
Saksnr: 2020/56217-2
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		23.09.2020
Fylkesutvalet		29.10.2020

Utgreiing av alternativt stopp Solund for båtruta Bergen-Selje-Bergen

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet støttar konklusjonane og fylkesrådmannen sine vurderingar om endra stopp for båtruta Bergen-Selje-Bergen i Solund. Å endre anløpskai frå Krakhella til Hardbakke vil ha stor verdi for Solund kommune og for dei fleste reisande til og frå kommunen. Enkelte område vil få eit redusert tilbod, men gjeld små reisestraumar.

Endringa avheng av større investeringar i infrastruktur, og vert kopla til pågåande arbeid med Regional transportplan for Vestland.

Samandrag

Saka omhandlar utgreiing av mogleg nytt stopp på Hardbakke i Solund kommune, som alternativ til dagens stopp på Krakhella, for båtruta Bergen-Selje-Bergen (jf. tidlegare fylkestingsvedtak i Sogn og Fjordane og FTING PS-14/2019). Arbeidet er gjennomført med bistand frå COWI.

Nytt alternativt stopp på Hardbakke vil gje vesentleg reduksjon i reisetid for dei fleste reisande i Solund, og ha positiv innverknad for lokalsamfunnet og på utviklingspotensiale i kommunen. Tiltakskostnadane er grovt estimert til totalt 70 mill. kr, knytt til nytt kaianlegg og tilførselsveg på Hardbakke, samt utbetring og sikring av farleia. Vidare oppfølging vert gjennom Regional Transportplan ettersom iverksetting inneber store investeringar i infrastruktur.

I tillegg er det gjort ei utgreiing av alternativ seglingslei for strekninga mellom Bergen og Fensfjorden for bårutene mellom Bergen, Nordfjord og Sogn. Når det gjeld alternativ seglingslei Bergen-Fensfjorden gir ikkje ytre lei markant betre forhold for båtdrifta, men det kan vere lokale forhold og avvegingar av dei enkelte parametranne opp mot kvarande som talar for ei omlegging. Utreiingane vert teke med i vidare arbeid med nytt anbod for desse bårutene («Rutepakke 1»).

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I samband med budsjetthandsaminga fatta Vestland fylkesting følgjande vedtak (FTING PS 14/2019):

«Fylkestinget syner til vedtak i Fylkestinget i Sogn og Fjordane ber om å få utgreidd flytting av snøggbåt-stogg frå Krakhella til Hardbakke i Solund. Vidare ber ein om å få vurdert moglegheitene for ny snøggbåtstogg på Fitjar.»

Med bistand frå COWI, er det nyleg gjennomført utgreiing av alternativt stopp på Hardbakke for båtruta mellom Bergen og Nordfjord (rapport vedlagt).

Solund kommune har vore involvert i arbeidet kring mogleg omlegging av stopp for båtruta, med faktagrunnlag og tilbakemelding med synspunkt til rapporten. I denne saka vert det gitt ein gjennomgang av vurderingane som er gjort gjennom dette utgreiingsarbeidet, samt ei tilråding om vidare oppfølging.

Utgreiing av mogleg nytt snøggbåtstopp på Fitjar er under ferdigstilling, og vert lagt fram i eiga sak.

Vedtakskompetanse

Bestilling om sak er vedteke i fylkestinget. Saka er vurdert handsama i fylkesutvalet, jf. reglement for fylkesutvalet, punkt 2.1.7: Fylkesutvalet tek avgjerd i alle andre saker der avgjerdsmynde ikkje ligg til anna organ, og der saka ikkje er av prinsipiell betydning for fylkeskommunen si verksemd.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Saka omhandlar økonomiske forhold knytt til endring av stoppmønster

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Nytt stopp for båtruta i Solund kommune

Bakgrunn og føresetnader

Båtruta Bergen-Selje-Bergen stoppar i dag på Krakhella, aust i Solund kommune. Ruta betener i tillegg Hyllestad kommune, med stopp på Rysjedalsvika. Også båten mellom Bergen og Sogn betener Rysjedalsvika, og gir på enkelte turar omstiging mellom Sogn og nordgåande båttruter.

