

---

Saksnr: 2021/17206-3  
Saksbehandlar: Øystein Hunvik

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.05.2021
Fylkesutvalet		01.06.2021

## Godsbåt Bergen - Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner at godsbåtruta mellom Bergen og Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll vert vidareført med inntil 3 rundturar pr veke. Kjøp av godsbåttenesta skal vere innanfor gjeldande budsjettrammer.

### Samandrag

Fram til 30.04.2022 har innbyggjarane i Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll tilbod om godsbåt til og frå Bergen 3 dagar pr veke. I høyringssvar frå kommunane blir dette tilbodet vurdert som svært viktig og det er eit sterkt ønskje om ei vidareføring av tilbodet. Fylkeskommunen kan velje å ikkje tilby godstenester, men fylkesrådmannen meiner det er riktig å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekker samfunnet sitt behov for transport og som fremjar regional utvikling. I saka er ulike alternativ drøfta, men fylkesrådmannen meiner at eit alternativ med vidareføring av godsbåt til/frå Bergen 3 dagar for veka er det beste for innbyggjarar og næringsliv i området. Ei vidareføring vil truleg gi lægre kostnader enn eit avgrensa lokalt godsbåttilbod.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

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

### Vedlegg:

Høyring godsbåt Bergen - Gulen, Solund og Askvoll

Solund kommune: Svar frå Solund kommune på høyring godsbåt Bergen - Gulen, Solund og Askvoll

Hyllestad kommune: Lastebåten til Storakersund - Bergen - Gulen - Solund og Askvoll

Askvoll kommune: Uttale om godsbåten Bergen - Gulen, Solund og Askvoll

Gulen kommune: Høyring godsbåt Bergen

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Sogn og Fjordane fylkeskommune inngjekk i 2011 avtale om godsframføring med båt Bergen - Gulen, Solund og Askvoll for perioden 01.05.2012 - 30.04.2020 med opsjon på 2 år. Oppdraget var ei vidareføring av etablert fylkeskommunalt tilbod i området.

Opsjonen er utløyst og vi må avklare om det skal vere eit tilsvarande tilbod etter 01.05.2022.

Det er fylkeskommunen si oppgåve å tilby eit tenleg tilbod til sine innbyggjarar. Innanfor mobilitet og kollektivtrafikk er det berre skuleskyss som er lovpålagt. Tenestenivået på det vi tilbyr utanom skuleskyss er det Vestland fylkeskommune sjølv som bestemmer.

Fram til ny regional transportplan (RTP) for Vestland fylkeskommune vert vedteken i desember 2021 er det gjeldande RTP for Sogn og Fjordane og kollektivstrategien for Hordaland som er førande.

I RTP for Sogn og Fjordane står dette:

*«Å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekker samfunnet sitt behov for transport og som fremmer regional utvikling.»*

*Visjonen inneberer at fylkeskommunen må gjere prioriteringar slik at ressursbruken bidreg i retning av følgjande tre hovudmål:*

- *Betre framkome for personar og gods i heile fylket*
- *Redusere transportulukkene i tråd med nullvisjonen*
- *Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppssamfunn og tilpasse infrastrukturen til endra klima med meir nedbør.*

Godsframføring til stadar utan veg er løyst på fleire måtar i Vestland fylkeskommune:

- Lokalbåt Austevoll. Bilkapasitet til 2 bilar og kran for gods. Kaiar ikkje tilrettelagt for å køyre av/på. Bilar må enten løftast om bord eller køyrast på ved optimalt tidevatn.
- Espevær - Eidesvik. Bilkapasitet til 2 bilar og kran for gods. Kaiar ikkje tilrettelagt for å køyre av/på. Bilar må enten løftast om bord eller køyrast på ved optimalt tidevatn.
- Hellesøy - Hernar. Kran for gods.
- Vågsøy og Bremanger : Krav til kran til å løfte gods av/på båten og plass til dekkslast på passasjerbåt som går frå Måløy til Silda og nokre øyar nord i Bremanger
- Florabassenget : Krav til bilførande katamaranar med kran til å løfte gods av/på båten
- Nordeide - Måren - Ortnevik og Ortnevik - Strendene - Vik: Krav til bilførande katamaran med kran til å løfte gods av/på båten
- Kaupanger - Frønningen : Bilførande katamaran/ferje

### Informasjon om godsbåten Bergen - Gulen, Solund og Askvoll

Denne båten er ein rein godsbåt som gjennomfører 3 rundturar pr veke med utgangspunkt i Bergen. Båten leverer/hentar varer i Bergen og 14 definerte stoppestadar. I tillegg får stadar som ikkje ligg i ruteplanen, men som ligg i nærleiken av ruta stopp inntil 2 dagar pr veke.

