

---

Saksnr: 2020/56217-7  
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		04.11.2020
Fylkesutvalet		26.11.2020

## Utgreiing nytt båtstopp på Fitjar

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tar utgreiinga om nytt båtstopp på Fitjar til orientering.

Samandrag

Saka gjeld oppfølging av fylkestingsvedtak (PS 14/2019) om å vurdere moglegheitene for ny snøggbåtstopp på Fitjar. Ei utgreiing er nyleg gjennomført (rapport vedlagt), der utgangspunktet er tilpassingar i driftsopplegget for Sunnhordlandsruta mellom Leirvik og Bergen. I dette ligg vurderingar kring transportbehov, konsekvensar for rutetilbodet og for dei reisande, samt økonomiske konsekvensar ved å legge eit nytt anløp på Fitjar på dette sambandet.

Ut frå ei samla vurdering støttar fylkesrådmannen vurderingane og anbefalinga som kjem fram i utgreiinga. Nytteverdien ved potensiell reisetidsgevinst for Fitjar og vekst i kundepotensiale er ikkje vurdert større enn dei ulempene det vil ha med omsyn til eksisterande passasjerar og servicenivå, utfordringar med å ivareta viktige korrespondansar og forventa ekstrakostnader.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør mobilitet og kollektiv

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I budsjettvedtaket frå fylkestinget i desember 2019 (PS 14/2019) er det bedt om «...å få vurdert moglegheitene for ny snøggbåtstopp på Fitjar».

Fylkesrådmannen legg i denne saka fram rapporten frå utgreiing av moglegheitene for nytt stopp for båt på Fitjar (vedlagt saka), og anbefaling om vidare oppfølging. Utgreiinga har tatt utgangspunkt i moglegheita for å tilpasse driftsopplegget på Sunnhordlandsruta mellom Leirvik og Bergen. I dette ligg ei vurdering av transportbehovet, konsekvensane for rutetilbodet og for dei reisande, samt økonomiske konsekvensar.

Vedtakskompetanse

Bestilling av 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 vurderingar

**Klima:** Ikkje relevant

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

### Om Sunnhordlandsruta

Sunnhordlandsruta har i dag fire avgangar tur/retur Leirvik-Bergen på kvardagar, to avgangar tur/retur laurdagar og fem avgangar tur/retur søndagar. Reisetida er omlag 1 time og 55 minutt, men varierer noko mellom ulike turar og stoppmønster. Det er fast stopp på Rubbestadneset, Hufthamar og Flesland kai, i tillegg til Bekkjarvik på dei fleste turane. Rutetidene er knytt opp mot lokale båt- og bussruter i Sunnhordland og Austevoll, med korrespondansar for båt i Leirvik og på Hufthamar.

Alternativ reisemåte Leirvik-Bergen er Kystbussen, som tar vel to timar. Prisen for vaksenbillett er i dag kring 250 kr med Kystbussen mot kring 400 kr for båten.

Trafikkplan båt Hordaland (2017) og Årsrapport for kollektivstrategien 2019 danner hovudkjeldene for passasjerstatistikken i utgreiinga. Sunnhordlandsruta har hatt ein god vekst i passasjertal dei seinare åra, med eit samla reisetal på rundt 415 000 påstigande i 2019. Passasjertala pr. måned viser relativt jamn bruk gjennom året, noko som indikerer at både skule- og arbeidsreiser og turist- og fritidsreiser utgjør ein vesentleg del av marknadsgrunnlaget.

Tyngste stopp er naturleg nok Leirvik, samt at Bergen si rolle som reisemål peikar seg ut. Dei tyngste avgangane er turen om morgonen til Bergen og frå Bergen om ettermiddagen, noko som indikerer at ruta vert nytta til arbeidspending. Her viser og reisetal at Rubbestadneset er eit viktig stopp.

Eit nytt anløp på Fitjar vil påverke reisetida for ruta, rekna til omlag ti minutt. Dette gir ekstra reisetid for reisande sør for Fitjar (Rubbestadneset og Leirvik), i begge retningar. Det er difor relevant å vurdere konsekvensar for dagens reisande til og frå Rubbestadneset og Leirvik, i forhold til verdien eit nytt stopp vil ha for reisande til og frå Fitjar.