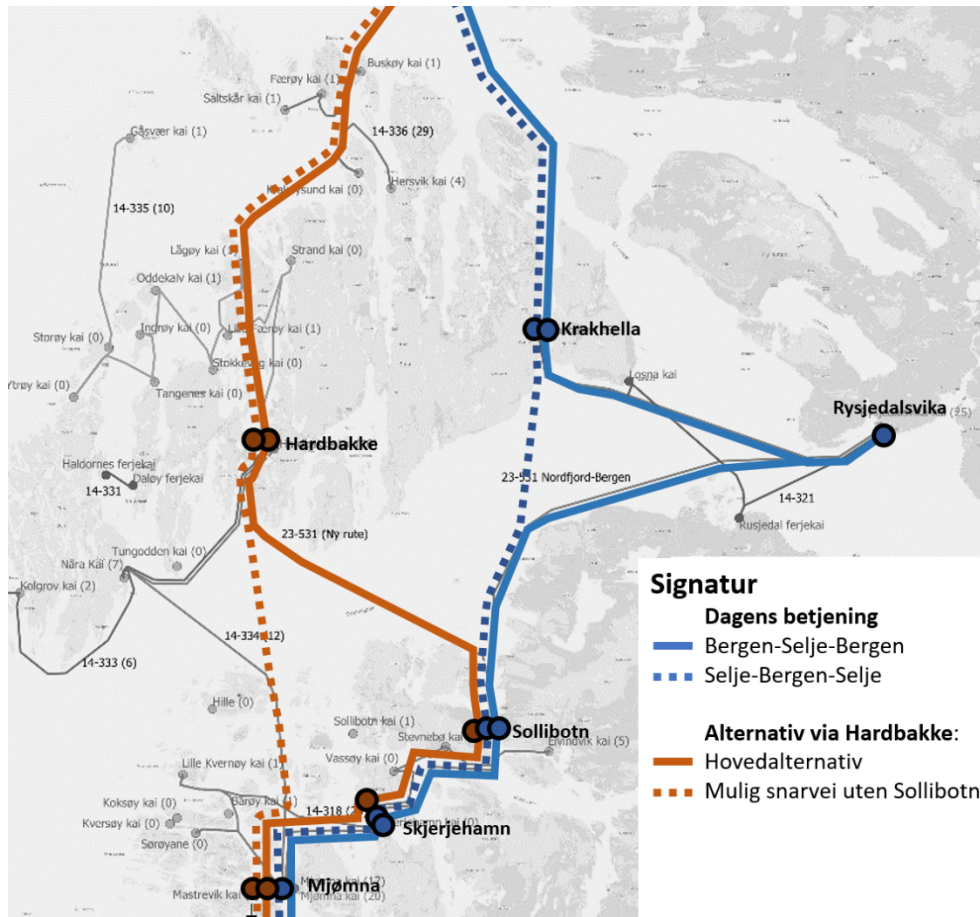
I utgreiinga er det lagt til grunn eit hovudalternativ for ruteopplegg og seglingslei Bergen-Selje-Bergen via Hardbakke, med betening av Sollibotn. Sollibotn vert nytt omstigningspunkt for reisande mellom Sogn og nordgåande ruter, og som og reisande til/frå Rysjedalsvika vil kunne nytte. Rysjedalsvika vil som følgjer av ei slik løysing ikkje lenger ha anløp for denne ruta. I sommarhalvåret har likevel Rysjedalsvika anløp for båtruta Bergen-Sogn-Bergen, ut frå dagens ruter.