I anbudsutlysinga vart det krav om transport av mellom anna daglegvarer, kjølevarer, fersk fisk, lange lengder (12 meter), plater (2 \* 6 meter, volumgods, gass, dyr, mjøl, bilar. Dei siste åra har båten transportert frysevarer i tillegg til det som er nemnt ovanfor.

I høyringsbrev som er vedlagt saka er det gjort ei grov analyse som syner omfang av transportarbeid som er gjennomført og kor mange anløp det er i løpet av eit år til dei ulike plassane.

Båten fraktar i underkant av 2000 tonn årleg og inntektene som operatør beheld har variert mellom 3,2 mill. kroner pr år og ned til dagens nivå på om lag 2,4 mill. kroner pr år.

Vedtakskompetanse

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

### **Alternative løysingar**

Det å ha eit system for levering av gods blir opplevd som særleg viktig for alle dei som bur på veglause stadar. For stadar som for eksempel Hardbakke, Nåra og Værlandet er det reelle alternativ med bil og det meste av transportbehovet til private og næringslivet på slike plassar kan løysast av kommersielle aktørar på veg eller sjø.

Administrasjonen har vurdert om det er mogleg å løyse deler av eller heile transportbehovet til stadar utan vegsamband ved å montere kran på ein av passasjerbåtane på rutepakke 3 i Gulen og Solund.

I kontrakten på passasjerbåt står fylgjande om godsframføring:

#### **2.7.5 Krav om frakt av gods**

*Operatør skal utføre transport av gods og pakker. Operatør må gjøre avtaler om frakt. Operatør må selv ta ansvar for og alle kostnader i forbindelse med godstransporten slik som f.eks. utstyr, lager, ekspedering, innlevering og utlevering.*

*Det er i hovedsak mindre pakker som blir transportert.*

Etter dialog med operatør i rutepakke 3 om å bygge eit anna fartøy enn det som var tenkt har Skyss konkludert med at det er høg risiko for at ein ikkje vil kunne sikre seg mot at den økonomiske balansen i kontrakten vert endra og at ein dermed står overfor ei ulovleg endring, jf. FOA § 28-2 bokstav b dersom operatør får større godsansvar.

I tillegg ville ei ordning med større godsansvar på passasjerbåten berre løyst deler av dagens godstransport. Lange lengder, plater, material, for, gjødsel og dyr er eksempel på gods som passasjerbåt med kran ikkje ville løyst utan at det vart bygt ein uforholdsmessig stor båt.

Etter vurderingane ovanfor meiner administrasjonen at det er 3 alternativ:

- i. VLFK tek ikkje ansvar for godstransport til stadar utan veg ut over det godset som kan fraktast med passasjerbåt til stader der ein har dette som tilbod.
- ii. VLFK vidarefører ordning tilsvarande dagens ordning
- iii. VLFK etablerer lokalt godsrutetibod i området dvs. hovudsakleg Solund

**Alternativ i:** *VLFK tek ikkje ansvar for godstransport til stadar utan veg ut over det godset som kan fraktast med passasjerbåt til stader der ein har dette som tilbod.*

Med dette alternativet vil gods båten bli lagt ned og godsframføring i VLFK regi vil bli på passasjerbåt i samsvar med det som står i punkt 2.7.5 ovanfor om krav om frakt av gods.

Alternativ i vil i liten grad løyse transportarbeidet som blir utført av gods båten i dag.

**Alternativ ii:** *VLFK vidarefører ordning tilsvarande dagens ordning*

Dette inneber ei vidareføring av båt som går mellom Bergen og Gulen, Solund og Askvoll med gods til stader både med og utan veg.

**Alternativ iii:** *VLFK etablerer lokalt godsrutetibod i området dvs. hovudsakleg Solund.*

Med dette alternativet vil godsåtruta mellom Bergen og Gulen, Solund og Askvoll bli erstatta av ein godsått som går lokalt i området og transporterer gods frå for eksempel Hardbakke til dei veglause stadane.

### Høyring

Med utgangspunkt i informasjonen ovanfor har vi sendt dette ut på høyring til kommunane Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll.

Som det går fram av vedlagde høyringssvar argumenterer alle kommunane for at ei vidareføring av dagens godsåttløysing er avgjerande. Fleire av kommunane ønskjer at det blir sett på ei forlenging til Florø.

Kommunane er tydelege på at det er behov for transport av store kolli og at alternativet med gods på passasjerått ikkje kan vurderast.

Kommunane er og tydelege på at alternativ iii med lokal godsått ikkje løyser transportbehovet med store kolli og fisk/krabbe til og frå Bergen.

