



Arkivnr: 2016/5238-15
Saksbehandlar: Rolf Rosenlund

		Saksframlegg
Saksgang	Saknr.	Møtedato
Utval		
Utval for miljø og samferdsel		07.11.2018
Fylkesutvalet		21.11.2018

Vurdering av alternativ for å sikra sambandet Valestrand-Breistein

Samandrag

På møte i utval for miljø og samferdsel den 15. august 2018 vart det fatta fylgjande vedtak i sak 91/18 om Osterøy Ferjeselskap AS (OFS).

Utval for miljø og samferdsel ber fylkesrådmannen koma tilbake med sak før budsjetthandsaminga hausten 2018 med konkrete muligheter for å sikra ferjesambandet Valestrand – Breistein. Alternativa føreset overgang til låg- eller nullutslepp framdrift.

Bakgrunnen for at saka kom opp var brev frå Osterøy kommune som var lagt som melding til utvalet, og der det vart peika på tre alternative måtar for å sikra vidareføring av sambandet. I saka går fylkesrådmannen gjennom dei tre alternativa, og konkluderar med at det ikkje er rom for å yta tilskot til selskapet i 2019. Fylkesrådmannen opnar likevel for at ein på eit seinare tidspunkt kan sjå på måtar å sikra drift av sambandet på, dersom driftsresultatet tilseier at det er turvande med ekstern økonomisk støtte. I ein slik samanheng må ein og kunna vurdera kommunal støtte.

Økonomi: Dersom ein går inn på ei tilskotsordning vil det få økonomiske fylgjer.

Klima: Det er truleg miljømessig positivt å oppretthalda drifta. Med ombygging til hybrid drift vil miljøeffekten auka.

Folkehelse: Det vil få ein negativ effekt for folkehelsa viss sambandet må leggja ned, ved at fleire kan velja å køyra eigen bil, og dei som køyrer eigen bil i dag via ferjesambandet får lengre reisestrekning. Det kan og få ein innverknad på trafikktryggleiken.

Regional planstrategi: Ingen innverknad

Forslag til innstilling

- Fylkesutvalet finn ikkje rom for å yta tilskot til Osterøy Ferjeselskap i 2019, og ser det ikkje som aktuelt å ta sambandet inn som eit fylkeskommunalt samband.
- Fylkesutvalet er positiv til at det vert sett i verk ombygging til hybrid drift med siktemål om utsleppsfridrift innan 2024.
- Fylkesutvalet vil ta ei ny vurdering om eventuelt fylkeskommunalt tilskot på eit seinare tidspunkt, dersom den hybride drifta tilseier at det er trong for ekstern finansiering for å oppretthalda drifta. I ein slik samanheng må ein og kunna vurdera kommunal støtte.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Brev frå Osterøy kommune om ferjesambandet Breistein-Valestrand
- 2 Valestrandsferjo - presentasjon
- 3 Analyse ferjesambandet Breistein-Valestrand

Vedlegg: Brev frå Osterøy kommune.

Fylkesrådmannen, 27.10.2018

Innleiing

På møte i utval for miljø og samferdsel den 15. august 2018 vart det fatta fylgjande vedtak i sak 91/18 om Osterøy Ferjeselskap AS (OFS).

Utval for miljø og samferdsel ber fylkesrådmannen koma tilbake med sak før budsjetthandsaminga hausten 2018 med konkrete muligheter for å sikra ferjesambandet Valestrand – Breistein. Alternativa føreset overgang til låg- eller nullutslepp framdrift.

Bakgrunnen for at saka kom opp var brev frå Osterøy kommune som var lagt som melding til utvalet. I brevet vart det synt til eit samrøystes vedtak i Osterøy heradstyre der ein ba om at fylkeskommunen sikra varig drift av ferjesambandet.

Tidlegare saker om økonomisk støtte til Osterøy Ferjeselskap

Dei siste åra har det vore lagt fram fleire saker med tilknytning til OFS. I sak 38/12 handsama fylkesutvalet fylgjande sak; Søknad frå Osterøy Ferjeselskap AS om støtte til pilotprosjektet «Heilt elektrisk». I pkt 2 i vedtaket heiter det:

Fylkesutvalet ber administrasjonen utarbeida eit grunnlag for å vurdere korleis det samla transportbehovet til og frå Osterøy skal løysast etter at Osterøybrua er nedbetalt. Denne vurderinga må liggja føre seinast ved utgangen av 1. halvår 2012.

