

**Sunnhordland Ferjerederi A/S u/s – Søknad om ruteløyve for ferjedrift mellom Sunde og Jektavik
Saksframlegg med forslag til Innstilling frå Hordaland Fylkeskommune, Samferdsleavdelinga.**

Kommentarar frå søkjar

Innstillinga er å lesa som eit sterkt forsvar for dagens ferjesamband – konkurranse er ikkje ønskjeleg. Dette er forståeleg dersom mandatet er å verna om dagens samband, men i eit samfunn der konkurranse er det normale på stadig fleire områder – kven skal då vera den nøytrale part som slepp nye aktørar til? Kva med dei reglane som gjeld m.a. pga EØS-avtalen?

I sitt forsvar for dagens samband viser innstillinga stor lojalitet mot gjeldande strategiar og planar og vedtak. No er det slik at vår søknad ikkje er basert på eit sterkt ønskje om å driva kommersiell ferjedrift, men først og fremst er eit innspel for å nå fram med fakta og vurderingar som vil måtte innebera revisjon av gjeldande strategiar, planar og vedtak. Vi trur at det gjennom nytenking er mogeleg å løysa opp i vanskelege stridstema og sikra radikalt betre kommunikasjonar og dermed auka vekst i ein kommune prega av stagnasjon. Vårt engasjement er difor positivt meint og har bakgrunn m.a. i følgjande:

1. Trafikken på sambandet gjekk ned med ca 40% og har stått stille etter at Ranavik blei einaste stoppestad i Kvinnherad, medan andre samband i området har hatt kontinuerlig vekst. Sjå nedanfor og på side 2.
2. Dette viser at sambandet har store manglar for dei reisande – dei fleste har ein lang omveg for å nå fram til ferja, høge bompengestandardar, dårlig veg som også inneber trafikkfare og utfordrar fornminne, og:
3. Ut frå dagens store satsing på E39 vil det vera særskilt viktig for Kvinnherad med god tilknytning til E39. Strategiar og planar må difor avspeгла dette. Dagens ferjestø på Stord gir mangelfull tilknytning og det viser seg vanskeleg å få flytta dette. Jektavik ligg tett ved E39 men då er det logisk at ferja går frå Sunde.
4. Stortingsvedtaket – st.prp.84 - om omlegging av ferjesambandet Stord – Kvinnherad var delvis basert på mangelfulle og feilaktige opplysningar og grunnlause lovnader – t.d. trafikkauke 30% første året. Å få endra dette vedtaket vil gi handlefridom og vera ein god start på ei meir framtidretta satsing.

Vi ser vidare at innstillinga i sin iver etter å verna om det eksisterande sambandet også neglisjerer viktige fakta, kjem med påstandar som vi meiner er feilaktige og/eller irrelevante. Noko av dette vil vi kommentera:

Frå innstillinga	Vår kommentar
<u>Økonom. og driftsmess. føresetnader</u> Ein kan ikkje sjå at det er mogeleg å driva dette sambandet utan tilskot.	Vi er ikkje einige i dei tala som blir lagt fram. Uansett: Den økonomiske risikoen ligg hos det nye selskapet og såleis er det ikkje grunnlag for å diskvalifisera søkjar.
<u>Tilgong til ferjekaiar</u> Per dags dato er korkje Jektavik eller Sunde tilgjengelege for eit nytt ferjesamband.	Vi har undersøkt dette nøye og finn at det berre er små oppgraderingar som trengs. Vidare: Ferjekaiar er norsk offentleg veg og skal vera tilgjengeleg for allmenn ferdsel.
<u>Rett til å få ruteløyve...</u> denne løyvesøknaden skal behøvs-prøvast .. uttale frå departementet gjeld berre samband over Høgsfjorden.	Dette er eit avgjerande punkt. Kanskje er det andre tilhøve for sambandet over Høgsfjorden, men ein kan ikkje nekta å gi løyve utan at Departementet har uttala seg også i denne saka.
<u>Halsnøysambandet</u> Ved å opna for konkurrerande samband vil ein ta trafikk frå hovudsambandet og dermed redusera bompenginntektene for Halsnøy-tunnelen.	Konkurranse inneber jo nettopp dette – at eksisterande samband blir truga fordi dei reisande vel å bruka konkurrerande samband. Dette er irrelevant som grunngeving for å nekta løyve. Men flytter ein dagens offentlege samband kan ein framleis krevja inn bompengar. Privat samband utan offentleg støtte vil ikkje ha økonomi til dette, den totale reisekostnaden vil bli for høg.
<u>Nytt ferjeleie på Stord</u> Ved å tildela eit nytt ruteløyve vil det skapa uro kring arbeidet med innkorting av dagens ferjesamband.	Vi meiner tvert imot at ved å få Sunde - Jektavik som eit nytt alternativ kan dette løysa denne vanskelege saka: Det blir ikkje behov for innkorting av dagens samband fordi det fell vekk. Nytt fergeleie (ny trasé) her krev vel også ein revidert St.prp. 84.