Som vist på kartutsnittet er distansen Mjømna-Hardbakke kortare utan stopp på Sollibotn, og som såleis har innverknad på reisetidene. Samstundes vil utelating av stoppet gje eit dårlegare båttilbod lokalt mellom Gulen og Solund. Omstiging mellom rutene og omsynet til lokale reisemoglegheiter er bakgrunn for valt hovudalternativ for utgreiingsarbeidet.

Når det gjeld kai plassering og -tilhøve på Hardbakke, er det lagt til grunn at det må etablerast eit nytt kaianlegg som gir tilstrekkeleg plass og navigasjonsrom. Tidlegare utgreiingar har peika på eit område nord for Hardbakke som ny mogleg kai plassering for båtruta. Andre alternativ er difor ikkje vurdert.

Utgreiinga omfattar analysar av transportbehov og båten sin rolle som del av det samla transportsystemet i og kring Solund. Det er sett på konsekvensar for dei reisande, lokalsamfunnsutviklinga, driftsmessige og økonomiske forhold, samt miljøeffektar. Vidare er maritime forhold for ny lei utgreia.

I det følgjande vil det bli gitt ein kort gjennomgang av hovudfunna frå rapporten.



Dagens transportsystem

Båttilbodet Bergen-Selje-Bergen er drifta med to fartøy, og startar i Selje og i Bergen om morgonen med retur om ettermiddag. Total seglingstid er over fem timar, avhengig av tal stopp som vert betent på dei ulike turane. Til dømes er det ikkje stopp på Rysjedalsvika på alle turar. Varierende stoppmønster har innverknad på reisetida.

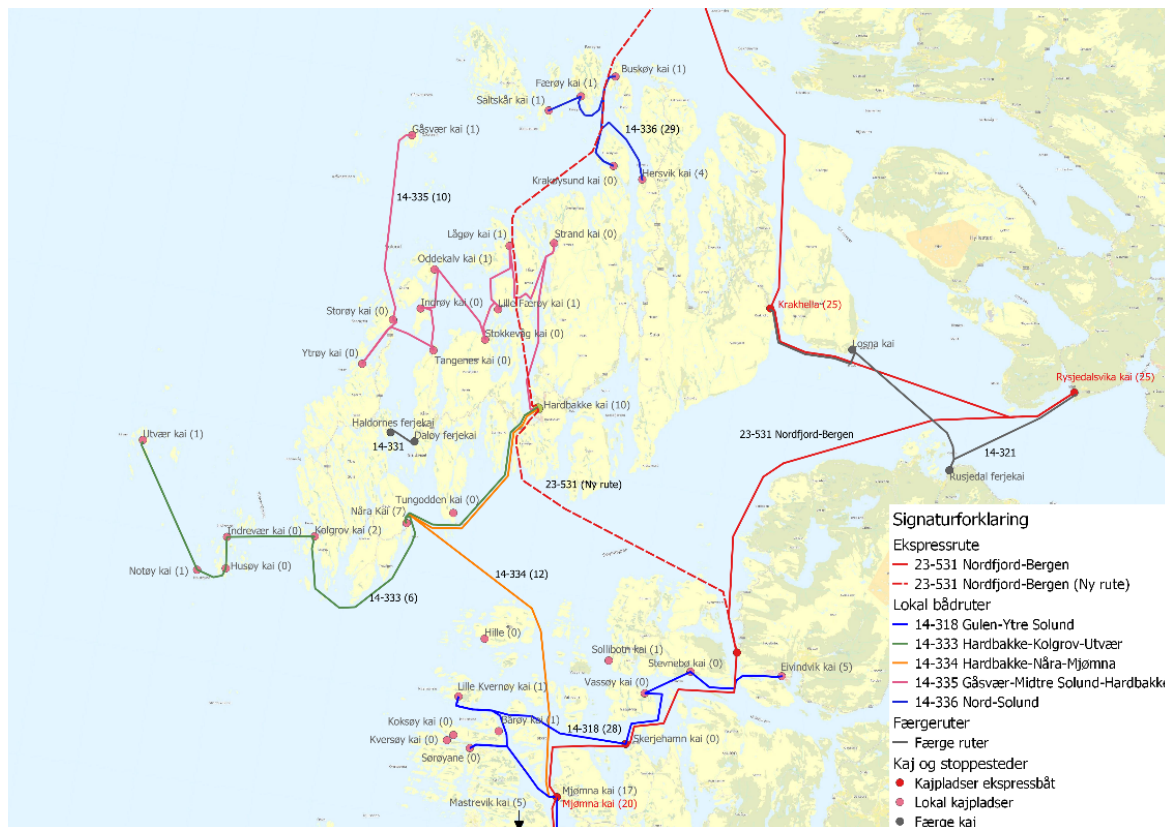
Som kartet under viser er det fleire lokalbåtruter som betener Solund kommune, og som bind saman kommunane Solund og Gulen. Hardbakke er knutepunktet for lokale båtruter mot Ytre Sula/Utvær, Nåra og Mjømna, og mot midtre del av Solund. Båtrutene er i stor grad tilpassa bussen som matar til og frå båten.

