

Oppsummering innspill

Regionrådet Nordhordland

Møte i Regionrådet Nordhordland, fredag 11. september 2015

Innspill:

- Det er behov for bedre materiell på fergesambandet Leirvåg – Sløvåg. Dagens fergemateriell er ikke tilstrekkelig tilpasset værforholdene i området, og det er vesentlig risiko for innstillinger som følge av dette.
- Det er ønske om at Leirvåg-Sløvåg blir et to-ferge samband, med to mindre ferger (40-50 PBE), som dermed får halvtimes frekvens. Dette vil også være positivt i tilfeller der den ene fergeren av ulike årsaker ikke er i drift.
- Leirvåg-Sløvåg og Fedje-Sævrøy bør opereres med ensartet fergemateriell, slik at fergerne kan fungere som reserveferge for det andre sambandet.
- Det er forventet en betydelig vekst i trafikkgrunnet for fergesambandet Leirvåg-Sløvåg som følge av sterk næringsutvikling på begge sider av Fensfjorden.
- Avgangstidene for fergerne bør i større grad tilpasses skiftplanene for ansatte på Mongstad. Dette gjelder spesielt Fedje – Sævrøy som ikke er tilpasset i dag.
- Det er behov for automatisk slukkesystem på sambandet Leirvåg-Sløvåg, for å unngå situasjoner der kapasiteten må reduseres pga kjøretøy med farlig last.
- Det er ønske om bedre frekvens for sambandet Masfjordnes-Duesund.
- Avgangstidene på sambandet Masfjordnes-Duesund og Leirvåg-Sløvåg er ikke godt nok koordinerte, noe som medfører at mange velger å kjøre veien rundt i istedenfor å reise med fergerne.
- Korrespondansen mellom ferger og buss fungerer ikke godt nok i Nordhordland. Det er behov for at fergemannskapet og bussmannskapet har bedre kommunikasjon om overganger, spesielt i situasjoner med avvik fra planlagt rutetid.
- Regionrådet er svært positive til en billettløsning med Autopass framfor manuell billettering på fergerne.

Skyssskyss@skyss.no

Knarvik, 23. september 2015

Vedr. nye anbodskonkurransar for fylkesvegferjene - innspel til justeringar og omprioriteringar i ferjetilbodet frå Region Nordhordland

Me viser til Skyss sin presentasjon og informasjon om nye anbodskonkurransar for fylkesvegferjene i Regionrådet i Nordhordland fredag 11. september 2015. Regionrådet takkar for at Skyss kom til regionrådsmøtet og for den informasjonen de gav.

Me viser til dei tilbakemeldingar Skyss fekk direkte i møtet og til det referatet som de sendte oss på «høyring». Referatet har i det store og heile fått med det som vart framført frå medlemmene i Regionrådet – og som også er protokollert i protokollen frå Regionrådet, med unntak av eit punkt om ferjesambandet Valestrand – Breistein. Me ber om at Skyss noterer seg dette.

Her fylgjer ei oversikt over det som er protokollert av Regionrådet, og me ber Skyss ta omsyn til desse ynskja frå Region Nordhordland:

- **Leirvåg – Sløvåg:**
Det er stor trong for betre materiell på ferjesambandet. Dagens ferjemateriell er ikkje tilstrekkeleg tilpassa vêrforholda i området, og det er vesentleg risiko for innstillingar som fylgje av dette.
- **Leirvåg-Sløvåg:**
Det er ønske om at dette blir et to-ferje samband, med to mindre ferjer (40-50 PBE) som får halvtimes frekvens. Dette vil også vera positivt i tilfelle der den eine ferja av ulike årsakar ikkje er i drift.
- **Leirvåg-Sløvåg:**
Det er forventet ein betydeleg vekst i trafikkgrunnlaget for ferjesambandet utover «vanleg vekst». Dette blant anna som fylgje av ilandføringa av Johan Sverdrup, der det er venta sterk næringsutvikling på begge sider av Fensfjorden. Det vil føra til at leverandørindustrien aukar, og det vil bli utvikling av større næringsareal og etableringar på begge sider av fjorden.
- **Leirvåg-Sløvåg:**
Det er behov for automatisk sløkkesystem på sambandet for å unngå situasjonar der kapasiteten må reduserast pga. køyretøy med farleg last.
- **Leirvåg-Sløvåg og Fedje-Sævrøy:**
Sambanda bør opererast med einsarta ferjemateriell slik at ferjene kan fungera som reserveferje for det andre sambandet.

- Leirvåg-Sløvåg og Fedje-Sævrøy:
Avgangstidene for ferjene bør i større grad tilpassast skiftplanane for tilsette på Mongstad. Dette gjelder spesielt Fedje – Sævrøy som ikkje er tilpassa i dag. To mindre ferjer over Leirvåg – Sløvåg vil gjera dette mindre sårbart.
- Masfjordnes-Duesund:
Det er ønske om betre frekvens for sambandet. Dette låg inne i opprinneleg plan.
- Masfjordnes-Duesund og Leirvåg-Sløvåg:
Avgangstidene på sambandet er ikkje godt nok koordinerte, noko som medfører at mange vel å køyra den lange vegen rundt i staden for å reisa med ferja. Dette er lite gunstig for miljøet og «spiser» opp vinsten med meir miljømessige ferjer.
- Valestrand-Breistein:
Regionen vil peika på at ferjesambandet Valestrand - Breistein er eit viktig ferjesamband for både Osterøy og regionen. Ferjesambandet må oppretthaldast på dagens nivå, og bør også elektrifiserast. Regionrådet er klar over at dette ikkje er med i fylket sine planar no, men me ventar tydelege signal frå fylket (jf. valkampen) om at dette sambandet skal innarbeidast til liks med dei andre ferjesambanda.
- Korrespondansen mellom ferjer og buss fungerer ikkje godt nok i Nordhordland. Det er behov for at ferje- og bussmannskapet har betre kommunikasjon om overgangar, spesielt i situasjonar med avvik frå planlagt rutetid. Det vil ofte vera snakk om enkle rutinar og små grep. Språk er ei utfordring, t.d. på ferja Fedje – Sævrøy.
- Regionrådet er svært positive til ei billettløysing med Autopass framfor manuell billettering på ferjene.

Med vennleg helsing



Jon Askeland
Leiar
Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Nordhordland Utviklingsselskap IKS

Kopi: Hordaland fylkeskommune, samferdselsavdelinga
Kommunane i Region Nordhordland

Sakshandsamar

Hallvard Oppedal

Tlf. 57 78 20 02

Vår referanse

15/1186 - JP 15/7998

Dykkar referanse

2014/22783-19

Dato

07.09.2015

Hordaland Fylkeskommune v/Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

Invitasjon til dialog om justeringar i ferjetilbudet - Regionrådet Nordhordland

Eg vil takke for invitasjonen til å komme med innspel i samband med justeringar og omprioriteringar i Fylkesvegferjesambanda som no skal ut på anbod.

For Gulen kommune sitt vedkomande er det sambandet Leirvåg – Sløvåg vi vil kommentere.

Dette er eit samband det har vore mykje klage på, og mykje fokus på i media.(Bergens Tidene kåra det til det verste sambandet av alle) Grunnen er dei mange innstillingane som har vore, og at ferjematriellet ikkje er godt nok for dei verforholda som er på Fensfjorden. I tillegg vert sambandet traffikert med berre 1 ferje, og såleis er svært sårbart ved utfall.

Dette sambandet bitt i hop to store industriområder som er sterkt veksande, og trafikken av spesialgods er også aukande. Dette må føre til at det i anboda som no går ut vert sett mykje strengare krav til matriell både når det gjeld alder, men også når det gjeld typar ferjer som taklar veret betre. Dette gjeld motorstyrke og manøvrering.

Gulen kommune ynskjer at det vert sett inn to mindre ferjer på sambandet, og at vi får halvtimesavgangar i staden for timesavgangar som i dag. Dette vil gje eit mykje tryggare tilbod, og dersom ei av ferjene får problem så lammar det ikkje heile sambandet.

Fylkesutvalet sitt vedtak i saka «Nye ferjetilbod i Hordaland – strategiske vegval» legg opp til ein miljømodell for neste generasjons anbod, med krav om lågutsleppsmatriell, og ei elektrisk driva ferje på dette sambandet kunne vere ein interessant tanke, og då kunne dette vere ferje nr. 2

Dette er våre tankar når det gjeld dette sambandet, og så skjønar vi sjølv sagt dei finansielle utfordringane dette fører med seg, men dette sambandet må få ei skikkeleg oppgradering i neste anbodsrunde. Det tenar ikkje nokon å ha det slik som det har vore dei siste åra.

Vi ser fram til møte på fredag, og ein god dialog framover.

Med venleg helsing

Hallvard Oppedal
Ordførar

Dette brevet er godkjent elektronisk i Gulen kommune og har derfor ingen signatur.

----- Opprinnelig melding -----

Emne:Ferjesambandet Sløvåg - Leirvåg

Dato:30.09.2015 11:25

Fra:"Janne-Judith Sandnes" <janne-ju@online.no>

Til:<terje.soeviknes@osho.kommune.no>

Kopi til:<bausen@online.no>

Hei

Vedlagt finn du brev om ferje på sambandet Sløvåg – Leirvåg. Vi har forstått det slik at det nærmar seg ny anbodsrunde på ferjene, og vi ønskjer i samband med dette å få ei funksjonell og framtidretta ferje på sambandet Sløvåg – Leirvåg. Vi har registrert at heilelektriske ferjer er svært i vinden, og vår bekymring går ut på at denne type ferje ikkje er egna på Sløvåg – Leirvåg sambandet. I vedlagt brev står det noko om kva kvalifikasjonar den "nye" ferja bør ha og grunngjeving for dette. Vi har sett dette i samband med utforming på kaianlegg, tilkomst, vær og vindforhold.

Det er ikkje noko ukjent at det har vore mykje stopp og store problem med ferjene på dette sambandet. Dette har ramma innbyggjarane, skulelevar, pendlarar og næringslivet i heile regionen.

Vi er derfor svært opptatt av at det her vert ei framtidretta, stabil og god løysing på ferjetrafikken over Fensfjorden.

Mvh

Janne-Judith K. Sandnes

Leiar Masfjorden FrP

FV57, ferjesambandet Leirvåg - Sløvåg: innspel til neste anbudsperiode.

Eg henviser til Masfjorden FrP og Lindås FrP sin resolusjon om same sak, vedteken på Hordaland FrP sitt årsmøte i 2014.