Oppfylgjande sak om dette vart handsama av fylkesutvalet på møte 29.08.2012, sak 195/12, og det vart fatta slikt vedtak:

1. *Fylkesutvalet finn ikkje grunnlag for å ta ferjesambandet Valestrand-Breistein opp som eit fylkeskommunalt tilskotssamband når bompengerekkeringa på Osterøybrua fell vekk.*
2. *Dersom det skulle syne seg at kommersielle aktørar ikkje lenger ønskjer å drifta ferjesambandet, godkjenner fylkesutvalet eit bussopplegg for Osterøy i tråd med det som er skissert i saka.*

I 2015 søkte selskapet om tilskot til drifta for 2. halvår då ein rekna med at bortfall av bompengar på Osterøybrua ville gje eit inntektsbortfall på 15%. Fylkesutvalet fatta fylgjande vedtak i saka:

Fylkesutvalet stadfestar vedtaket av 28.08.12 i sak 195/12.

I 2016 søkte selskapet på nytt om tilskot til drifta etter at innføring av tidsdifferensierte bompengar og nedbetalt Osterøybru gav inntektsbortfall.

Fylkesutvalet fatta slikt vedtak i sak 288/2016.

Fylkesutvalet finn ikkje å kunna løyva tilskot til drift av ferjesambandet Breistein-Valestrand i 2016.

Som det går fram av ovanståande har fylkesutvalet tidlegare både vurdert spørsmålet om å yta støtte til drifta av sambandet, og å ta sambandet opp som eit fylkeskommunalt subsidiert samband. Begge deler er avvist.

Innspel frå Osterøy kommune

På oppdrag av Osterøy kommune/OFS har AsplanViak utarbeida ein analyse av ferjesambandet. Analysen fylgjer vedlagt og har fylgjande hovudkonklusjonar:

- Kollektivandelen på ferjestrekninga er særst høg.
- Åsane og Nordhordland er viktigaste arbeidsmarknaden for dei som bur på Osterøy. Ferjesambandet er raskaste reiserute for denne arbeidsmarknaden for dei fleste på Osterøy dersom ein skal reise kollektivt. For mange er ferja også raskast dersom ein skal til Bergen sentrum eller vest for sentrum.

- Dersom ferjestrekninga Valestrand-Breistein skulle bli lagt ned, er det grunn til å tru at kollektivandelen mellom Osterøy og Bergen vil bli vesentleg redusert.

I brevet frå kommunen og presentasjonen som fylgde med, vart det særleg peika på vedtak som er fatta og strategiar som er vedteke og som peikar i retning av meir bruk av kollektive transportformer med låge utslepp av klimagassar. I den samanhengen vert peika på at det er eit godt tiltak å halda oppe sambandet Valestrand-Breistein. Det vert peika på tre moglege alternativ for å sikra eit bærekraftig samband for framtida:

- Utlysa offentleg anbod for ferjesambandet Valestrand – Breistein med krav om nullutsleppteknologi
- Auka takstrefusjon frå Skyss til Osterøy Ferjeselskap for periode- og ungdomskort til minstetakst (1,6 mill. kr årleg auke i inntekt slik trafikkgrunnlaget er dag)
- Teknologi: Sikra maksimal offentleg finansiering for ombygging mot nullutslepp

Ferjesambandet Breistein-Valestrand

OFS tok over drifta av sambandet i 2004 etter at HSD hadde drive det utan tilskot etter at Osterøybrua vart opna (1997). Sambandet vert drifta utan direkte offentleg støtte. I 2017 hadde sambandet 166.822 køyretøy og 340.697 personreiser inkl bilførar. Det er 33 daglege rundturar med opningstid mellom 05.40 og 22.00 frå Valestrand. Sambandet er særleg viktig for reisande som skal til Bergen nord og Nordhordland. Det er mange kollektivreisande med sambandet, anten gjennom ferje-buss, eller med buss på ferja. På 11 av ferjeturane er det med gjennomgåande buss, og i tillegg er det korrespondanse på Breistein mellom ferje og buss til Åsane Terminal på alle resterande avgongar med unntak av ein avgong.