### Transportgrunnlag

Tal på busette og arbeidsplassar er viktige indikatorar for transportbehovet, og gir eit grunnlag for å vurdere passasjerpotensialet og nytten av eit nytt anløp:

- Fitjar kommune har i alt ca. 3 200 innbyggjarar, der ca. 2000 er busette i tettstaden Fitjar.
- Stord kommune har totalt ca. 18 000 innbyggjarar, der omlag 75 prosent er busette i og rundt Leirvik.
- Rubbestadneset kai i Bømlo kommune fangar reelt sett opp størstedelen av kommunen med totalt ca. 12 000 innbyggjarar, og dekkjer mellom anna kommunesenteret Svortland som ligg 7 km frå kaia.
- Bekkjarvik har relativt låg tettleik av busette, men i de næraste grunnkretsane bur det ca. 2 200 innbyggjarar.

Som for busette er størstedelen av arbeidsplassane i området for Sunnhordlandsruta konsentrert i Leirvik-området, med omlag 8 300 arbeidsplassar. Fitjar-området har ca. 1250 arbeidsplassar. I den delen av Bømlo kommune som er betent av Rubbestadneset er det omlag 3 300 arbeidsplassar, fordelt over eit relativt stort areal. I dei næraste grunnkretsane kring Bekkjarvik er det omlag 950 arbeidsplassar.

Pendlingsmønsteret for Fitjar viser at over 50 prosent av dei sysselsette som bur i Fitjar jobbar i kommunen, medan 30 prosent pendlar til Stord kommune. I underkant av 60 personar har registrert arbeidsplass i Bergen kommune. Pendling til Austevoll og Bømlo utgjer mellom 15-20 personar. Til samanlikning pendlar ca. 200 personar frå Bømlo kommune til Bergen, og 320 frå Stord kommune.

Fitjar kommune har i sin kommuneplan, samfunnsdelen 2020-2040, ei målsetting om å utvikle «bærekraftig reiseliv og kortreiste opplevingar», der eit av tiltaka er å få eit båtstopp på Fitjar. Reiselivspotensialet er ikkje vurdert nærare i utgreiinga, men vert rekna som ein viktig motivasjon for å etablere eit båttilbod i kommunen.

Reisande frå Fitjar til Bergen har kollektive reisemoglegheiter via Sandvikvåg med ferje og buss, anten med Kystbussen eller linje 600 frå Halhjem. Busstilbodet mellom Fitjar og Sandvikvåg er ikkje direkte knytt til ferjerutene, men i hovudsak lagt opp for å korrespondere mot ferja Jektavik-Hodnavik med omsyn til skule- og arbeidsreiser.

Ferje og buss Sandvikvåg-Bergen busstasjon tar mellom 1,5-2 timar. I tillegg kjem reisa Fitjar-Sandvikvåg på i underkant av ti minutt. Reisetida med båten Fitjar-Bergen vert omlag 1 time og 20 minutt, og utgjere ein merkbar reduksjon både for reiser til Bergen og til Flesland. Frå 2022 vil ny E39 Svevatjørn-Rådal redusere reisetida langs landevegen med 15-20 minutt.

### **Driftsopplegg**

Fitjar har tidlegare hatt båtanløp. Seglingsforholda, og gitt at same kai framleis kan nyttast, gjer det i utgangspunktet mogleg å etablere eit stopp på Fitjar.

Dersom ein opprettheld dagens ankomst- og avgangstider til Bergen og Flesland, vil dette gi eit nytt pendlingstilbod for Fitjar; ankomst Bergen 08:00 og retur 16:10, med anløp Fitjar ca. 17:30. Den totale seglingstida for ruta vil derimot auke med omlag ti minutt, noko som vil ha negative konsekvensar for driftsopplegget og for andre reisande. I rapporten vert det peika på følgjande:

