

Saksnr: 2019/99-1
Saksbehandlar: Målfrid Vik Sønstabø

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	5/19	02.12.2019
Fylkesutvalet	14/19	03.12.2019
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020

Ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd. Utgreiing av to-ferje løysing i sommarmånadane**Forslag til innstilling**

Fylkesutvalet tek saka til orientering

Samandrag

På møte i fylkesutvalet i Hordaland den 19. september 2019, vart det i sak 193/2019 m.a. fatta slikt vedtak

- 1. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen koma attende med ei utgreiing av potensiale for ei ekstra sommerferje i sambandet Jondal Tørvikbygd (trafikkgrunnlag, kostnader, ferjemateriell, tilhøve knytt til anbod m.v.)*
- 2. Fylkesutvalet vil understreka at for ferjesamband med vesentleg trafikkauke, må ein vurdere rom for auka kapasitet i anbodsperioden.*

Skyss har utgreidd ei to-ferjeløysing om sommaren, og har konkludert med at kostnaden for drift i 4 månader vil krevja eit tilskot på om lag 8 mill kr per år. Ettersom utgreiinga syner at kapasiteten på sambandet er god når ny ferje vert sett inn frå komande årskifte, kan prosjektleiaren ikkje rå til at det vert sett inn ei ekstra ferje om sommaren.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør for
mobilitet og kollektivtransport

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.

Vedlegg

1 Sommerferje Jondal-Tørvikbygd

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

På møte i fylkesutvalet i Hordaland den 19. september 2019 var det framme sak om «Rutetilbodet for fylkesvegferjene frå 2020». I vedtaket heiter det m.a.:

1. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen koma attende med ei utgreiing av potensiale for ei ekstra sommerferje i sambandet Jondal Tørvikbygd (trafikkgrunnlag, kostnader, ferjemateriell, tilhøve knytt til anbod m.v.)
2. Fylkesutvalet vil understreka at for ferjesamband med vesentleg trafikkauke, må ein vurdera rom for auka kapasitet i anbodsperioden.

Det er no gjort ei vurdering av om det let seg gjera å setja inn ei ekstra ferje på sambandet i sommarmånadane, og kva eventuelt eit slikt tiltak vil kosta.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har fullmakt til å fylgja opp vedtak som utvalet fattar.

Vurderingar og verknader

Det følgjande gjev eit «makro-oversyn» over konsekvensane med styrking av sambandet i ein sommarperiode. Det vil vere naudsynt å gjennomføre ei meir detaljert konsekvensvurdering for å kvalitetssikre føresetnadene i kalkylane dersom dette skal gjennomførast.

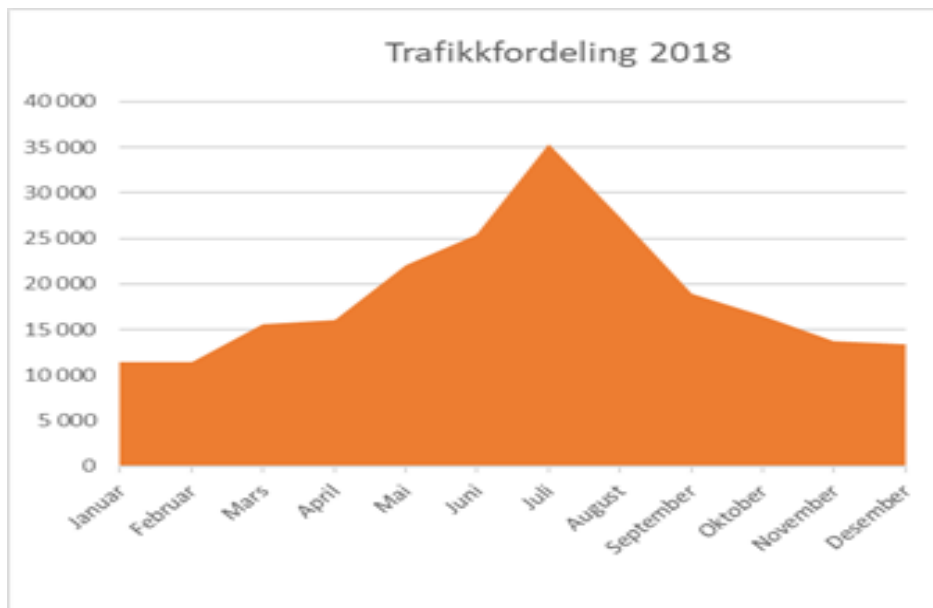
Trafikk

	Tal kjøretøy
2013	155 529
2014	179 396
2015	202 748
2016	218 415
2017	219 077
2018	227 187
Endring 2013-2018	71 658
Endring i %	46 %
Snitt pr. år	9 %

Trafikktala for 2018 viser ei auke på 3,7% målt mot 2017. Pr. september 2019 viser sambandet vekst på 6,2%.