I mange år har dette ferjesambandet vore tilgodesett med ferjemateriell som ikkje har vore tenleg. Enten har ferjene vore for små, hatt for mange tekniske problem eller, som no, ferja har for stort vindfang til å greia å koma inn til Sløvåg i dårleg vær.

Ferjesambandet har mykje tungtrafikk i samband med industrien på begge sider av fjorden. I tillegg reiser eit stort antal pendlarar og skuleelevar med ferja kvar dag. Det er altså mange som er avhengig av at ferja går og det er ingen ting som tyder på at dette talet vert mindre.

For å få til eit samband ein kan stola på, må det truleg eit nybygg til. Denne påstanden tuftar eg på at ferja må vera av ein viss storleik for å ta unna trafikken, og ha lågt overbygg og mykje maskinkraft for å takla dårleg vær. Slike ferjer fins ikkje per dags dato. Det næraste ein kjem er Norled si M/F "Finnøy", men den har for lite maskinkraft og slit og i dårleg vær.

Fensfjorden er eit sterkt trafikkert område med til dels krevjande farvatn å navigera i. Berre i Sløvågområdet er der mellom 800 og 1200 fartøy som er innom kvart år. På Mongstad er der enno meir, og meir skal det verta. Nokon vil påstå at det er ein tryggleiksfaktor for ferja, då der alltid er fartøy med slepekapasitet i nærleiken. Andre, som meg sjølv, meiner dette aukar risikoen for samanstøyt, då gjerne i samband med svikt i ferja sitt framdriftsanlegg. Den siste svikten i framdrift medan ferja var i fart, var hausten 2014. Då totalhavarete propellanlegget i eine enden på M/F "Melderskin" medan ferja var på veg ut frå Leirvåg. Til alt hell var propellen i andre enden framleis intakt, så ferja fekk halta seg til kai att.

Eit nybygg må minst ha følgjande spesifikasjonar:

- Dobbelt skrog frå kjøl og minimum opp til fenderlistene. Dette for å sikra fartøyet sin flyteevne sjølv om ytre skrog skulle springa lekk, men og for å redusera faren for forureining om uhellet skulle vera ute.
- Diesel- eller gasselektrisk framdriftssystem. Framdriftsanlegget må ha overskot av kraft, mykje meir enn det som trengs for å halda rutefart. Dette må til for å få ferja trygt til og frå kai i dårleg vær, der Sløvåg er særskild utfordrande sjølv i relativt svak vind. Ei anna føremon med denne typen anlegg er at ein har fullt dreiemoment med ein gong. Eit heilmekanisk anlegg krevjer at ein får turtal på maskina før den gjev tilstrekkeleg kraft.
- Minimum 3, helst 4 eller fleire hovudmaskiner. Då kan ferja fortsetja i rute, sjølv om ein eller fleire motorar skulle svikta eller trenga vedlikehald. Maskinene vil då driva kvar sin generator, som i sin tur leverer straum til framdrift. Dette er eit mykje betre system enn om maskinene driv kvar sin propell direkte via aksling og gir.
- Propellanlegg. Her er det mykje spanande å velja i. I dag vert ferjene stort sett levert med Azimuth/Azipod - anlegg, som gjev god manøvreringsevne. Eit anna system som kan vurderast er Voith-Schneider, mykje brukt på slepebåtar. Manøvreringsevna til Voith-Schneider er truleg uslåeleg.
- Bildekket kan vera ope, men må ha høge nok rekker til at sjøsprøyt ikkje kjem innover bildekket. Rekkene må allikevel vera låge nok til at vindfanget ikkje tek overhand.
- Lågt overbygg for å minska vindfang. Styrehuset må og ha skråstilte vindauger for å minska refleksjonar. Denne faktoren veit eg har vore eit stort problem med fleire av ferjene som har gått på sambandet.

Elektriske ferjer er mykje diskutert for tida. Med værforholda og dei topografiske tilhøva i Fensfjorden, er mi meining at dette sambandet skal halda seg til fossilt brennstoff ei stund til. Eventuelt får ein sjå på korleis det går med Norled si M/F "Folgefonn", som nyleg vart ombygd til hybriddrift.

Vidare veit eg at der var ein diskusjon om sjølve ferjekaien i Sløvåg. Denne vart ombygd og opprusta for få år sidan, men ombygginga gjorde det faktisk værre å manøvrera ved kaien i dårleg vær. Når ein no nærmar seg kaien, må ein svinga 8-10 grader til babord for å komma inntil støttekaien. I dårleg vær, med ei ferje med gamaldags framdriftssystem, er denne svingen nok til at ein kan mista kontroll over ferja. Hadde kaien lagt på austsida av vågen, slik ferjemannskapet ville, hadde problemet truleg vore mykje mindre.

Som de ser vil dette verta ei kostbar soge. Det er allikevel slik at næringslivet på begge sider av fjorden er avhengige av at ferja går. Om næringslivet ser seg nøydde til å flytta, eller mister kundar på grunn av at dei ikkje får levert varer og tenester, kan rekninga på litt lenger sikt verta monaleg større. Det er og eit faktum at pendlarar og skuleelevar har fått mykje ufrivillig fritid dei siste åra, rett og slett fordi ferja av ulike grunnar ikkje har gått.

Underteikna har særst lyst til å vera med på prosessen vidare med dette sambandet, då gjerne i samarbeid med Helge Otterå frå Austevoll FrP. Austevoll slit med mykje av dei same problema og fekk og gjennom ein resolusjon om nytt ferjemateriell på årsmøtet i 2014. Så vidt eg hugsar, skal store delar av ferjesambanda i Hordaland ut på anbod att om kort tid.

Mvh Jostein Duesund
josduesund@gmail.com
Tlf: 97663286

Dialog om justeringar i ferjetilbodet, sak i møte i Hardangerrådet 17.09.2015

Målfrid Vik Sønstabø, Gudrun Einbu (referent)

Innspel frå rådet:

- Generelle innspel:
 - Fylkeskommunen har ansvar for regional utvikling, ikkje berre transport. Infrastruktur/samferdsel er eit verkemiddel for å påverke befolkningsutviklinga. Hardanger bidreg betydeleg til fylkeskommunen
 - Ferjene har ein beredskapsfunksjon – fylket må ha det overordna blikket på transportberedskap i regionen
 - Manglande rassikring på veg – ferje trygg løysing
 - Opprusting/anleggsarbeid av E16 i mange år framover får konsekvensar for Kvanndal – Utne og Jondal – Tørvikbygd
 - Forventa anleggsarbeid på Rv 13 i mange år framover – korleis i varetek ein dette? Fv 550 vil verte mykje brukt omkøyringsveg, avhengig av ferjesambandet Kinsarvik – Utne
 - Ferjetilbodet må vere tilpassa sommartrafikken, Nasjonale turistvegar – tilbodet må vere tilpassa behovet om sommaren

- Om det enkelte sambandet:
 - Kinsarvik – Utne/Kvanndal – Utne:
 - Ønskjer ikkje deling av sambandet
 - Ønskjer ikkje båtrute Kinsarvik – Utne, meiner det er behov for å ha med bil
 - Reduksjon i rutetilbodet Utne – Kinsarvik midt på dagen og kveld er ikkje bra
 - Kinsarvik – Utne har også andre funksjonar enn å vere internsamband:
 - Omkøyringsveg ved anleggsarbeid Rv 13
 - Turisttrafikken etterspør nye tilbod, behov for sambandet for næringsutvikling

 - Jondal – Tørvikbygd
 - treng to ferjer for å få tilstrekkeleg frekvens
 - auke frå 100 til 120 bilar er ikkje nok auke
 - behov for endringar *før* nytt anbod, kraftig auke i attståande bilar (vil bli betre med utvida ferjekai i Jondal). Heller to ferjer enn større ferje dette er ein fordel også i forhold til kapasiteten på Tørvikbygd ferjekai
 - Utfordring med farleg last, manglar utstyr



Skyss v/Stine Karoline Olsen
Postboks 7900

5020 BERGEN

Jondal kommune
5627 JONDAL
Tlf. 53 66 95 00
Faks 53 66 95 10
e-post post@jondal.kommune.no
www.jondal.kommune.no
Org.nr 944 439 927
Bank 3450.07.08206
Sakshandsamar:
E-post jon.larsgard@jondal.kommune.no
Tlf. 53 66 95 02

Dykkar ref.
2014/22783-20

Vår ref.
13/300-7 /JOL/15/3836

Arkiv:

Dato
02.09.2015

Innspel til justering av ferjetilbodet i Hardanger

I samband med at Skyss inviterar Hardangerrådet til møte 17. september om dette temaet, ber ein og kommunane om å koma med sine innspel, gjerne på førehand. For vår del vil vi peika på den sterke trafikkveksten som har vore på sambandet Jondal-Tørvikbygd siden opninga i 2012. Den ser og ut til å vara ved, og ligg godt over prognosane. Frå mange reisande høyrer ein at det er ferjeløysinga som er begrensande for å nytta sambandet endå meir, og det går både på frekvens og kapasitet.

Det er viktig at planlegginga av ny anbudsrunder tek høgde for denne utviklinga. Frå Jondal kommune vil vi be om at det vert vurdert:

- To-ferje løysing for sambandet Jondal - Tørvikbygd. Det reduserar problemet med opphoping av bilar i Jondal sentrum og attståing av bilar på dagar med stor trafikk, eller som følgje av transport av bilar med farleg last. Det vil og gje ein jamnare trafikk, og mindre køyring på ferjetider.
- Nyare og meir miljøvenleg ferjer. Mykje av ferjemateriellet er gamalt, og har dårlege løysingar med tanke på universell utforming. Med ferjeleie i sentrum slik Jondal har, vil ein i tillegg til klimagevinsten av miljøvenlege ferjer og dra fordel av mindre støy og utslepp i sentrumsområdet. Ikkje minst for fastbuande er det av stor betydning.
- Nattferje bør vurderast. Sambandet er strategisk plassert som det midtre av tre samband i Hardanger.

Dette er våre innspel på noverande stadium i prosessen og vi ser fram til møtet.

Med helsing

Jon Larsgard
ordfører

Referat frå møte med Os og Fusa kommune vedrørande nye ferjeanbod

Måndag 28. september 2015

Innspel frå kommunane:

- Ønskje om nytt ferjemateriell ettersom det er vedtatt ein lang kontraktstid
- Ber Skyss vurdere innføring av Autopass som betalingsmiddel

Halhjem – Våge:

- E39 til Tysnes: Det vert bedt om at Skyss tek omsyn til planlegging av ny bru ved fastsetting av kontraktslengde.
- Bebruarane rundt Halhjem kai blir i dag plaga med støy frå ferjene på Halhjem. Skyss vert bedt om å ta omsyn til bebruarane ved planlegging av ferjedrifta frå denne kaien.