Lokalbåtruta Hardbakke-Nåra-Mjømna er kopla mot båten til og frå Bergen på Mjømna. Ruta er først og fremst skuleskyssrute for vidaregåande elevar som går på Austrheim vidaregåande skule, samt lokal skuleskyss for elevar til Hardbakke.

Det går og ferje mellom Rysjedalsvika og Krakhella, som passar med båtruta som går til Sogn med anløp Rysjedalsvika kai.

Den lokale matebussruta (Daløy-Hardbakke-Krakhella) til båten Bergen-Selje-Bergen er best tilpassa reisande til og frå Bergen. Reiser til og frå stopp nordover, mot Askvoll og Florø, gir i dag ei ventetid på ca. 30 min på Krakhella kai. Passasjerstatistikken viser at dei fleste påstigingane på buss skjer på Krakhella og på Hardbakke. Det er lite på- og avstiging mellom desse stoppa, som og reflekterer busetnadsmønsteret i kommunen.

I 2021 skal etter planen arbeidet med å byggje bru over Ytre Steinsund starte opp (jf. Økonomiplan 2020-2023, FTING-sak 14/2019). Byggjetida er rekna å ta 3-4 år. Brua erstattar ferjesambandet Haldorsneset-Daløy, og vil ha stor innverknad ved å knyte kommunen tettare saman og gi betre reisemoglegheiter for busette på Ytre Sula. Reisetida for nordgåande reiser mot Selje vil bli vesentleg redusert, ettersom ein i dag har ei lang intern reise med buss og ferje til Krakhella - anløpstaden for dagens båtrute.



Maritime vurderingar – seglingsled via Krakhella eller Hardbakke

Båtstopp på Hardbakke inneber ny seglingslei gjennom Indre Steinsund. Konklusjonen i rapporten er at omlegging av leia er praktisk gjennomførleg, men med behov for visse fysiske tiltak. Disse er nærare gjort greie for i rapporten, med vedlegg. Ny seglingslei kan vidare medføre noko negative konsekvensar med omsyn til komforten for dei reisande, i samband med kryssing av Sognesjøen i tung sjø.

Omlegginga vil ha noko innverknad på seglingsdistansen. Samanlikna med dagens ruter som betener Rysjedalsvika gir det ein reduksjon på mellom 12-13 km, medan ruter som ikkje går via denne stoppen gir ei auke på 10 km. Redusert distanse kan nyttast til å redusere seglingstid eller til å redusere energiforbruket gjennom lågare fart. Berekningar viser at dagens rute Bergen-Selje kan spare rundt 18 minutt (inkl. bortfall av stopp Rysjedalsvika), mens det i motsett retning vil gje 11 minutt lengre seglingstid, gitt alt anna likt.