Skyss har billettsamarbeid med OFS på periodekort og ungdomskort. I tillegg dekkar Skyss ferjefrakt av gjennomgåande bussar. Inntektene frå Skyss er ein viktig del av inntektsgrunnlaget til selskapet.

Rekneskapan til OFS syner salsinntekter på 12,9 mill kr i 2017, ein auke på kr 239.000 frå 2016. Årsresultatet var på kr 6.783, mot kr 32.172 i 2016. Utviklinga av pbe har hatt ein negativ trend siste åra. I det fyrste heile driftsåret (2005) hadde sambandet ein pbe på 249.076 mot 206.369 i 2017. Frå 2016 til 2017 var nedgangen i pbe på 3,1%. Passasjeretalet hadde ein svak vekst i 2017, og enda på 280.123. Dette er ein vekst på 23% sidan 2005, og kan kanskje tilskrivast dei gode busskorrespondansane. Inneverande år kan verta eit bra år for selskapet, då talet på køyretøy har auke med 4,3% og passasjeretalet med 7,1% per august.

Alternative måtar å sikra vidare drift.

Osterøy kommune peikar på tre alternativ for å sikra vidare drift av sambandet. Fylkesrådmannen har fylgjande kommentarar til alternativa.

Regulering av takstkompenasasjonen

Hordaland fylkeskommune/Skyss fylgjer staten sitt Riksregulativ for ferjetakstar ved takstfastsetjing og regelverk for ferjedrifta. I dette regelverket er det omtala korleis ein skal avrekna kombinert bruk av periodeprodukt på buss og ferje. Dette regelverket har vore nytta i alle ferjekontraktane i fylket. I gjeldande riksregulativ heiter det:

For månedskort for buss- og ferjereiser skal ferjeandelen utgjøre 50 % av takst for månedskort på vedkommende ferjedistans. Slikt månedskort er kun gyldig for bruk som en del av en bussreise.

Dersom ein skulle gå til det steg å gjera om på denne modellen for eitt samband, må ein pårekna at dei andre operatørane i fylket vil krevja same vilkår. Det er mange samband som dette er aktuelt for, og mange år tilbake. Ein eventuell kostnad ved dette har me ikkje oversikt over, men det utgjer utan tvil vesentlege summar. Fylkesrådmannen kan difor ikkje gå inn for dette.

Ta sambandet inn som fylkeskommunalt samband og konkurranseutsetja det på same vilkår som dei andre sambanda i fylket.

Fylkeskommunen kan ta inn eit nytt ferjesamband i den fylkeskommunale portefylgjen gjennom konkurranseutsetjing, og dermed ta ansvar for drifta og yta turvande tilskot. Staten yter tilskot til ferjedrifta gjennom råmetilskotet. Eit nytt samband vil vera ein del av grunnlaget for tildeling av råmetilskot. Det er likevel slik at den statlege råma ligg fast, så eit nytt samband inn i ordninga fører til ei omfordeling og ikkje ei utviding av råma. Det er og slik at det er 3-5 års etterslep før endring i eit samband eller eit nytt samband får effekt på rådeoverføringa. For alle dei fylkeskommunale sambanda i Hordaland har det/vil det starta opp nye kontraktar i perioden 2018-2020. Kontraktane har vesentleg skjerpa krav til miljø og alder, og har difor ein vesentleg kostnadsvekst som fylkeskommunen ikkje har fått kompensert av staten.