Hatvik – Venjanaset:

- Dagens rutetilbod, herunder tal avgangar og tal PBE på ferja, fungerer tilfredsstillande
- Det er ønskjeleg med 30 minuttars frekvens på sambandet.
- Overfartstid og punktleghet er viktigare enn storleiken på ferja – ein ønskjer ikkje større ferje dersom dette gjev lengre overfartstid.
- Korrespondansar mellom buss og ferje er viktig. Skyss vert bedt om å sjå nærmare på dette, særleg koblinga mellom ferja og bussen vidare til Bergen.
- Ny veg som vert bygd mellom Bergen og Os (ferdig 2021) vil truleg gje nye reisemoglegheitar og auka trafikk på sambandet.
- Fusa kommune har tatt opp problemstillinga med farlig kast med næringslivsrådet og bedt dei bruke avgangane midt på dagen, alternativt køyre via Tysse.

Skrifteleg innspel

Des bes om at kvar kommune tek kontakt med relevante interessentar i sin kommune og samlar saman eventuelle innspel. Alle skriftelege innspel kan sendast til afs@skyss.no innan 6. november.

Innspill fra Sund kommune

Sted/dato: Rådhuset i Sund kommune, tirsdag 1. september 2015

Tilstede: *Stig Arne Thune (Rådmann, Sund kommune), Målfrid Vik Sønstabø, Åshild Fossgard Sandøy, Stine Karoline Olsen (Skyss)*

Innspill fra Sund kommune:

- Det er ønskelig med lavere overfartstid, aktuelle tiltak er færre anløp og / eller økt fart.
- Over 800 bilister kjører daglig fra Sund kommune til Bergen, og omtrent 350 av disse arbeider i området Fana/Bergen sør. Dersom overfartstiden hadde vært lavere er det svært sannsynlig at mange av disse ville valgt å reise med fergen.
- Det er ønskelig å redusere antall stopp med fergen for å redusere overfartstiden. Dette ville gjort tilbudet langt mer attraktivt. Sund ønsker å fremme sak om fergeavløsningsmidler. Aktuelle tiltak er å bygge sammen øyene Lerøy og Bjelkarøy samt bygging av bru fra Bjelkarøy til Hjellestad.
- Kommunen mener det er viktig at det blir satset på sambandet; kommunen mener sambandet har et stort potensial når det gjelder kundegrunnlag, i tillegg har sambandet status som beredskapssamband.
- Sund er den kommunen i Hordaland som vokser mest i forhold til innbyggertall per i dag, og det er et stort potensial for passasjervekst på fergesambandet på mellomlang og lang sikt.

Møtereferat frå møte med Samarbeidsrådet for Sunnhordland

Måndag 28. september 2015

Innspel frå Samarbeidsrådet:

Generelle kommentarar for alle/fleire av sambanda i Sunnhordland:

- Korrespondansar mellom buss og ferje er svært viktig. Desse må i tillegg vere godt merka i rutetabellen. Gode korrespondansar er naudsynt for å auke bruken av kollektivtilbodet.
- Direktebussar er viktig. Skyss vert bedt om å vurdere prisauke for å finansiere fleire direktebussar.
- Viktig at alle bussar i nærleiken har stopp ved ferjekaien slik at desse mogelege korrespondansane vert utnytta
- Skyss bør ha tilstrekkeleg opningstid til at skuleungdom kan reise frå skule og heim utan å bu på hybel
- Eit godt og vel fungerande internett om bord på ferjene er viktig for at folk skal kunne nytte reisa til å arbeide. Ved å tilretteleggje for pendlarar som vil arbeide, vil fleire velje å reise kollektivt til og frå arbeid.
- Jo fleire som nyttar elbil, jo betre for miljøet. Det er derfor viktig at dagens incentiv/stimuli for elbileigarar vert oppretthaldne.
- Driftsavbrot får store konsekvensar for blant anna næringslivet. Det vert bedt om at Skyss sikrar gode løysingar ved slike hendingar.
- Ingen ferjeavgangar etter kl. 19/20 er øydeleggande for samhandling i Sunnhordland.
- Det er ønskjeleg at dagens beredskapsordning for helsereiser vert opprettheldt
- Det er vedtatt ein lang kontraktperiode. Kommunesamanslåing i Sunnhordland vil truleg føre til endring i trafikkmengde på fleire samband. Skyss bør derfor sikre tilstrekkeleg fleksibilitet i kontrakt.
- Fleire av sambanda har ingen omkøyringsveg. Dette må Skyss ta omsyn til ved fastsetting av rutetilbodet.

Miljø:

- Bruk av miljøvenleg framdriftsteknologi vil vere særleg effektivt på dei lange ferjesambanda som eksempelvis Ranavik- Skjersholmane.

- Bruk av miljømodellen føreset friske statlege midlar. Det vert bedt om at rutetilbodet ikkje vert redusert som følge av eventuell manglande finansiering.
- Ettersom dagens ferjemateriell har ei høg gjennomsnittsalder er det ønskje om nybygg. Dette vil truleg også føre til meir miljøvenlege båtar.
- Miljøløysingar kan skape utfordringar knytt til driftssikkerheit og punktleghet.

Innspel relevant for det einskilde samband:

Jektavik – Hodnanes og Skjersholmane – Ranavik

- Ber Skyss sjå nærmare på korrespondansar mellom buss og ferje for å unngå at ungdom må bu på hybel. I dag er dette et problem for ungdom frå Tysnes som går på skule på Stord.
- Ønskjeleg med fleire avgangar gjennom døgnet.

Husavik – Sandvikvåg og Krokeide Hufthamar

- Austevoll kommune har sendt eige innspel til Skyss
- Dagens rutetilbod er for dårlig. Siste ferje kl. 20 på kvelden er for tidlig for reiser frå Stord. Det er ønskjeleg med ein ekstra kveldsavgang rundt kl. 22 for å tilretteleggje for betre samhandling med Sunnhordland.
- For Krokeide – Hufthamar er det ønskjeleg med fleire avgangar per dag. Det er i dag spesielt dårleg kapasitet sundag ettermiddag mot Bergen og i feriar. Det er ønskjeleg med ein seinare avgang mot Bergen.
- Det er viktig å ta omsyn til pendlarar inn og ut av Austevoll ved fastsetting av rutetilbodet.
- Ettersom vinnande operatør berre får 14 månader frå signering av kontrakt til driftsoppstart, vil dette truleg hindre nybygg. Det vert bedt om at Skyss ser på løysingar knytt til dette, eksempelvis rett til bruk av midlertidig materiell i ei periode.
- Som for fleire andre samband er korrespondansane mellom buss og ferje dårleg for sambandet Husavik - Sandvikvåg. Det vert vist til at korrespondansane mellom buss (også kommersielle ekspressbussar) og sambandet Halhjem-Sandvikvåg er betre. Ved å la ferja frå Husavik kome til Sandvikvåg før ferja frå Halhjem, hadde korrespondansen med buss blitt langt betre.

Gjermundshavn – Varaldsøy – Årsnes og Ranavik - Skjersholmane:

- Dette er eit viktig samband for både næringsliv, skuleungdom på Stord/Fitjar og sjukehus.
- Minimum må tilbodet vere som i dag, men det er ønskjeleg med lenger opningstid
- Ber om at nattavgangane på Ranavik- Skjersholmane og Gjermundshavn -Årsnes vert vidareført i neste anbuds kontrakt, samt at det vert innført stjernestopp på Varaldsøy for nattavgangane.
- Trafikkmengda er ikkje redusert etter Hardangerbrua. Det vert bedt om at dagens kapasitet vert oppretthaldt som eit minimum

Fjellbergsambandet:

- Også for dette sambandet er rutetilbodet og dei planlagde korrespondansane med buss så dårlege at skuleungdom må bu på hybel.

Utåker – Sunde – Skånevik:

- Etne er eit viktig tilknytingspunkt og sambandet vert mykje brukt av pendlarar i Kvinnherad. Sambandsstatistikken viser at trafikken ikkje er redusert etter opning av Jondalstunnellen.

Snøggbåt:

- Det er synd at samarbeid over fylkesgrensene vert redusert, seinast snøggbåten til Ølen. Denne nedbygginga av snøggbåtsambanda får store konsekvensar for ungdom, pendlarar og pasientar til Haukeland Sjukehus.

Skrifteleg innspel

Det vart bedt om at kvar einskild kommune tek kontakt med relevante interessentar i sin kommune og samlar eventuelle innspel. Alle skrifteleg innspel kan sendast til afs@skyss.no innan 6. november.

Jnr 1179.15

Gjg

Hordaland fylkeskommune
v/ Skyss
Postboks 7900
5520 Bergen

Vedkjem anbod på nytt ferjemateriell

Representantar frå Samarbeidsrådet for Sunnhordland fekk i møte 28. september informasjon frå Hordaland fylkeskommune/Skyss vedrørande anbodet på nytt ferjemateriell i fylket.

Samarbeidsrådet har ved fleire høve spelt inn krav til anbodsgrunnlaget, både til Samferdsledepartementet og fylkeskommunen.

Denne anbodsrunderen er svært avgjerande for det framtidige ferjetilbodet i regionen.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland drøfta difor dei innspela som kom i møte 28. september og andre moment til saka i sitt møte 30. oktober.

Snittalderen på ferjene i Sunnhordland er over 25 år, og fleire nærmar seg 40 år. Dersom det ikkje kjem inn nytt materiell ved oppstart av nytt anbod vil ikkje dette skje i anbodsperioden. Snittalderen vil difor auka markant i anbodsperioden. Ferjene bør ikkje vera eldre enn 10 år. Det er heller ikkje alle ferjene som tilfredsstiller kravet til universell utforming, og det er difor ynskje om modernisering av flåten. Det må og stillast strengare miljøkrav.

Samarbeidsrådet støttar opp om dei innspela som kom fram i møte 28. september men vil presisera følgjande:

- Det framlagte dokumentet har ingen ambisjon for auka ruteproduksjon.
- Rutene må vera slik at skuleungdom i regionen må kunna bu heime, ikkje måtta på hybel for å ta vidaregåande skule. Ferjene må korrespondere med andre transportmiddel.
- Det må leggjast inn auka "opningstid". Der må vera avgangar på alle samband også etter kl. 19.00 i tillegg til auka frekvens på vekstsamband.
- Viktigast av alt er at ferjene som vert sett inn er driftssikre og at det vert laga gode løysingar ved eventuelle driftsavbrot.
- Samarbeidsrådet ber Hordaland fylkeskommune særleg vektlegga krav om at ferjer skal nytta miljøvenleg framdriftsteknolog innan rimeleg tid, og at ferjemateriellet ikkje må vera eldre enn 10 år.