2018	Kjøretøy			Personbileiningar		
	2017	2018	Endring	2017	2018	Endring
Januar	11 256	11 381	1,1%	18 931	19 634	3,7%
Februar	12 309	11 479	-6,7%	20 180	19 233	-4,7%
Mars	14 026	15 592	11,2%	23 659	24 919	5,3%
April	17 198	16 058	-6,6%	26 626	27 593	3,6%
Mai	20 005	22 008	10,0%	32 414	34 677	7,0%
Juni	23 349	25 385	8,7%	36 805	41 367	12,4%
Juli	32 502	35 374	8,8%	47 423	50 935	7,4%
August	26 402	27 391	3,7%	39 975	40 940	2,4%
September	19 719	18 889	-4,2%	32 359	30 732	-5,0%
Oktober	17 013	16 478	-3,1%	28 743	27 636	-3,8%
November	12 897	13 731	6,5%	21 626	24 303	12,4%
Desember	12 401	13 421	6,2%	19 267	21 940	13,9%
sum	219 077	227 187	3,7%	348 008	363 910	4,6%

I snitt blir det transportert ca. 19.000 kjøretøy pr. måned. I perioden mai-september er det i snitt 26.000 kjøretøy pr. måned, og i dei tre sommarmånadane i snitt 30.000 kjøretøy pr. måned.



I 2017 var det 2.444 gjenstående kjøretøy i sambandet og i 2018 1.445 gjenstående kjøretøy. Pr. september 2019 er det registrert 818 gjenstående kjøretøy mot 1.392 i same periode i 2018. Gjenstående kjøretøy målt i forhold til totaltrafikken er på 0,4%, noko som er vurdert som eit lågt tal i denne samanhengen.

Ruter og kapasitet i 2020

Rutetilbodet i 2019 viser eit samla tilbod på 258 avgangar pr. veke. Nytt rutetilbod viser 244 avgangar pr. veke, noko som er ein reduksjon på ca. 5%. Reduksjonen kan tilskrivas innsetjing av elektrisk ferje i 2020, der det er trong for å bruke noko meir tid for å kunne lade ferja.

2019						2020					
Frå Jondal			Frå Tørvikbygd			Frå Jondal			Frå Tørvikbygd		
Mån – fre	Laurdag	Søndag	Mån – fre	Laurdag	Søndag	Mån–fre	Laurdag	Søndag	Mån–fre	Laurdag	Søndag
05.30	–	–	05.50	–	–	05:20	–	–	05:50	–	–
06.15	06.15	–	06.40	06.40	–	06:20	06:20	–	06:50	06:50	–
07.15	07.15	07.25	07.45	07.45	07.45	07:20	07:20	07:20	07:50	07:50	07:50
08.15	08.15	08.15	08.40	08.40	08.40	08:20	08:20	08:20	08:50	08:50	08:50
09.40	09.40	09.40	10.10	10.10	10.10	09:20	09:20	09:20	09:50	09:50	09:50
10.35	10.35	10.35	11.00	11.00	11.00	10:20	10:20	10:20	10:50	10:50	10:50
11.30	11.30	11.30	12.00	12.00	12.00	11:20	11:20	11:20	11:50	11:50	11:50
12.25	12.25	12.25	12.50	12.50	12.50	12:20	12:20	12:20	12:50	12:50	12:50
13.15	13.15	13.15	13.40	13.40	13.40	13:20	13:20	13:20	13:50	13:50	13:50
14.10	14.10	14.10	14.40	14.40	14.40	14:20	14:20	14:20	14:50	14:50	14:50
15.10	15.10	15.10	15.40	15.40	15.40	15:20	15:20	15:20	15:50	15:50	15:50
16.10	16.10	16.10	16.40	16.40	16.40	16:20	16:20	16:20	16:50	16:50	16:50
17.05	17.05	17.05	17.30	17.30	17.30	17:20	17:20	17:20	17:50	17:50	17:50
18.00	18.00	18.00	18.30	18.30	18.30	18:20	18:20	18:20	18:50	18:50	18:50
19.00	19.00	19.00	19.25	19.25	19.25	19:20	19:20	19:20	19:50	19:50	19:50
19.50	19.50	19.50	20.15	20.15	20.15	20:20	20:20	20:20	20:50	20:50	20:50
20.40	20.40	20.40	21.05	21.05	21.05	21:30	21:30	21:30	22:00	22:00	22:00
21.30	21.30	21.30	21.55	21.55	21.55	22:30	–	22:30	23:00	–	23:00
22.20	–	22.20	22.40	–	22.40	–	–	–	–	–	–
19	17	17	19	17	17	18	16	16	18	16	16

Sambandet vart i 2019 trafikert av ferjene Tidefjord, Gloppen og Etne, som har ein kapasitet på 120/112/94 pbe. Ny kapasitet i sambandet vil vere med nybygg på 130 pbe. Tilbodet i 2020 målt i kapasitet er soleis ein auke med over 20%.

