med målet om den urbane byen som utnytter nærhet til sjøen. Arkitektfirmaet Trollvegg var på mitt kontor i vår for å

promotere tanken om el-ferjer, da knyttet til utvikling av et urbant sentrum blant annet i Korsvikfjorden. Møtet resulterte i «Way to go»-konferansen som nylig ble arrangert i Kilden. Der ble konsekvensene av fremtiden teknologiske muligheter og byplanlegging diskutert.

Når vi ennå ikke har et hurtigbåt-tilbud i byfjorden, til tross som flere runder med interpellasjoner og utredninger, så må det ha sine årsaker.

Det ene vesentlige elementet er passasjergrunnlaget. Normalt opereres det men en anbefaling om at hovedtyngden av passasjergrunnlaget bør befinne seg innenfor 300-500 meters gangavstand fra holdeplass. Jeg er enig i at de naturlige båtforbindelsene i Kristiansand vil være de som er skissert i vedlegget til interpellasjonen. Båtforbindelsene vil med det i hovedsak betjene et endepunktmarked. Det er svært lite sannsynlig at passasjergrunnlaget rundt hvert endepunkt innenfor 300-500 meter vil være tilstrekkelig til å ha regulære båtruter på byfjorden. Først med massiv byutvikling rundt landingsstedene, blir volumet av mennesker stort nok.

Videre er spørsmålet om passasjergrunnlaget kan utvides ved ulike typer tilbringertransport, f.eks. sykkel og buss. For at båtruten i kombinasjon med tilbringertransport skal oppfattes som et bedre tilbud enn eksisterende løsninger, bør samlet reisetid være minst like rask som eksisterende løsning, og avgangsfrekvensen like god. Det er nok en utfordring i Kristiansand, hvor det tross alt ikke er så langt rundt fjorden.

Det andre elementet er at persontransport på sjø er forbundet med høye kostnader. Det er grunn til å anta at elektriske rutebåter vil være dyre, selv om det skjer en rivende utvikling. Drivstoffkostnadene vil høyst sannsynlig være lavere med elektrisk drift enn konvensjonell motorteknologi, mens personell kostnadene fortsatt vil være høye. Av sikkerhetshensyn må det være minst to personer (en fører + en til) som betjener den båtstørrelsen det vil være snakk om. Fremveksten av autonomi vil kunne påvirke personellkostnadene positivt. Når det tidligere har blitt vurdert hvordan AKT skal tilby et best mulig kollektivtilbud for flest mulig, har løsningen blitt buss.

Et kollektivt fergetilbud har vist seg svært hensiktsmessig der det reisealternativet på land er vesentlig lengre, som for eksempel Nesodden i Oslo. Vi har en annen geografi her i byen og det ikke like mye tid å spare fra for eksempel Vågsbygd til sentrum. Jeg tenker allikevel det kan være mulig å utvikle et konsept med god frekvens og tilbringerløsninger med en samlet sett konkurransedyktig reisetid. Det finnes også fordeler med å samle ulike transportformer i et felles knutepunkt.

Min konklusjon blir derfor at jeg er positiv til initiativet, men usikker på realismen. Det vil kreve en solid analyse som omfatter seilingsmønsteret på Byfjorden, bussrutetilknytningene, kartlegging av bosetning og arbeidsplasser og eksisterende og potensielle reisestrømmer tilbudet vil kunne betjene. Jeg mener det er naturlig å tenke et eventuelt fergetilbud i Kristiansand inngår som en del av kollektivtilbudet, og vil derfor anmode AKT om videre å vurdere mulighetene for å etablere et slikt tilbud i Kristiansand.

Jeg vil derfor foreslå at interpellantenes forslag endres slik: Bystyret ber administrasjonen vurdere å be AKT i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen utrede et elektrisk kollektivtilbud sjøveien, og legge frem en sak hvor konkrete rammer for et slikt tilbud skisseres.

Vedtak:

Bystyret ber administrasjonen vurdere å utrede elektrisk kollektivtilbud sjøveien, og legge frem en sak hvor konkrete rammer for et slikt tilbud skisseres. Administrasjonen vurderer selv om AKT og fylkeskommunen tas med i utredningen.
(Enst.)

52 av 53 repr. tilstede.

Forslag:

AP fremmet følgende oversendelsesforslag:

«Bystyret ber administrasjonen vurdere å utrede elektrisk kollektivtilbud sjøveien, og legge frem en sak hvor konkrete rammer for et slikt tilbud skisseres. Administrasjonen vurderer selv om AKT og fylkeskommunen tas med i utredningen.»

Votering:

AP sitt oversendelsesforslag ble enstemmig vedtatt oversendt.

RETT UTSKRIFT:

24.01.2019