### Økonomi:

Drift av godsått ligg inne i budsjett og økonomiplan. Vestland fylkeskommune betalar 3,7 millionar kroner pr år til dagens operatør. I tillegg beheld operatør godsinntektene.

Mesteparten av inntektene knyter seg til transporten frå Bergen til det aktuelle området.

Med *alternativ i* får ikkje fylkeskommunen kostnader til framføring av gods. Operatør av passasjerått får inntektene på godset som vert transportert.

Med *alternativ ii* er kostnaden med å drifte ein slik ått i hovudsak av kapital, lønn og drivstoff. Kapital og lønn er i praksis faste kostnader uavhengig om åttan går 2 eller 3 turar pr veke. Drivstoffkostnaden er ein variabel kostnad som blir påverka av drifta. Drivstoffkostnaden på dagens ått er på omlag 1 millionar kroner pr år.

Fylkesrådmannen legg til grunn at ei vidareføring av dagens ordning med 3 turar pr veke vil koste omlag det same som i dag, men ser at det er risiko for ein kostnadsauke.

Dersom frekvensen vert redusert til 2 dagar pr veke vil drivstoffkostnaden gå ned med omlag 0,3 millionar kroner. Samtidig vil det vere fare for bortfall av kundar/inntekter som gjer at nettokostnaden for fylkeskommunen vil bli like høg eller høgare med ein tur mindre pr veke.

Alternativ iii: *VLFK etablerer lokalt godsåttetibod i området dvs. hovudsakleg Solund.*

Med alternativ ii vil redusert storleik på ått og kortare transportavstand gjere at kostnaden med å drifte lokal godsått bli lægre enn kostnaden med ein godsått mellom Bergen og Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll.

På den andre sida vil alle inntektene mellom Bergen og Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll falle vekk slik at vi står igjen med inntekter på gods til dei veglause stadane. Fylkesrådmannen meiner at 80 - 90 % av dei samla inntektene vil forsvinne med denne ordninga.

Kostnaden for fylkeskommunen med alternativ iii vil truleg bli høgare enn for alternativ ii.

### Klima:

Eventuell klimaeffekt vil vera avhengig av kva driftsalternativ som vert valt.

### Folkehelse:

Godstransport til desse områda vil bli vurdert som verdifullt og eit viktig bidrag til å auke livskvaliteten til dei som bur der.

## Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Å tilby slike tenester til dette området støttar opp under mellom anna desse punkta i utviklingsplanen

- 1.2 Vestland skal medverke til at det vert skapt nye arbeidsplassar gjennom omstilling, grøn konkurransekraft og entreprenørskap
- 1.3 Vestland skal utvikle eit framtidsetta og inkluderande arbeids og næringsliv basert på regionale fortrinn, forskning og innovasjon.
- 3.1 Vestland skal utvikle menneskevenlege og levande lokalsamfunn basert på stadeigne ressursar og kvalitetar
- 3.3 Vestland skal utvikle fysisk og digital infrastruktur som sikrar mobilitet og digitale tenester

Ut frå høyringssvara frå kommunane vil dette tiltaket ha ein betydeleg meirverdi for dei aktuelle kommunane og innbyggjarane der. Godsbåt vert oppfatta som ei svært god og viktig teneste.

### Konklusjon

Det å ha eit system for levering av gods blir opplevd som særleg viktig for alle dei som bur på veglause stadar. For stadar som for eksempel Hardbakke, Nåra og Værlendet er det reelle alternativ med bil og det meste av transportbehovet til næringslivet på slike plassar kan løysast av kommersielle aktørar. Som det går fram av høyringssvara er kommunane likevel svært bekymra for at bortfall av godsbåten vil vere negativt for utviklinga i kommunane.

Fylkesrådmannen legg vekt på at det er viktig å legge til rette for utvikling i heile fylket og at innbyggjarane i dette området får eit tilbod om godstransport og tilrår difor ei vidareføring av ordninga med godsbåt mellom Bergen og Gulen, Solund, Hyllestad og Askvoll.

Fylkesrådmannen finn etter ei samla vurdering at ei vidareføring av godsbåten med inntil 3 rundturar pr veke vil gje minst kostnader for fylkeskommunen. Samtidig vil denne løysinga løyse dei fleste transportbehova til dei ulike stadane og dermed vera med på å legge til rette for vidare busetnad og næringsdrift.

Ved ei vidareføring av godsbåten må det gjennomførast ein konkurranse og tildeling av oppdraget. Det er kort tid til oppstart og Fylkesrådmannen vil lage kravspesifikasjon og gjennomføre konkurranse innanfor gjeldande økonomiske rammer og politiske føringar på mellom anna klima. Tilbakemeldingane frå kommunane vert innarbeidd så langt det er praktisk og økonomisk mogleg.