Hordaland og Møre og Romsdal har historisk sett hatt den største og eldste ferjeflåten. Desse to fylka kom veldig dårleg ut når fylka overtok drifta frå staten då desse fylka ikkje fekk kompensert at det var større behov for fornying av flåten enn dei fleste andre fylka.
Hordaland fylkeskommune bør difor politisk setja dette på dagsorden.

Lukka til med vidare arbeid!

Sunnhordland, 5. november 2015

Med venleg helsing

Gro Jensen Gjerde
dagleg leiar

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga underskrift



PRESENTASJON TIL SKYSS

Møte 26.11.15

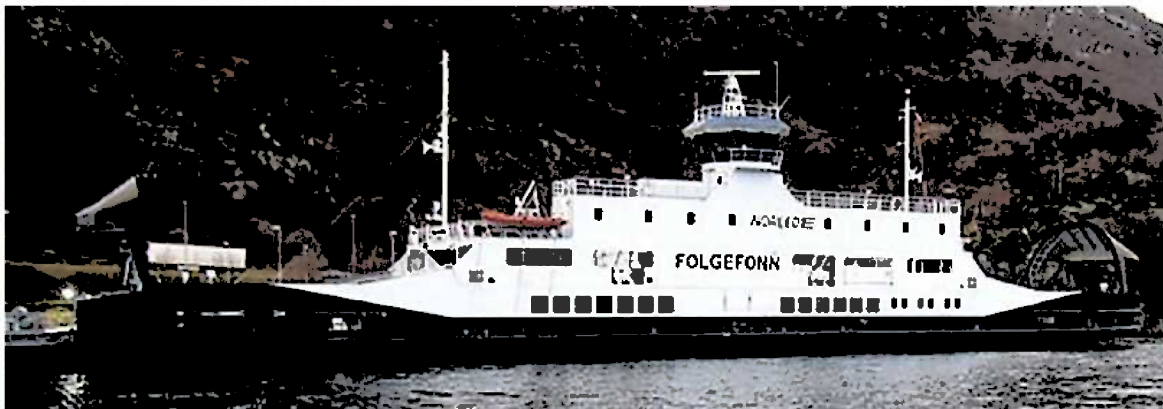
Tysnes Kommune

TYSNES



FERJEMATERIELL

Timesavgang Halhjem - Våge



Økt driftsikkerhet Hodnanes – Jektevik –
Huglo. Folgefonn er ofte ute av drift



GJENNOMGANGSRUTA TIL STORD



Me vil behalda gjennomgangsruta til Stord, og det med direktebuss. Ruta blir brukt av pensjonistar, studentar og flyktningar som går på skule. Dette er veldig viktig for oss.



TYSNESHALLEN



Har ynskje om rute frå idrettshallen



Korrespondansar

- Merkast i ruteheftet
- Må faktisk korrespondera

Tingingsruter

- Bruk av drosje
- Kilometergrunnlag reknast av forventa bruk

Skuleskyss

- Skulekort kan brukast to gonger i døgnet, uavhengig av når
- Skuleruter skal ikkje reknast inn i kilometergrunnlaget
- Skuleskyss og betaling heng dårlig saman

Trafikkområde

- Tysnes skal enten ligge trafikkområde Sunnhordland eller mot Os-Fana-Ytrebygda.





Hordaland Fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Vår dato 05.11.2015
Deres dato
Vår referanse TK/msn
Deres referanse

FERGEANBUD HORDALAND

NHO er kjent med Skyss' arbeid vedrørende nye fergeanbud i Hordaland og deres invitasjon til å komme med innspill til rutetilbudet innen 6. november. Med over 2.200 medlemsbedrifter er NHO den viktigste representanten for næringslivet i Hordaland. Vi er opptatt av at Hordaland fylkeskommune er bevisst næringslivets behov når nye fergeanbud blir utarbeidet.

I februar og mars 2016 utlyser Hordaland fylkeskommune fire rutepakker, med til sammen 17 fergesamband. Fylkesutvalget besluttet i januar i år at kontrakts lengden skal være mellom 8 og 14 år, inkludert opsjoner. Beslutningene som fattes i månedene fremover vil derfor ha stor betydning, og være et premiss for utviklingen i fylket, i mange år fremover. Det er ønskelig at regionale og nasjonale myndigheter sørger for at fergeforbindelser avløses av faste vegsamband. Dette arbeidet må imidlertid ikke overskygge regionens behov for å videreutvikle og forbedre de gjenværende fergesambandene.

NHO vil særlig peke på at fergesambandene fra Austevoll til henholdsvis Krokeide og Sandvikvåg må forbedres betydelig i neste kontraktsperiode. Vi redegjør kort for hvorfor disse fergesambandene har et særlig behov for bedre rutetilbud:

- Austevoll er den største kommune i Norge som ikke har fast vegforbindelse til en nabokommune. Kommunen har ingen alternative kjøreruter.
- Fergetilbudet til Austevoll ligger vesentlig lavere enn på andre fergesamband i fylket med tilsvarende trafikkmengde, selv om øvrige samband har alternative kjøreruter.
- Austevoll har svært høy næringsaktivitet, med høyest verdiskaping pr. sysselsatt i Hordaland, netto innpendling og forventet trafikkvekst.
- Fergetilbudet er ikke tilstrekkelig til å møte dagens behov, og skaper utfordringer for både innbyggere og næringslivet på en måte vi ikke ser andre steder i fylket.

NHO ber derfor om at fergesambandene til og fra Austevoll forbedres i den neste kontraktperioden. Det er behov for flere daglige avganger og utvidet åpningstid. NHO vil derfor anmode om at:

Fergesambandet Krokeide-Hufthamar:

- Antallet daglige avganger må økes til minimum 30.
- Sambandet trafikkeres av to faste ferger som ikke er reservemateriell for andre fergesamband.
- Rutetidene tilpasses morgen og kveld slik at det er mulig å rekke til og fra Austevoll med tidlig og sene innenriks og utenriks flyruter til og fra Bergen lufthavn Flesland.
- Det må være mulig å forbedre rutetilbudet ytterligere i kontraktperioden i takt med trafikkveksten.

Fergesambandet Husavik-Sandvikvåg:

- Rutetilbudet må økes med kveldsavganger både hverdager og helger.
- Sambandet må trafikkeres av en større ferge for å hindre gjenstående biler.

Vennlig hilsen
NHO Hordaland



Tom Knudsen
Regiondirektør

Kopi:

- Fylkesrådmannen
- Skyss
- Austevoll kommune



Austevoll kommune

Skyss

Vår ref.	Arkivkode	Dykkar ref.	Dato
15/1192-2015010237/3479	15/1192		01.09.2015

Krav og forventningar basert på Austevoll sine behov for ferjetilbod frå 2018

Austevoll kommune er landets største øykommune utan fastlandssamband, og ferja er vegen til både innbyggjarar og eit rikt næringsliv. I gjeldande kontraktperiode vart ikkje anbodet justert for faktisk trafikk på ferjestrekningane, noko som har medført store ulemper for Austevoll. Dagens ferjetilbod er dermed basert på eit trafikknivå frå 1900- talet.

Sidan då har trafikken auka dramatisk, og eit stadig veksande næringsliv kjenner kvar dag på kroppen kva flaskehals samferdsleutfordringane er i konkurransesamanheng.

Austevoll kommune ber om at det i neste anbodsrunde vert gjort ei grundig gjennomgang av faktisk behov frå kommunen. Kommunen har fleire gongar vore i kontakt med Hordaland Fylkeskommune for å be om justeringar av gjeldande ferjetilbod, og har fått attendemelding om at dette må takast i neste anbodsrunde. No er denne på trappene, og eg sender difor Austevoll sine innspel oppsummert:

1. Husavik- Sandvikvåg

- Dagens ferje er lita, og attståande bilar er eit problem. Ber om at større ferje vert krevd i neste runde.
- Siste ferje frå Husavik- Sandvikvåg går i dag kl 19.15, med retur frå Sandvikvåg kl 19.55. Dette er altfor tidleg å stenge vegen vår til Sunnhordland. Det bør leggjast inn krav om minimum dagens avgangar som i dag, og med tillegg for ein siste rundtur kl 21.15 frå Husavik med retur frå Sandvikvåg kl 22.00

2. Hufthamar- Krokeide

Det er spesielt på denne strekninga at ein merkar at trafikketal og reisevanar ikkje er justert til dagens behov. Her forventar Austevoll ei reell oppgradering både på ferjemateriell og frekvens.

- Det må stillast krav om to faste ferjer, som går **døgnkontinuerlig**.
- 35-40 rundturar betent av to ferjer
- I dag har sambandet 13 rundturar med hovudferja, og med tillegg for 6 rundturar med b-ferja når denne ikkje er reserveferje for andre samband. Totalt 19 rundturar. Ved førre anbodsrunde hadde ein tal og berekningar på at sambandet reelt sett krevde 29 rundturar pr dag, men dette vart oversett.

Eg ber om eit møte snarast for å drøfta neste anbod på ferjer. Dette er svært viktig for austevollsamfunnet, og eg håpar me kan få ein god dialog i dette arbeidet framover.

Austevoll kommune

Renate Møgster Klepsvik
Ordførar

Dette dokument er elektronisk godkjent og treng difor ikkje underskrift.



Austevoll kommune

Skyss
Postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref.	Arkivkode	Dykkar ref.	Dato
15/1192-15/12975JpID/MST	15/1192		06.11.2015

Innspel til Skyss vedkomande ferjetilbod til Austevoll

Eg viser til brev frå Austevoll kommune, sendt 1. september 2015, med krav og forventingar til rutetilbod i dei nye kontraktane for ferjesambanda til og frå Austevoll.

Ferjetilbodet er ein premiss for busetnad, aktivitet og verdiskaping i Austevoll. Austevoll er fullstendig avhengig av og prisgitt ferjetilboda. For eit samfunn i vekst og utvikling gir dagens ferjesamband utfordringar som det ikkje er mogleg for Austevoll å leve med i framtida. For den vidare utviklinga av Austevoll er det derfor maktpåliggjande at rutetilboda i ferjesambanda Hufthamar-Krokeide og Husavik-Sandvikvåg vert betra.