I økonomiplanen 2019-2022 vert det i lagt til grunn at ferjedrifta får ein auka finansieringstrong på 285 mill kr i 2020, og som vert vidareført med noko nedtrapping i resten av avtaleperioden. Denne tilskotsauken er så langt ikkje finansiert. Sjølv om OFS gjekk i balanse i 2017, så vil ei konkurranseutsetjing på fylkeskommunale vilkår gje ein vesentleg tilskotstrong til drifta, og til tilretteleggjing av ladeinfrastruktur/anna utsleppsfri drift. Dersom dette sambandet skulle bli teke inn under den fylkeskommunale portefylgjen, vil det medføra at ein må innføra autopass. Det vil slå uheldig ut økonomisk, då sambandet har ein stor del passasjerar. Det er på denne bakgrunnen at fylkesrådmannen ikkje kan rå til å ta sambandet Valestrand-Breistein inn som eit fylkeskommunalt samband.

Sikra maksimal offentleg finansiering for ombygging mot nullutslepp.

I budsjettet for 2017 løyvde fylkestinget 1,0 mill kr til forprosjekt for miljøteknologi. Midlane vart nytta til å utarbeida søknad til Enova om tilskot til ombygging av ferja til hybrid drift. Slik søknad er fremja og ein har fått tilsagn om 5,2 mill kr. Samla ombyggingskostnad vil vera 23,8 mill kr, og det vert lagt opp til å ta opp eit lån på 16,6 mill kr. For å kunna greia det, må ein auka aksjekapitalen med 5,0 mill kr. Fristen for å auka aksjekapitalen er primo november og fristen for å akseptera tilskotet frå Enova er 30. november 2018. Ombygging til hybrid drift er føresett å gje ein netto årleg vinst på 0,1 mill kr på drifta.

Frå selskapet si side er det gjeve uttrykk for at ein med eit fast årleg tilskot på 1,6 mill kr frå fylkeskommunen vil kunne sikre drifta av selskapet, i fyrste omgong med hybrid drift, og frå 2023 med ombygging til heilelektrisk drift. Selskapet har ruteløyve til 2024.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Fylkesrådmannen ser at sambandet Valestrand-Breistein har ein viktig funksjon for reisande mellom Osterøy og Bergen/Nordhordland. Med det ruteopplegget som no er gjeldande, med gjennomgåande bussar og elles korrespondansar på Breistein til/frå Åsane/Bergen sentrum, så er det eit godt tilrettelagt tilbod for dei reisande med god miljøprofil. Det vil difor vera til ulempe for dei reisande, og eit miljømessig tilbakesteg, dersom dette tilbodet fell vekk, og fleire går over til å nytta eigen bil via Osterøybrua.

Som nemnt i saksutgreiinga kan fylkesrådmannen ikkje tilrå å konkurranseutsetja sambandet, då dette vil ha ein ukjent og høgst truleg vesentleg kostnad. Dette er heller ikkje OFS sitt ynskje. Til dømes har Masfjordsambandet eit tilskot på 12,1 mill kr i 2019.

Fylkesrådmannen ser det vidare problematisk å endra reglane for avrekning av kombinerte periodeprodukt. Særleg av di dette kan få fylgjer for resten av sambanda i fylket, og dermed ein ukjent og vesentleg kostnad. Fylkesrådmannen vil likevel gje uttrykk for at det er eit paradoks at for kvar reisande som går over frå å nytta eigen bil på sambandet til å nytta periodekort med ferje/buss, så tapar selskapet ein vesentleg sum i billettinntekter. Dette utan at det offentlege støttar opp om tiltaket.

Fylkesrådmannen er positiv til at selskapet vil byggja om ferja til hybrid drift, og at ein vidare ser føre seg ombygging til utsleppsfri drift innan løyveperioden går ut. Tilskotet frå Enova er i så måte avgjerande saman med utviding av aksjekapitalen i det som alt er eit folkeaksjeselskap. Resultatet av drifta har dei siste åra vore marginalt positiv, og fylkesrådmannen har forståing for at selskapet ynskjer ein viss økonomisk tryggleik når ein skal gå inn i store investeringar. Fylkesrådmannen ser likevel ikkje at ein har rom for å yta tilskot til selskapet i 2019. Dersom selskapet får gjennomført ombygging til hybrid drift, så kan

fylkesrådmannen likevel vera viljug til å sjå på saka på nytt, dersom driftsresultatet tilseier at det er trong for ekstern finansiering for å kunna gå i balanse. I ein slik samanheng bør ein og kunna vurderer kommunal støtte til drifta.