- Båtane har i dag eit stramt driftsopplegg med svært kort opphald i Bergen, t.d. ti minutt på dei to første avgangane. Ti minutt er vurdert som absolutt minimum med omsyn til på- og avstiging, fylling av drivstoff m.v.. Med anløp på Fitjar på alle avgangar som går via Rubbestadneset, vil det samla driftsopplegget måtte aukast med opp mot 70 minutt på kvardagar. Ei slik endring gjer det vanskeleg å oppretthalde eksisterande korrespondansar, og vil påverke ruteopplegget for tilknyttede lokalbåtsamband.
- Endra driftsopplegg som følgje av ekstra reisetid har innverknad på mannskapsopplegget for ruta. Ein konsekvens kan vere behov for anna skiftordning med fleire mannskap, noko som vil gi ein relativt stor meirkostnad.
- Store delar av dei reisande med ruta vil bli pålagt ekstra reisetid.

Med bakgrunn i desse momenta viser utgreiinga til at det er vanskeleg å utforme eit driftsopplegg med god ressursutnytting utan vesentlege forverringar andre stader, som til dømes bortfall av korrespondansar, færre avgangar eller å droppe betening av andre kaiplassar på enkelte eller alle avgangar.

Utgreiinga peikar på meirkostnadar knytt til auka reisetid, og moglege endringar i skiftordning for mannskap. Estimert viser at auka reisetid, og mannskapskonsekvensar knytt til ei slik endring, vil kunne gje ein årleg meirkostnad på 3,5-5,3 mill. kr. I tillegg kjem andre moglege følgjekonsekvensar knytt til tilpassingar i øvrig kollektivnett med omsyn til korrespondansar med vidare. For å få fram meir konkret kostnad vil ein måtte utgreie konsekvensane nærare og gå i dialog med operatør.

### **Konklusjon**

Nytt anløp på Fitjar vil vere positivt for Fitjar med omsyn til å gi ein raskare og enklare reisemoglegheit med kollektivtransport til og frå Bergen og Flesland enn dagens tilbod med buss og ferje. Med dagens rute vil det gi moglegheit for dagpendling Fitjar-Bergen. Ny E39 vil derimot

redusere forskjellen i reisetid, samt at båttilbodet vil vere eit dyrare alternativ ut frå dagens billettprisar enn å reise med buss og ferje.

Eit nytt anløp vil vidare gi tettare kopling mellom øykommunane i Sunnhordland. I tillegg til enklare tilkomst frå Bergen og Flesland vil eit slikt båttilbod kunne ha positiv innverknad på turistmarknaden for ruta og for utvikling av lokale reiselivstilbod og næringsliv.

Fordelen med nytt stopp må vegast opp mot dei negative konsekvensane dette vil gje - både for kollektivtilbodet som heilheit, for dagens reisande og for dei økonomiske kostnadane. Dagens ruter og driftsopplegg har lite eller ingen handlingsrom for endringar utan at det gir konsekvensar for andre delar av kollektivtilbodet. Viktige korrespondansar kan måtte vike, eller tilbod måtte nedjusterast for å kunne oppretthalde tilbodet Leirvik-Bergen.

Endringar på Sunnhordlandsruta med auka reisetid og moglege konsekvensar for mannskapsopplegg vil aleine kunne utgjere ein årleg meirkostnad på mellom 3,5 og vel 5 mill. kr på Sunnhordlandsruta. Andre eventuelle følgjekonsekvensar er då ikkje tatt med i berekninga.

Ut frå ei samla vurdering støttar fylkesrådmannen vurderingane og anbefalinga som kjem fram i utgreiingsrapporten. Det er vanskeleg å sjå at fordelane ved omlegging av Sunnhordlandsruta kan vege opp for ulempene det vil gi. Nytteverdien ved potensiell reisetidsgevinst for Fitjar og vekst i kundepotensiale er ikkje vurdert større enn dei ulempene det vil ha med omsyn til eksisterande passasjerar og servicenivå, utfordringar med korrespondansar og forventa ekstrakostnader ved eit slikt driftsopplegg. Etablering av ny E39 mellom Os og Bergen i 2022 og framtidig kollektivtilbod i sørkorridoren i Bergensområdet vil gje kortare reisetid og betre reisemoglegheiter for Fitjar.