Austevoll kommune ber Hordaland fylkeskommune ta omsyn til at Austevoll er i ei særstilling då kommunen ikkje har alternative køyreruter. Me ber dykk også legge vekt på at:

- Ferjetilbodet (frekvens) på Hufthamar-Krokeide ligg vesentleg lågare enn på andre ferjesamband i fylket med tilsvarende trafikkmengd. Trafikken på desse sambanda har alternative køyreruter, det har ikkje Austevoll.
- Austevoll har ein vekst på 10 prosent i folketal dei siste fem åra og innbyggjartalet er venta å stige ytterlegare 30 prosent dei neste 15-20 åra.
- Trafikkauken på sambanda til Austevoll har auka med 19 prosent (Krokeide-Hufthamar) og 27 prosent (Husavik-Sandvikvåg) dei siste seks åra. Til samanlikning har trafikkveksten på vegnettet i Hordaland auka med sju prosent.
- Innpendlinga til kommunen auka med 11 prosent kvart år sidan 2000 og i 2014 var talet på pendlarar inn til kommunen heile 709. Talet på pendling ut av kommunen var 383 pr. 2014.
- Utviklinga i folketal, næringsutvikling og pendling tyder på at trafikkveksten vil halde fram i åra som kjem.
- Austevoll har eit næringsliv som har høgast verdiskaping pr. sysselsett i Hordaland og som ligg 62 prosent høgare enn landsgjennomsnittet.

Som det tidlegare er gjort greie for skapar dagens rutetilbod store utfordringar for næringsliv og innbyggjarar. Samstundes er det venta ein framleis kraftig vekst i trafikken. Dette krev at Hordaland fylkeskommune styrkar ferjetilboda til og frå Austevoll i dei nye kontraktane.

For sambandet Krokeide-Hufthamar ber Austevoll kommune om at talet på rundturar vert auka monaleg slik at rutetilbodet er betre tilpassa trafikkmengd og behov. Sambandet må trafikkerast av to faste ferjer som ikkje er avlastingsferje i andre samband.

For sambandet Husavik-Sandvikvåg ber Austevoll kommune om at ei større ferje vert sett inn i sambandet for å hindre at bilar vert ståande igjen og at rutetidene vert supplert med seinare avgangar på kveldstid.

Sivilingeniør Helge Hopen AS har utarbeidd ein kort rapport som presenterer taldata vedkomande ferjetilboda til og frå Austevoll. Denne følger vedlagt.

Med helsing



Morten Storebø
Ordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

Fylkesordfører Anne Gine Hestetun	Hordaland fylkeskommune	5020	BERGEN
Fylkesrådmann Rune Haugsdal	Hordaland fylkeskommune	5020	BERGEN

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel
06.11.2015	Forslag til ferjerapport_Austevoll_021115

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Ferjetilbødet i Austevoll

Trafikkdata

2.11.2015

INNHALD

1	INNLEIING	2
2	FAKTA OM AUSTEVOLL	3
2.1	KJELDER.....	3
2.2	FOLKETAL.....	3
2.3	NÆRINGSLIV OG VERDISKAPING	3
3	FERJETRAFIKKEN.....	4
3.1	TRAFIKKUTVIKLING	4
3.2	TRAFIKKGRUNNLAG OG FREKVENS.....	7
4	OPPSUMMERING	8

1 INNLEIING

Austevoll kommune ønskjer betre ferjetilbod til og frå kommunen. Kommunen har ingen alternative transportårer for køyrety til og frå kommunen og er særst avhengig av ferjetilbudet.

På denne bakgrunn ønskjer kommunen å få dokumentert fakta omkring ferjetilbudet til og frå Austevoll, og sjå dette i lys av nøkkeltal for busetting, næringsliv og verdiskaping.

Austevoll kommune har engasjert Sivilingeniør Helge Hopen til å samle inn og illustrere enkle nøkkeltal for ferjetilbudet, samt fakta om Austevoll kommune. Dokumentasjonen er samla i denne rapporten.

Bergen 2.11.2015

2 FAKTA OM AUSTEVOLL

2.1 Kjelder

Kjeldene for etterfølgjande statistikk er:

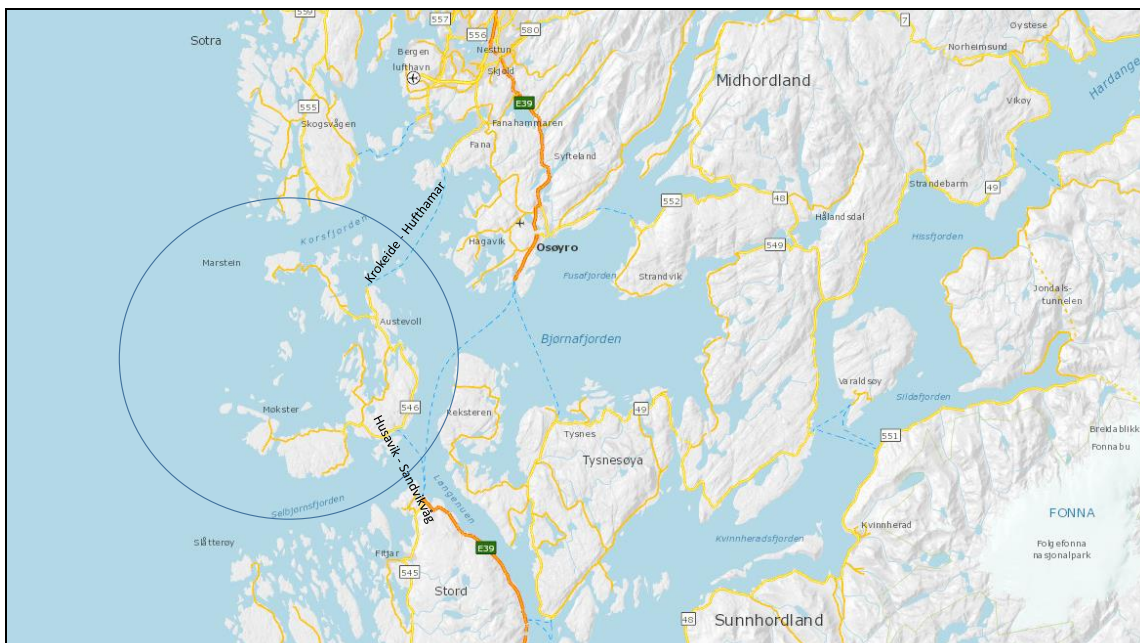
- SSB
- Hordaland fylkeskommune (Statistikk.igest)
- Austevoll kommune
- Statens vegvesen, ferjedatabanken

2.2 Folketal

Austevoll kommune har om lag 5.000 innbyggjarar og er avhengig av ferje og snøggbåt for transport til fastlandet.

Kommunen har hatt en vekst i folketallet på ca. 10% dei siste 5 åra.

Kontraktstida for neste avtale om ferjedrift kan strekkje seg til 2032. Prognosen for folketallet på det tidspunktet er ca. 6.500, dvs. nærare 30% vidare vekst i folketallet.



Figur 1. Oversiktskart Austevoll m/ ferjesamband til fastlandet.

2.3 Næringsliv og verdiskaping

Austevoll kommune står registrert med ca. 3000 arbeidsplassar, der om lag 86% er innanfor privat sektor (70% i snitt for heile Hordaland).

Austevoll har verksemdar med høg verdiskaping. Nettoprodukt pr. sysselsett (ikkje-finansielle aksjeselskap) var i 2013 ca. 2,1 mill.kr. Dette er høgast i alle kommunane i Hordaland og 62% høgare enn landsgjennomsnittet.

Talet på pendlarar ut av kommunen pr. 2014 er 383. Nivået har auka med ca. 1,2% pr. år i perioden 2000-2014.

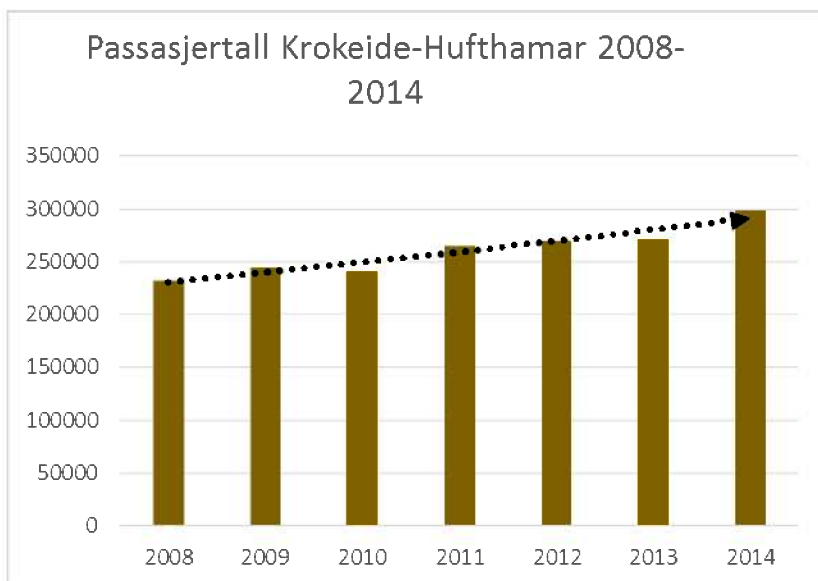
Talet på pendlarar inn til kommunen pr. 2014 er 709. Nivået har auka med ca. 11% pr. år i perioden 2000-2014.

Det er venta fortsatt auke i talet på pendlarar og desse er heilt avhengig av ferjetilbodet til og frå Austevoll.

3 FERJETRAFIKKEN

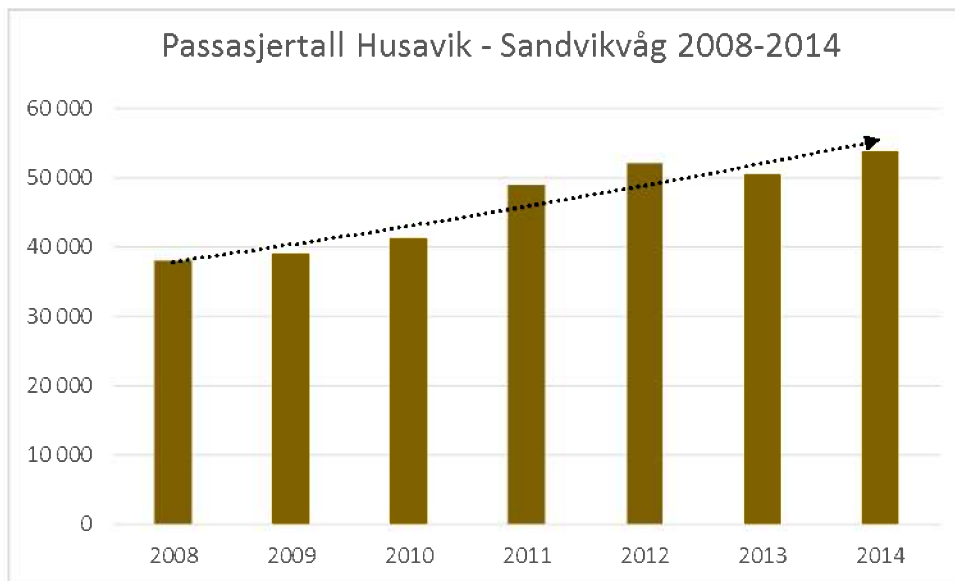
3.1 Trafikkutvikling

3.1.1 Passasjerar



Figur 2. Talet på passasjerar på Hufthamar-Krokeide 2008-2014.