Transportbehov Solund og Hyllestad

Transportbehovet til og frå Solund og Hyllestad er vurdert med bakgrunn i busetnads-, sysselsettings og pendlingsmønster, lokalisering av viktige reisemål og passasjerstatistikk. Under er kort oppsummert faktagrunnlag for marknadsanalysen:

- Totalt folketal i Solund kommune er på om lag 815. Nærare 45 prosent av innbyggjarane er busett i Hardbakke, og om lag 30 prosent i krinsane nær Hardbakke. Vidare er om lag 20 prosent av innbyggjarane busette i området Ytre Sula.
- 85 prosent av dei sysselsette i kommunen har arbeidsplassen sin på Hardbakke. Arbeidspendling er vurdert å ha liten innverknad på reisegrunnlaget.
- Det er i liten grad pendling til og frå både Solund og Hyllestad kommune. Samstundes inneber rutetidene og reisetida at båten Bergen-Selje-Bergen ikkje utgjer ei stor rolle for den daglege pendlartrafikken. Det er likevel ein marknad for vekependling til jobb eller skule til dei større stadene langs ruta.
- Dagleg påstigingstal til båten på Krakhella er 25 passasjerar.
- Tilsvarende gjeld for Rysjedalsvika, totalt for alle ruter som betener dette stoppet. Reiser mellom Rysjedalsvika og nordleg del av ruta utgjer om lag 2-3 passasjerar per dag totalt for begge retningar.

- Reisetala i samband med helg reflekterer at reiseliv spelar ein viktig rolle for Solund. Dette kjem og til syne i sesongvariasjonane, som viser auka trafikk om sommaren.
- Dagsturar ser ut til å vere eit viktig føremål for store delar av dei reisande. Sentrale og viktige funksjonar og tenester er plassert i Bergen og Florø, som flyplass, handel, kulturtilbod, sjukehus og andre helsetenester.

Konsekvensvurderingar endra stopp

Konsekvensar for dei reisande og lokalsamfunn

Potensiale for redusert reisetid og eit meir attraktivt tilbod for dei fleste reisande, er noko av bakgrunnen for utgreiinga av nytt stopp på Hardbakke. Gitt anbefalt hovudløysing er det særleg reisande til og frå Solund kommune som vil ha ein effekt av ei slik endring. Dagens ruteopplegg gir ulike reisetider mellom Bergen og Krakhella, ettersom det er variasjon i stoppmønster for dei ulike turane. Vidare er nye reisetider Bergen-Selje-Bergen basert på estimat ut frå eitt av fleire moglege alternative ruteopplegg. Det er difor vanskeleg å framstille direkte og absolutte samanlikningar når det gjeld reisetider «før» og «etter» eventuell omlegging.

Ei samanlikning av hovudalternativet for ny løysing sine estimerte reisetider og dagens rutetider kan likevel illustrerast med følgjande reisetidseffektar for Solund:

- Hardbakke-Bergen om morgonen vil ha ei innsparing på omlag 30 prosent i reisetid - frå dagens 2 timar og 50 minutt til to timar.
- Hardbakke-Florø gir nærare halvering i reisetid - frå dagens 2 timar og 30 minutt til 1 time og 20 min.

Hovudkonklusjonane når det gjeld konsekvensar for dei reisande frå Solund kommune er:

- Størstedelen av dagens reisande vil oppleve ein vesentleg forbetring grunna markant kortare reisetid til båtkaia, samt bortfall av ventetid mellom buss/båt.
- Reisande frå Ytre Sula vil få noko lengre reisetid mot Bergen med forslaget til alternativ ruteopplegg. Reisande mot Florø/Selje vil få vesentleg kortare reisetid. Realisering av nytt brusamband over Ytre Steinsund vil påverke dette biletet positivt.
- Øvrige passasjerar vil i stor grad oppleve små endringar i tilbodet, medan enkelte mindre reisestraumar vil få eit dårlegare tilbod.

