



Notat

Dato: 22.05.2019
Arkivsak: 2019/11351-3
Saksbehandlar: rolrose

Til: Utval for miljø og samferdsel

Frå: Fylkesrådmannen

Svar på spørsmål frå Austevoll Senterparti

Det vert synt til ope brev frå Senterpartiet i Austevoll, 6. april 2019: «Senterpartiet ønskjer rettferd i samferdsla i Austevoll». Brevet ligg som melding til utvalet. Under følgjer svar på dei ulike spørsmåla som vert tekne opp:

Korleis kan det ha seg at Hufthamar – Krokeide har 21 rundturar på kvardagar, mens eit samband som har mindre trafikk, har 11 fleire?

Generelt sett er det vanskeleg å samanlikne dei ulike sambanda direkte. Rutene er delvis historisk baserte, ut frå reisemønster og transportbehova som dei ulike sambanda dekkjer. Seglingsdistanse er òg ein faktor som påverkar kva som er mogleg av frekvens og dermed tal rundturar. Om ein samanliknar med Gjermundshamn-Årsnes, må ein ta omsyn til at dette sambandet har stopp på Varaldsøy på ein del turar. Direkteavgangar mellom Gjermundshamn og Årsnes er på 22-23 turar. Overfarten tar då 20 minutt, noko som opnar for høgare frekvens enn om ein har ei overfartstid på 35 minutt, som gjeld for Krokeide-Hufthamar. Det er verdt å merka seg at sambandet Hufthamar-Krokeide no har to ferjer i permanent drift.

Korleis kan det ha seg at opningstida vår, (drifstida) er så mykje mindre enn sambandet Gjermundshamn-Årsnes? Austevoll er stengt frå kl. 22:35 kvardagar, då går siste ferja frå Hufthamar, i Hardanger har dei bru, og nattope ferjesamband er dette rettferdig?

Nattope ferjesamband er per i dag unntak og ikkje regel i fylket, og Gjermundshamn-Årsnes utgjer det einaste sambandet som har ei slik opningstid og tilbod. Bakgrunnen for tilbodet ligg i momenta som er nemnt over.

Kvifor kjem Austevoll så dårleg ut i forhold til det som står i NTP?

Auka kapasitet på ferjemateriellet, i tillegg til at sommarsesongen er utvida, har gitt ei styrking av tilbodet Krokeide-Hufthamar. Talet på attståande trafikk er no marginal på dette sambandet (27 PBE i 2018), medan det til dømes på Gjermundshamn-Årsnes i 2018 var 1126 attståande PBE. Tal attståande PBE er eitt av fleire vurderingselement som inngår i NTP sine standardar, der ein ser på samanhengen mellom frekvens, kapasitet og etterspurnad. Totalt for alle fergesambanda ligg Hordaland i dag under dei nasjonale standardane.

Korleis er det mogeleg å laga eit så urettferdig takst-sonekart for buss?

Det er fleire prinsipp som ligg til grunn for kvar sonegrensene er trekt. I arbeidet med sonestrukturen søkte ein å følgje naturlege grenser som fjord og fjell, og å sjå på kvar reisestraumane går, på skulekrinsar og på

kvar kommunegrensene går. Transportsambanda til nabokommunane har ikkje vore ein føresetnad for å bli plassert i same sone. Det mest naturlege ville vore at Austevoll var ei eiga sone, men ein rekna det som meir kundevennleg å få til eit så lågt tal på soner som mogleg.

I Austevoll sitt tilfelle har bussreiser både internt i kommunen og ikkje minst i retning Bergen vorte monaleg billegare. Buss frå Bekkjarvik til Hufthamar kosta i den gamle sonestrukturen 71 kroner, medan det no kostar 38 kroner. Ei reise til Bergen kosta tidlegare 107 kroner pluss ferje, medan den no kostar 59 kroner. Prisen på reiser både internt i kommunen og ut av kommunen har altså blitt nær halvert, noko som gjer at Austevoll kjem betre ut av omlegginga enn fleire andre.

Arbeidet med å evaluere takst- og soneomlegginga startar hausten 2019, og det vil då bli gjort ei kartlegging og evaluering av både dei nye prinsippa, prisane og grensene.

Kvifor er det dyrare å ta båten i 23 minutt frå Hufthamar-Flesland enn samanliknande strekningar?

Båtprisane i Hordaland har i mange år hatt ei kompleks prising, med historiske modellar som går tilbake til før Skyss overtok ansvaret for båttrutene. Den gongen vart nokre strekningar prisa ut frå etterspurnad, medan andre ruter vart prisa rimelegare. Dette gjer at ein har ein del strekningar som i utgangspunktet er like lange, men likevel er prisa ulikt. Ei politisk sak med forslag til korleis takstane på båt kunne fastsetjast vart lagt fram for Utval for miljø og samferdsel 07.11.2018 (PS 121/2018) der det vart vedtatt å vurdere alle båttruter i nytt Vestland fylke inn i ei eventuell endring av båtprisane. Sogn og Fjordane har ein annleis prismodell enn Hordaland for båttrutene sine, og det vil vere ein større jobb å harmonisere desse modellane.

Er det lovleg å ha slike prisforskjellar?

Slike prisar er ikkje lovregulerte. Prisane på offentlege kollektivtilbod i Noreg er stort sett politisk styrte.