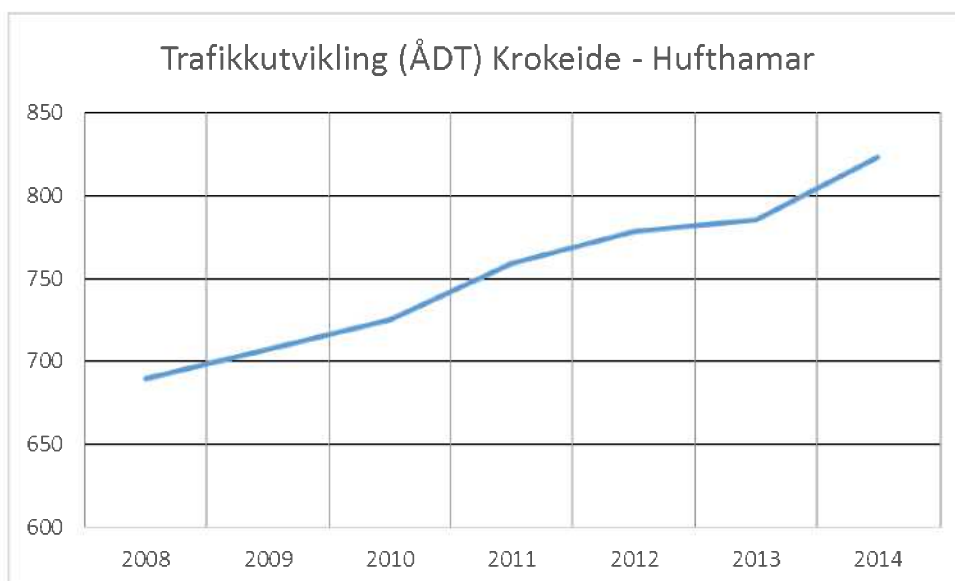
Talet på passasjerar har auka med ca. 29% dei siste 6 åra.



Figur 3. Talet på passasjerar på Husavik - Sandvikvåg 2008-2014.

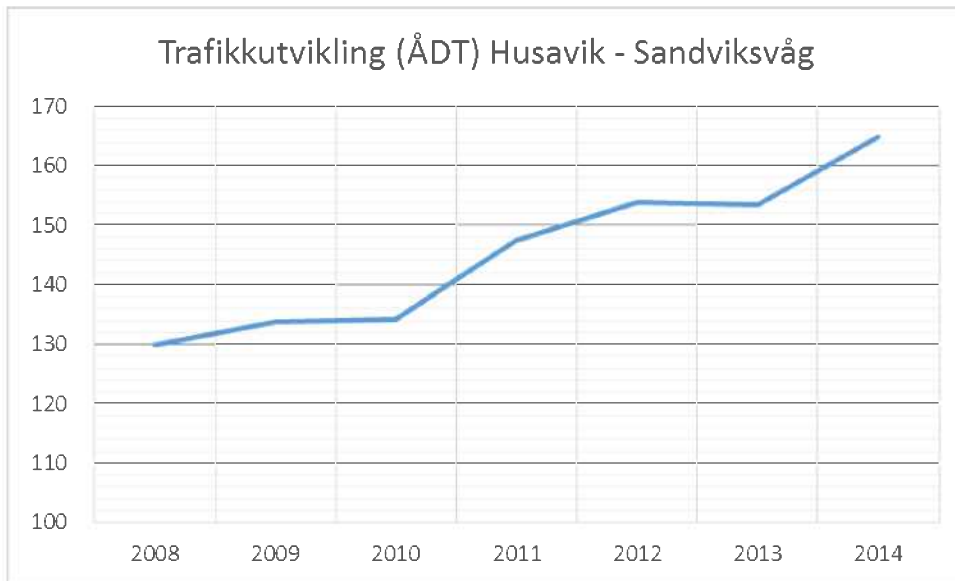
Talet på passasjerar har auka med ca. 41% dei siste 6 åra.

3.1.2 Køyrety



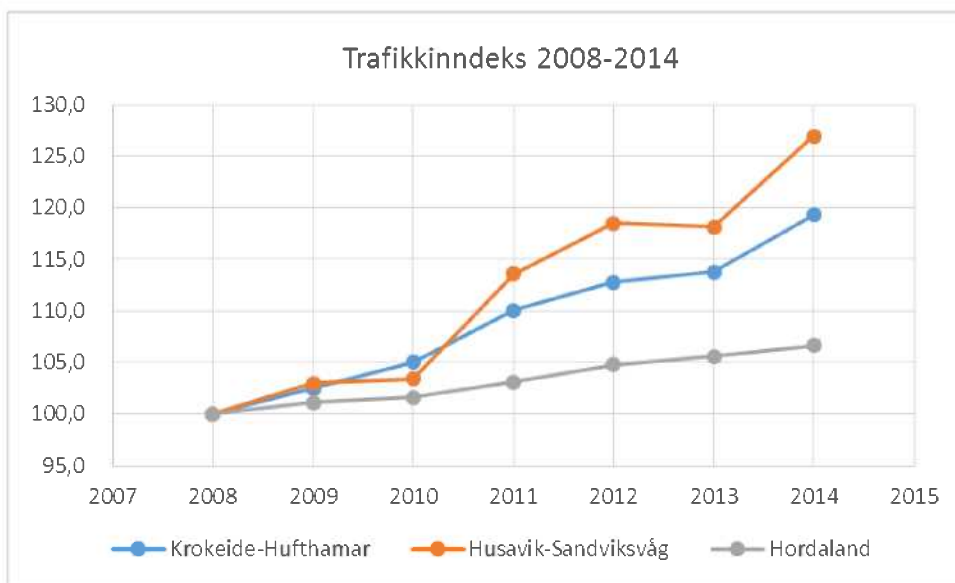
Figur 4. ÅDT på sambandet Krokeide - Hufthamar 2008-2014.

Talet på køyrety (ÅDT) har auka med ca. 19% dei siste 6 åra.



Figur 5. ÅDT på sambandet Husavik-Sandviksvåg 2008-2014.

Talet på køyrety (ÅDT) har auka med ca. 27% dei siste 6 åra.



Figur 6. Relativ utvikling i trafikkmengd på ferjesambanda til Austevoll samanlikna med snittet for heile vegnettet i Hordaland.

Trafikken til og frå Austevoll aukar vesentleg meir enn elles i Hordaland.

Medan trafikkveksten på vegnettet i Hordaland har auka med ca. 7 % dei siste 6 åra, har trafikkauken på sambanda til Austevoll auka med 19% (Krokeide-Hufthamar) og 27% (Husavik-Sandviksvåg).

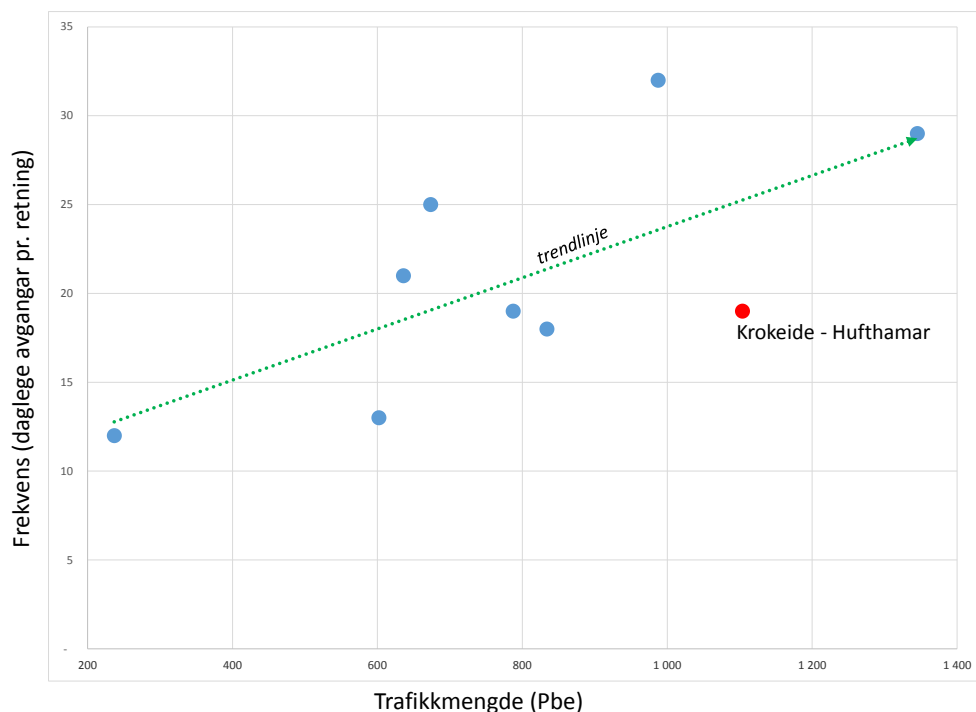
3.2 Trafikkgrunnlag og frekvens

Tala i tabellen syner registrert trafikkmengd og talet på daglege avgangar nokre av fylkesvegsambanda i fylket. Daglege avgangar gjeld inneverande periode, hausten 2015, på kvardagar og i ei retning.

Ferjesamband	Pbe 2014	Daglege avgangar
Krokeide - Hufthamar	1 104	19
Årsnes- Gjermundshamn	987	32
Hatvik - Venjaneset	1 345	29
Halhjem-Våge	602	13
Leirvåg - Sløvåg	834	18
Jektevik - Hodnaneset	674	25
Skjærsholmane - Ranavik	636	21
Jondal - Tørrvikbygd	787	19
Husavik - Sandvikvåg	237	12

Sett vi tala i system får vi eit uttrykk for samanhengen mellom etterspurnad (trafikkmengd) og tilbud (frekvens). Dersom ein legg til grunn at tilbodet (frekvens) bør stå i forhold til etterspurnaden (trafikken), ligg sambandet Krokeide-Hufthamar litt utanfor trendlinja, med vesentleg lågare frekvens enn ferjesamband med same trafikknivå.