Omlegginga av båttruta er vurdert å ha positiv verdi for Solund kommune og kommunesenteret Hardbakke, ved å bli tettare knytt til nabokommunane og til viktige reisemål i Bergen og stopp langs ruta nordover. Tilbodet vil kunne understøtte busetnaden i og rundt Hardbakke, og vere eit ledd i å utvikle kommunen og samhandlinga med dei omkringliggande kommunane. Betre og enklare tilgjenge vil og auke attraktiviteten til kommunen og Hardbakke som reiselivsdestinasjon.

Reisande frå Rysjedalsvika vil ut frå dagens ruteopplegg miste båt nordover frå Bergen om morgonen og sørover mot Bergen på kvelden i vinterhalvåret. På sommarhalvåret har båten Sogn-Bergen-Sogn anløp Rysjedalsvika kai, og som gir omstigningsmoglegheit for reiser mellom Sogn og Nordfjord. Desse reisande har likevel fleire alternative reisemoglegheiter i nord og sørgående retning.

For andre reisande på strekninga Bergen-Selje-Bergen vil ei omlegging ha mindre innverknad på reisetida, ettersom den totale strekninga i liten grad vil endre seg - mellom pluss 10 km og minus 12-13 km. Samla sett vert difor reisetidseffekten for denne reisegruppa vurdert som nøytral.

Økonomi og miljøpåverknad

Omlegging av båtruta via Hardbakke er vurdert å ha relativ liten effekt på driftskostnadane:

- Totalt vert seglingsdistansen marginalt kortare. Kortare distanse vil primært påverke drivstoffkostnadane, men utgjør i praksis så lite at det kan reknast som nøytralt.
- Det vil vere innsparingar å hente på matebuss til Krakhella. Nokre av desse ressursane må ein likevel planlegge å bruke på tilbringartransport til Hardbakke frå andre delar av kommunen. Alt i alt kan ein forvente ein liten innsparing på kollektivdrifta.
- Det er og mogleg å spare på dagens båtrote Nåra-Mjømna, ved i staden frakte passasjerane til Hardbakke. Båten betener riktig nok fleire mindre øyer undervegs.
- Med bakgrunn i dei nemnte positive effektane for reisande og lokalsamfunn, kan ein forvente ein liten positiv effekt i passasjerinntekter, men dette er hefta med stor usikkerheit.

Alt i alt peiker dei driftsøkonomiske vurderingane i retning av ein liten innsparing, men det er små tal som er hefta med vesentleg usikkerheit.

Som nemnt vil det vere behov for tiltak for tilrettelegging av seglingsleia og ny kai på Hardbakke. I rapporten er det gjort nokre overslag av tiltakskostnadane:

- Merking og sikring av seglingsleia er estimert til ein kostnad på ca. 15 mill. kr.
- Nytt kaianlegg ved Hardbakke er grovt rekna til ein kostnad på om lag 30 mill. kr.
- Kostnader knytt til ny veg med gang- og sykkelveg fram til den nye kaia er estimert til om lag 15 mill. kr.
- Oppgradering av eksisterande veg, samt venterom/toalett, parkering og oppstillingsplass kjem i tillegg. Grovt overslag tilseier rundt 10. mill. kr, der største delen er knytt til oppgradering av eksisterande veg.

Totalt summerer dei estimerte tiltakskostnadane seg til ca. 70 mill. kr. Det vert understreka at kostnadsestimata er usikre.

Når det gjeld miljøkonsekvensar viser utgreiinga at endring i utslepp frå båttransporten vil vere svært liten totalt sett. Noko reduksjon vil kunne knytast til litt kortare seglingsled og på innsparing på båtuta Nåra-Mjømna. For nærmiljøet rundt Hardbakke kan båtane på den aktuelle ruta påføre området bølgeslag, støy og mogleg konflikt med fritidsbåtar. Dette er likevel rekna som ein liten miljømessig effekt.