Ein god del av dei gjenståande kjøretøya er knytt til frakt av farleg last på ferja. Den nye ferja vil kunne frakte farleg last samstundes med passasjerar, noko som ikkje er mogleg med bruk av ferja Etne. Dette vil truleg medføre enda færre gjenståande kjøretøy frå 2020.

Økonomiske konsekvensar ved innsetjing av ei sommarferje

Det er store usikre faktorar i kalkulasjonen av drift av ei sommarferje. Trafikkstatistikken viser at det ikkje er kapasitetsutfordringar i sambandet. Når det gjeld storleiken på ei sommarferje er det meir eit spørsmål om kva eigna materiell som er tilgjengeleg. I praksis vil kanskje den beste løysinga vere å gjere bruk av ei reserveferje som må avbryte sitt ruteoppdrag i ekstraproduksjon Jondal-Tørvikbygd, dersom det er trong for bruk av ferja i samband som har driftsavbrot. Ein slik modell er utprøvd for sambandet Kvanndal-Utne dei siste somrane. Dersom ein må leggja til grunn bruk av ei ferje som isolert sett berre skal betene dette sambandet i sommarmånadene, vil ei slik løysing vere svært kostnadskrevjande – og det er ikkje lagt det til grunn her.

Føresetnader:

- Ein legg til grunn bruk av ei mogleg reserveferje med dei føresetnadene som er skissert ovanfor. Det er ein klar fordel at ferja er designa tilpassa turisttrafikk.
- Det vil ikkje vere mogleg å gjere bruk av el-ferje. Biodiesel/diesel må brukast som energikjelde (evt. marine gas olje, MGO).
- Driftsperioden vert sett til fire månader (fom medio mai tom medio september).
- Det blir lagt til grunn at ei sommarferje er mogleg å bemanne (mogleg utfordring med ferieavvikling).
- Rutetilbodet tek utgangspunkt i ei opningstid i perioden 0900-1900, med ein frekvens på 11 avgangar kvar veg alle vekedagar.
- Ei ferje på ca. 60 pbe vert lagt til grunn som sommarferje.
- Ein legg til grunn stasjonering av ferja i Norheimsund (vanskeleg tilkomst til liggjekai i regionen).

Samla kostnader er estimert til ca. 8,4 mill. kroner dersom ferja går på biodiesel. Ved bruk av diesel vil kostnadene vere omlag 7,2 mill. kroner. Det er vanskeleg å kalkulere inn evt. inntektseffekt som følgje av auka tilbod. Sidan det i dag ikkje er vesentleg gjenståande trafikk i sambandet, er det liten grunn til å tru at ein tilleggskapasitet vil generere vesentleg ny trafikk. Dersom ein legg til grunn 1% auka trafikk i perioden vil dette medføre ein inntektsvekst på ca. 130.000 kroner.

Ut frå ei samla vurdering er det grunn til å tru at netto meirkostnader vil ligge på 8,3-8,4 mill. kroner. Det vil vere naudsynt å gå inn i direkte drøfting med operatør for å kunne avdekke eit kvalitetssikra kostnadsnivå.

Miljøkonsekvensar

Sommarferja kan driftast på MGO (fossilt) eller biodiesel (fornybart). Resten av ferjedrifta i Hordaland er planlagd drifta med fornybar energi.

Med omsyn til ulikt energiinnhald og tettleik vil det vere behov for 5% meir biodiesel enn MGO. I berekninga er det lagt til grunn at biodiesel reduserer CO₂-utsleppet med minst 50% per liter drivstoff.

Samla sett er MGO berekna å sleppe ut 380 tonn CO₂ per år, biodiesel er berekna å sleppe ut 200 tonn CO₂ per år.

Økonomi: Det vil få relativt stor økonomisk påverknad

Klima: Ved å setja inn ei ekstra ferje som ikkje går på el-drift vil ein auka utsleppa av CO₂ med mellom 66 og 126 tonn CO₂ per år.

Folkehelse: Ikkje relevant

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

I det korte perspektivet (komande to til tre år) vurderer prosjektleiar ut frå fakta over, at det ikkje vil vere kapasitetsproblem i sambandet. Når det så er ein estimert kostnad på om lag 8 mill kr for drift i ein periode på fire månader per år, finn prosjektleiar ikkje å kunna rå til at ein går vidare med dette.