Austevoll har ingen alternative køyreruter til fastlandet. For alle dei andre sambanda i denne oversikten er det alternative køyreruter, enten via andre ferjesamband eller via fast vegsamband.



Figur 7. Samanheng mellom trafikkmengd og frekvens for ferjesambanda i tabellen over – dagens situasjon.

4 OPPSUMMERING

Rapporten syner fakta og statistikk for ferjetilbodet til og frå Austevoll. Kort oppsummering i hovudpunkt:

- Austevoll har hatt ein vekst på 10% i folketalet dei siste 5 åra, og innbyggjartalet er venta å stige ytterlegare 30% dei neste 15-20 åra.
- Austevoll har eit næringsliv som har høgast verdiskaping pr. sysselsatt i Hordaland og som ligg 62% høgare enn landsgjennomsnittet. Innpendlinga til kommunen har auka med gjennomsnittleg 11% kvart år sidan år 2000.
- Medan trafikkveksten på vegnettet i Hordaland har auka med ca. 7 % dei siste 6 åra, har trafikkauken på sambanda til Austevoll auka med 19% (Krokeide-Hufthamar) og 27% (Husavik-Sandvikvåg).
- Utviklinga i folketal, næringsutvikling og pendling tydar på at veksten vil halde fram i åra som kjem.
- Ferjetilbodet (frekvens) på Krokeide – Hufthamar ligg i dag vesentleg lågare enn på andre ferjesamband i fylket med tilsvarande trafikkmengd. Trafikken på desse sambanda har alternative køyreruter. Det har ikkje Austevoll.

Fra: John Tveit [mailto:john.tveit@auustevoll.kommune.no]

Sendt: 13. oktober 2015 09:24

Til: Oddmund Sylta; Arthur Kristian Arnesen

Kopi: Mette Nora Sætre; Tom-Christer Nilsen; Målfrid Vik Sønstabø; Anne Mette Nesje Porten; Monica Hannestad; 'Torhild Eide Torgersen'; Morten Storebø; Morten Storebø; Renate Møgster Klepsvik; Helge Skugstad; 'Kristine Kopperud Timberlid'; 'hanne.wetland@innovasjon norge.no'; 'Hege Lauvik'; 'hege.okland@maritimecleantech.no'; 'nils@maritimecleantech.no'

Emne: Innspel til konkurransegrunnlag for ferjedrift på sambandet Krokeide-Hufthamar

Hei,

Det arbeidast i desse dagar med konkurransegrunnlaget for ferjedrift mellom Krokeide og Hufthamar for perioden frå 1.1.2018. Konkurransegrunnlaget skal, etter det vi forstår, offentleggjerast i veke 49, månadsskiftet november/desember 2015.

Viktigast for Austevoll-samfunnet er eit godt ferjetilbod. To faste ferjer i drift, fleire avgangar og ruter utvida slik at det vert mogeleg å kome seg til Austevoll om ein landar på Flesland seint på kveld. Føreseielegheit og fleksibilitet er sentralt både for innbyggerane i Noregs største øysamfunn utan fastlandsforbinding, og for det dynamiske, globale næringslivet i Austevoll.

No er det vel framleis ikkje bestemt om det i neste periode vert satt inn heilt nye ferjer i sambandet, eller om det vert tatt i bruk brukte ferjer. Dei to ferjene som er i drift i dag, Trondheim og Marsteinen, vil vere henholdsvis 25 og 28 år gamle ved utgongen av inneverande kontraktperiode. Det er grunn til å anta at framtidens ferjer i sambandet, som skal frakte anslagsvis 7,5 millionar reisande dei neste 10 åra, vil nytte meir moderne, effektiv og berekraftig framdriftsteknologi.

Men, no som det arbeidast med konkurransegrunnlaget for neste driftsperiode, so ønskjer Austevoll kommune at ein i konkurransegrunnlaget har ein heilskapeleg tilnærming, med framtidensretta tankar, og utover dei tekniske spesifikasjonane knytt til framdriftssystem. Det handlar både om forretningsmogelegheiter, brukaroppleving, IKT, folkehelse og merkevare. Ferjas primærfunksjon er å frakte passasjerar og køyretøy frå a til b, men vi meiner det er hensiktsmessig å samtidig utforske potensialet for innovasjon og når det gjeld framtidens ferjedriftkonsept. Dette kan bidra til auka verdiskaping, betre tilbod til brukarane, og truleg og reduserte kostnader for Hordaland fylkeskommune, då ferjedriftselskapet kan få auka inntening på tilbod om bord.

Saman kan vi utvikle den norske ferja 2.0! Eit konsept som kan få betyding og merksemd lokalt, regionalt, nasjonalt og kanskje og internasjonalt.

Slik vi ser det, so er eit slikt prosjekt heilt i tråd med både regionale og nasjonale politiske føringar og signal - i ein tid kor det er behov for å tenke nytt for verdiskaping og sysselsetting.

Austevoll kommune, som initiativtakar, har so langt gjennomført;

- 26/8-2015: Innleiande møte med Hordaland fylkeskommune og Skyss
- Engasjert Design Region Bergen (DRB) for å utforske desse tankane
- 21/9-2015: Workshop med DRB og medlemsbedrifter
- 13/10-2015: Innspel til Hordaland fylkeskommune og Skyss

Se vedlagte illustrasjonar og tilbod frå Design Region Bergen, samt presentasjonen frå Austevoll kommune nytta i møte 26/8-2015. Dette er meint som inspirasjon til å tenke utafor boksen.

Slå gjerne på tråden om dåke har spørsmål.

Beste helsing
John



John Tveit

Kultur- og nærings sjef

E-post: john.tveit@austevoll.kommune.no

Mobil: 980 28 771

Kontortelefon: 55 08 11 09

Eg gjer merksam på at dette ikkje er ei privat e-postadresse; både inngåande og utgåande e-post vert vurdert for journalføring i kommunen sitt sak- og arkivsystem.



1700 PASSASJERER DAGLIG
900 KJØRETØY



SALT
SJØSPRØYT
VIND
VÆR

01 INNSIKT: BRUKERBEHOV

HVEM ER PASSASJERENE? HVA VIL DE
HA? HVOR MYE VIL DE BETALE?