Alternativ seglingslei Bergen-Fensfjorden

Eit tillegg i utgreiinga har vore å sjå på alternativ seglingslei mellom Bergen og Fensfjorden. Dagens lei går gjennom Alversund, i relativt beskytta farvatn, med fartsinnskrenkingar på grunn av tronge forhold. Det er difor sett på om det kan vere raskare og meir effektivt å segle i ei meir open lei, med tanke på at framtidige tyngre/lengre båtar kan vere meir motstandsdyktige for høg sjø. I utgreiinga er det sett som føresetnad at Vardetangen framleis skal betenast, men at Lygra kan kuttast ut.

Vurderingane som er gjort viser både fordelar og ulemper med å segle ei alternativ ytre lei. Av fordelane kan nemnast jamnare driftsprofil med færre fartsreduksjonar og akselerasjonar, enklare og tryggare navigeringsforhold, og betre forhold for hytter og fastbuande i Straumane med omsyn til bølgeslag og støy frå båttrafikken. Ulempene er særleg knytt til dagar med dårleg ver og eksponering for straumar og tung sjø i Hjeltefjorden og ytre delar av Fensfjorden. Denne type forhold vil mellom anna kunne påverke komforten for dei reisande, samt drifta med omsyn til regularitet. I tillegg vil lenger seglingsdistanse samt høgare fart gi auka energibruk.

Sett under eitt gir ikkje ytre lei markant betre forhold for båtdrifta, men det kan vere lokale forhold og avvegingar av dei enkelte parametranne opp mot kvarande som talar for ei omlegging. Uansett vil ikkje ei slik løysing påverke seglingstida vesentleg. Desse analysane vil inngå som faktagrunnlag i det pågåande arbeidet med nytt båt anbod for Rutepakke 1.

Fylkesrådmannen sin vurdering

Utgreiinga kring nytt stopp og seglingslei for båtruta Bergen-Selje-Bergen gir ein grundig og god gjennomgang av moglegheiter og konsekvensar ved omlegging av ruta med nytt stopp Hardbakke. Fylkesrådmannen oppsummerer rapporten med følgjande konklusjonar:

Når det gjeld konsekvensar for tilbodet og dei reisande vil omlegginga ha størst innverknad for Solund kommune, med samla sett positiv gevinst. Dei fleste i Solund kommune bur og arbeider i og kring Hardbakke, og desse vil få vesentleg kortare reisetid mot Bergen og mot reisemål nordover i fylket. Betre og enklare tilbod vil ha stor verdi for utvikling av kommunen, med omsyn til busetnad, sysselsetting og potensiale som reiselivsdestinasjon. Ny bru over Ytre Steinsund vil ytterlegare byggje opp om Hardbakke som ny anløpsstad. Enkelte områder, inklusive Hyllestad, vil derimot få eit redusert tilbod, men dette gjeld svært små reisestraumar.

Omlegginga gir små endringar i høve driftskostnader og potensielle inntekter. Her vil det vere ulike løysingar for tilbringartransport som kan gi noko mindre utslag for driftskostnadane, samt noko mogleg inntektpotensiale knytt til auka reiseaktivitet. Detaljering av lokale båt- og bussruter må uansett sjåast nærare på, og i dialog med kommunen kring viktige prioriteringar og lokale forhold. Endringa vil heller ikkje ha store miljømessige konsekvensar, med omsyn til utslepp og lokal påverknad.

Nytt stopp på Hardbakke gir investeringskostnader som følgje av nytt kaianlegg, framføringsveg og utbetring av farleia. Tiltakskostnadane er estimert til totalt ca. 70 mill. kr. I tillegg til finansieringsløysing vil det vere behov for regulering av området og ein prosess mot Kystverket med omsyn til utbetring og sikring av farleia. Av omsyn til omfanget av tiltaket, tilrår fylkesrådmannen at mogleg nytt båtstopp på Hardbakke vert kopla til det pågåande arbeidet med Regional Transportplan (RTP) for Vestland. Rapporten som ligg føre vil danne grunnlag for den vidare oppfølginga.