Vi meiner at Fylkesutvalet ikkje kan gjera vedtak slik innstillinga no ligg føre – saka må utsetjast. Innstillinga er ikkje nøytral og inneheld opplysningar og vurderingar som må kontrollerast og korrigerast. Primært må ein få Departementets syn på om det er heimel for å nekta privat ruteløyve i dette tilfelle.

Vi viser til vedtaket i møtet 22. februar 2017 om å «setja i gong ein planprosess saman med kommunane Stord og Kvinnherad for framtidig ferjesamband mellom dei to kommunane der ferjestø på begge sider av fjorden blir vurdert». Vi oppmodar Fylkesutvalet om å ta med som nytt alternativ å flytta dagens samband frå Skjersholmane – Ranavik til Sunde - Jektavik.

Vi reknar med at Departementet vil stadfesta at løyve ikkje kan nektast. Vi vil då gå vidare med etablering av privat ferje mellom Sunde og Jektavik dersom det offentlege sambandet blir liggande som i dag.

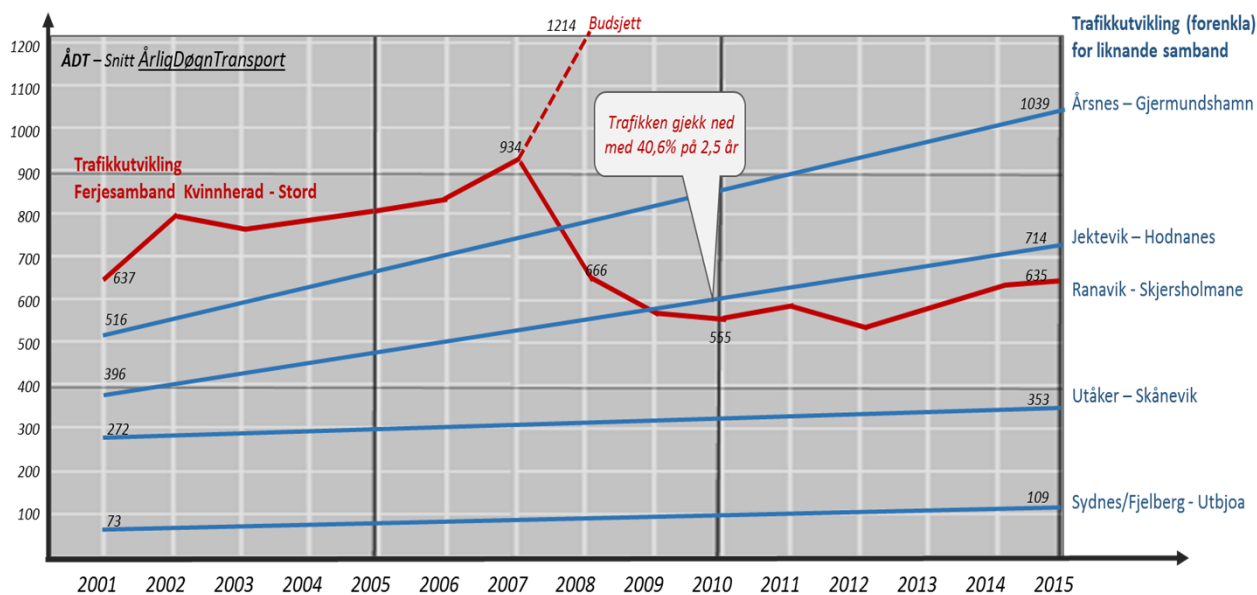
Vi gjentek at vårt engasjement er positivt meint. Det er ikkje grunna i private næringsinteresser eller andre særinteresser, men vi prøver å peika på tilhøve som hindrar utvikling av betre kommunikasjonar og dermed større nærings- og folkevekst i regionen.

Stord 23.3.2017

Sunnhordland Ferjerederi A/S u/s Dagfinn M. Fylkesnes

Trafikkutvikling 2001-2015 for ferjesamband i Sunnhordlandsbassenget

Ref.: Statistikk frå Statens Vegvesen Ferjedatabank.



Sambandet Kvinnherad – Stord dvs Skjersholmane – Ranavik frå 2008, hadde 30% trafikkreduksjon første året etter omlegginga. Og 2,5 år seinare var trafikken redusert med ca. 40%.

Siste 14 år (2001 – 2015) viser diagrammet:

- Årsnes – Gjermundshamn 100% auke
- Jektavik – Hodnanes 80% auke.
- Sydnes – Fjelberg 50% auke
- Utåker – Skånevik 30% auke
- Skjersholmane - Ranavik Ingen trafikkauke