02 SMART-FERGEN: FREMTIDENS IKT-LØSNING

SMIDIG BETALINGSLØSNING - APP - INFO - BESTILLINGSLØSNING -
BOOKING - PICK UP POINT - HUB

03 KJENN LUFTEN AV AUSTEVOLL

PANORAMAUTSIKT - VINDUSPLASS - UTEPLASS
SOLPLASS - VÆR-PLASS



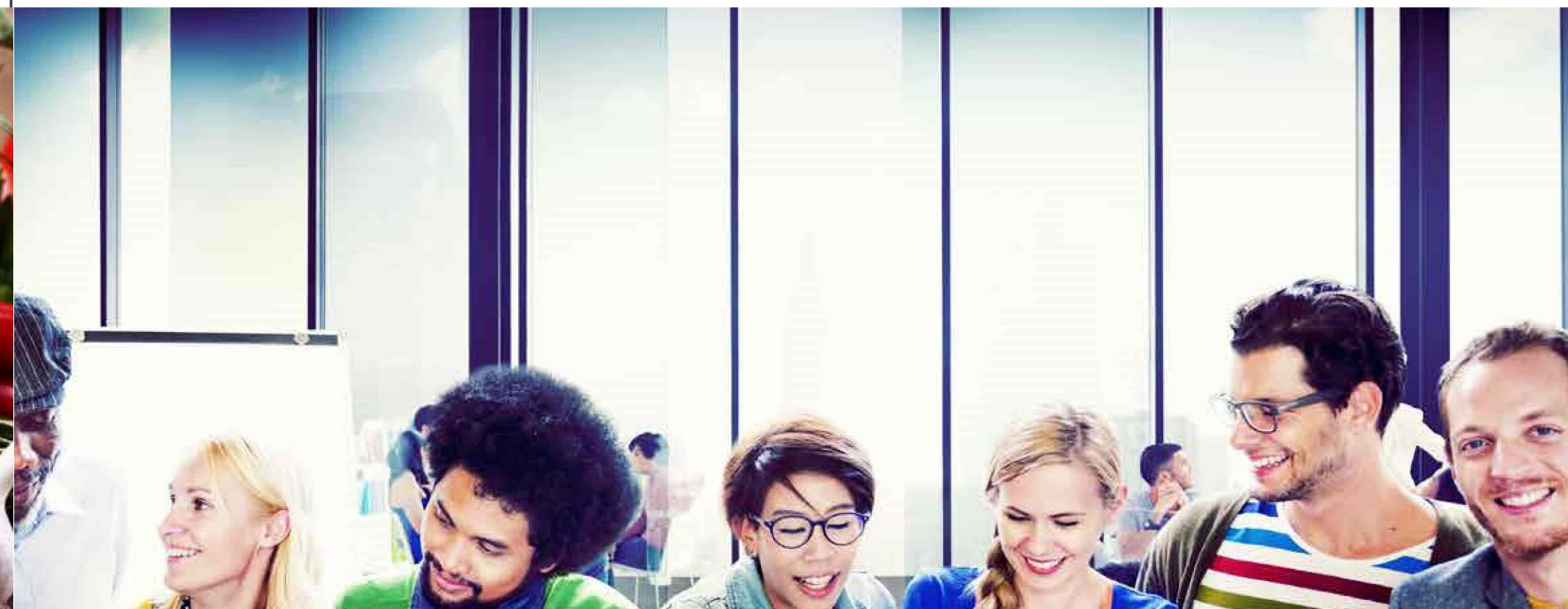
THE

HUFTHAMMAR - KROKEIDE 2018



04 KJENN SMAKEN AV AUSTEVOLL

SUNN MAT - GOD MAT - FERSKE RÅVARER - RETT FRA HAVET
HENT MIDDAGEN DIN HER - SERVERING - TAKE AWAY



05 MØT AUSTEVOLLINGEN

MØTEPLASSEN - SNAKKEPLASSEN - TORG - MINGLING
SEMINAR - KONFERANSE - MARKEDSPASS



06 PUSTEROM

PAUSEN - AVSLAPPING - LOGG AV
GOD KAFFE - HVILESTED - RO



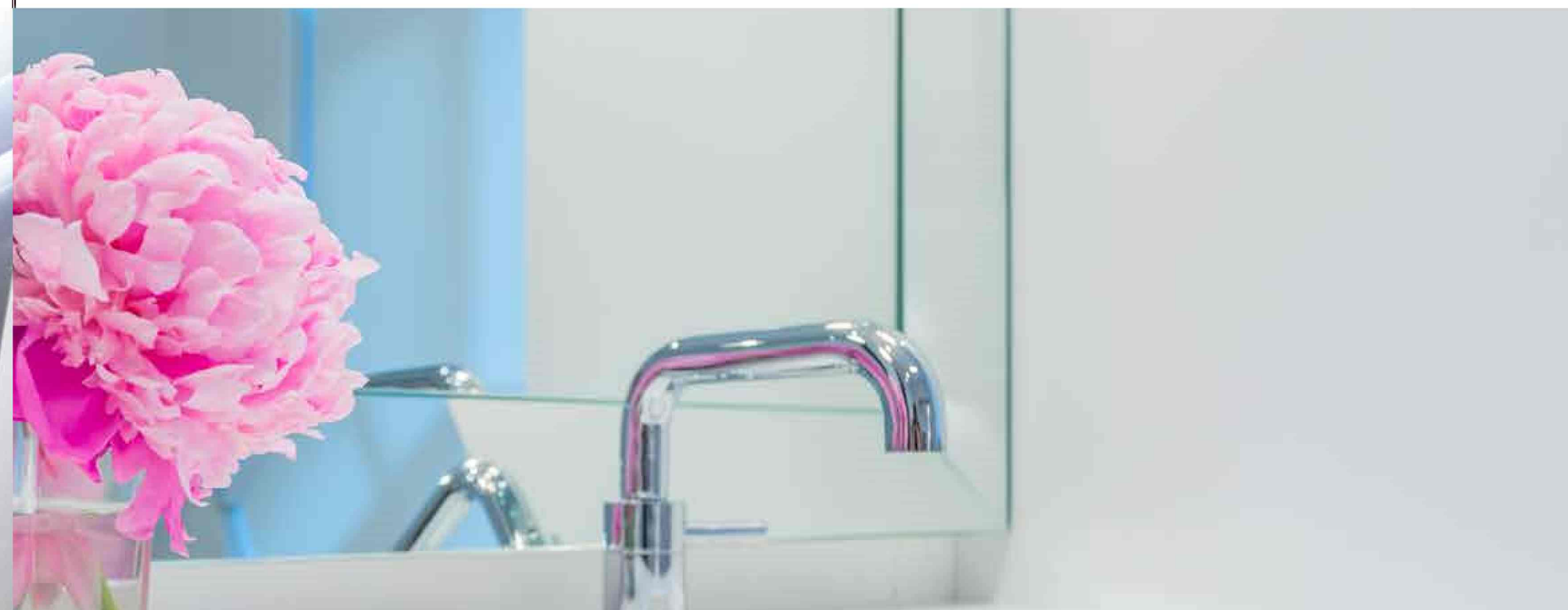
07 OPPLEV AUSTEVOLL

TURISTINFO - AUSTEVOLL PÅ 30MIN - BOOKING - INTRODUKSJON
TIL ALLE TILBUD - UKENS OVERRASKELSE



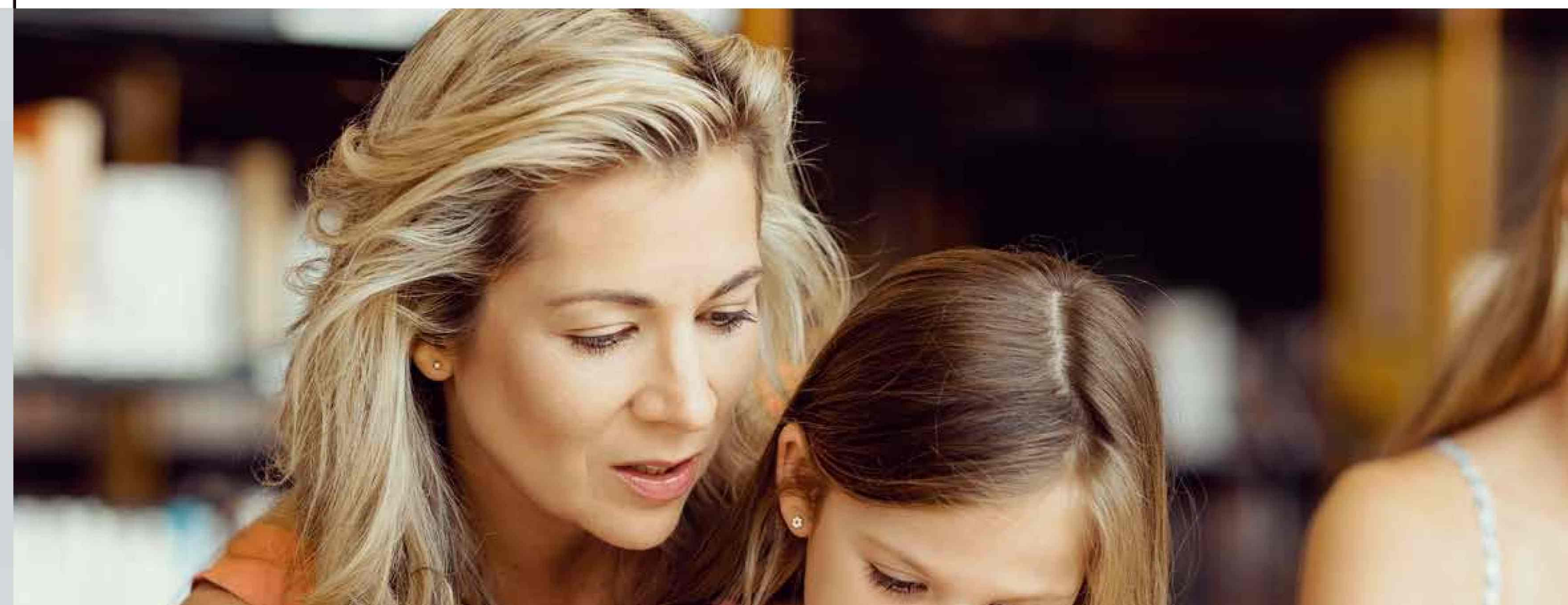
08 ENERGI

TRENING - BOOTCAMP - TREDEMØLLE - SPINNINGSYKKEL
YOGA



08 KVALITET I ALLE LEDD

TOALETT - STELLEROM



10 TJENESTER

BIBLIOTEK - FRISØR - BARBERER - SPA - VELVÆRE
NAPRAPAT - FYSIOTERAPI



THE

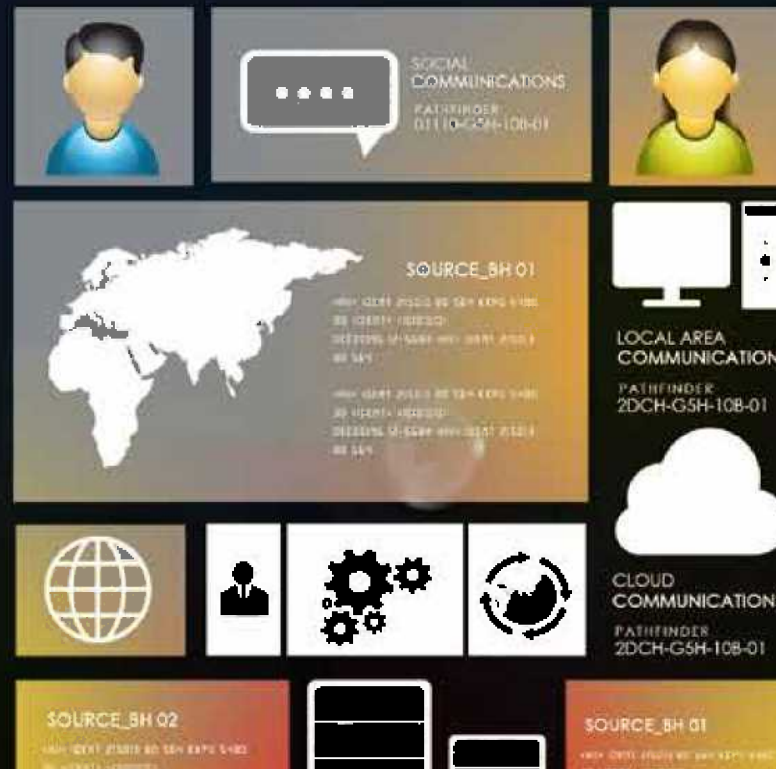
HUFTHAMMAR - KROKEIDE 2018



1700 PASSASJERER DAGLIG
900 KJØRETØY

01 INNSIKT: BRUKERBEHOV

**HVEM ER PASSASJERENE? HVA VIL DE
HA? HVOR MYE VIL DE BETALE?**



02 SMART-FERGEN: FREM TIDENS IKT-LØSNING

**SMIDIG BETALINGSLØSNING - APP - INFO - BESTILLINGSLØSNING -
BOOKING - PICK UP POINT - HUB**



SALT
SJØSPRØYT
VIND
VÆR

03 KJENN LUFTEN AV AUSTEVOLL

**PANORAMAUTSIKT - VINDUSPLASS - UTEPLASS
SOLPLASS - VÆR-PLASS**



04 KJENN SMAKEN AV AUSTEVOLL

**SUNN MAT - GOD MAT - FERSKE RÅVARER - RETT FRA HAVET
HENT MIDDAGEN DIN HER - SERVERING - TAKE AWAY**



05 MØT AUSTEVOLLINGEN

**MØTEPLASSEN - SNAKKEPLASSEN - TORG - MINGLING
SEMINAR - KONFERANSE - MARKEDSPASS**



06 PUSTEROM

**PAUSEN - AVSLAPPING - LOGG AV
GOD KAFFE - HVILESTED - RO**



07 OPPLEV AUSTEVOLL

**TURISTINFO - AUSTEVOLL PÅ 30MIN - BOOKING - INTRODUKSJON
TIL ALLE TILBUD - UKENS OVERRASKELSE**



08 ENERGI

**TRENING - BOOTCAMP - TREDEMØLLE - SPINNINGSYKKEL
YOGA**



09 KVALITET I ALLE LEDD

TOALET - STELLEROM





10 TJENESTER

**BIBLIOTEK - FRISØR - BARBERER - SPA - VELVÆRE
NAPRAPAT - FYSIOTERAPI**