



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
49/2018	Formannskap/plan- og økonomiutvalet	PS	04.06.2018

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Trine Pettersen Grønbech		18/697

BÅTRUTA I INDRE OSTERFJORD

Vedlegg:

POL-sak Lokale båtruter i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Saka blir lagt fram for drøfting

Formannskap/plan- og økonomiutvalet - Sak 49/2018

FPØ - Behandling:

Framlegg frå Magne Hestad, AP:

Vaksdal kommune understrekar at det er Hordaland fylkeskommune sitt ansvar å drive kollektivtrafikk. Dette gjeld også kollektivtrafikk for innbyggjarane i Indre Osterfjord. Vaksdal kommune krev at båtruta i Indre Osterfjord vert oppretthalden.

Framlegget frå Magne Hestad vart vedteke.

FPØ - Vedtak:

Vaksdal kommune understrekar at det er Hordaland fylkeskommune sitt ansvar å drive kollektivtrafikk. Dette gjeld også kollektivtrafikk for innbyggjarane i Indre Osterfjord. Vaksdal kommune krev at båtruta i Indre Osterfjord vert oppretthalden.

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Historikk:

Ved handsaming av fylkesbudsjettet 2018 vedtok fylkestinget:

«Båtruter

Fylkestinget bed rådmannen våren 2018 leggja fram ei sak med ein heilskapleg gjennomgang av den lokale båtruta i Osterfjorden og ruta Geitanger-Knappskog. Fylkestinget bed rådmannen avklare om det er eit fylkeskommunalt ansvar å drive båttilbodet, eller om det kan løysast i eit evt spleiselag

mellom fylkeskommunen og dei relevante kommunane. Fylkestinget legg til grunn at desse lokalsamfunna også i framtida må sikrast eit tenleg transporttilbod.»

Ordførarane i kommunane Lindås, Osterøy og Vaksdal sendte 04.04.2018 brev til fylkesrådmannen der dei stilte følgjande spørsmål:

«Kva overordna ansvar har fylkeskommunen for å sikra og finansiera eit samla transporttilbod til innbyggjarane mellom våre tre kommunar?

Kva administrative vurderingar har fylkesrådmannen gjort med omsyn til at ei nedlegging av transporttilbodet i praksis kan føra til ei styrt avfolking av detteområdet i Osterfjorden /Veafjorden og kva politiske vedtak, føringar eller signal ligg til grunn for desse?

Det er elles interessant å få ei betre forståing kva objektive kriterium som ligg til grunn for fylkeskommunen sine tilskot til ulike transporttilbod på sjø i Hordaland(ferjeruter unnateke).

Det er òg av interesse å vita kor lenge Hordaland fylkeskommune har gjeve tilskot til denne båtruta.»

Skyss inviterte på vegne av fylkesrådmannen kommunane til møte 16.04.2018 for å diskutere vegen vidare. I møtet vart ein samd om følgjande:

«Kommentarar og innspel:

Ordføraren i Osterøy framheva at distriktpolitiske omsyn bør vektleggast. Dersom ein kuttar båtuta så kutter ein grunnlaget for busetnad og at kulturlandskap vert halde i hevd langs fjorden.

Proessen kring kutting av rutetilbodet har ikkje vore god nok med omsyn til å førebu kommunane og moglegheiten til å finne alternative løysingar.

Kommunane må ha tid til politisk handsaming og ønskjer reell dialog i forkant av fylkespolitisk sakshandsaming.

Vidare prosess:

Kommunane drøftar saka vidare i eigen kommune og i fellesskap, og kjem attende med ein tidsplan for vidare lokale prosessar.

Skyss førebur politisk sak til MISA 6. juni og fylkesutvalet i 26. juni. Saka vert lagt opp som ei løypemelding frå arbeidet og om vidare prosess og dialog med kommunane. Referat frå møter vert lagt ved saka.

Det vert lagt opp til dialog i utarbeidinga av politisk saksunderlag til MISA og fylkesutvalet i juni.»

Faktagrunnlag

Fylkeskommunen har lagt fram følgjande faktagrunnlag for drøftingane: (I møte 16.04.2018 og i saksutgreiinga til SIMO som kom kommunen i hende 25.05.2018, dagen for utsending til formannskapet)

Fylkeskommunale føringar:

Kollektivstrategien for Hordaland, vedtatt fylkestinget 2014:

«I områder der trafikkgrunnlaget er for lite til å forsvare eit ordinært rutetilbod, er det likevel eit samfunnsansvar å ivareta eit rimeleg nivå av mobilitet for befolkninga – utan bruk av bil. Spørsmålet er kva eit rimeleg nivå for tilbodet bør innebere. I tillegg til sjølve trafikkgrunnlaget vil økonomi, til dømes tilskottsandel, vere del av rammene for prioritering. Skyss har per i dag ikkje definert klare kriterier og måltal for nivå på grunnstilbodet, men ser behovet for å utvikle forutsigbare føringar.»

Transportplan båt Hordaland, vedtatt fylkesutvalet november 2017:

«Marknadsgrunnlaget er utgangspunkt for utvikling av tilbodet, men og omsynet til faktiske reisebehov, reisealternativ og kostnader. Det er ikkje nedfelt minstestandard for kollektivtilbodet i fylket, og ulike faktorar vil inngå i vurderingane. Grensene for minimum trafikkgrunnlag og

maksimum tilskottsandel vil ikkje vere absolutte. Det vil likevel vere naudsynt i nokre tilfelle å dra ei grense for kva som skal falle inn under oppdraget til Skyss når det gjeld kjøp av transporttenester.

Øyar og veglause stader i tilknytning til sjø, med svært få busette, vil ikkje automatisk utløyse eit båttilbod med fylkeskommunalt tilskott. Også kommunane kan ta ansvar for at grunnleggjande transportoppgåver vert utført, som levering av post og varer. Offentleg betalt transport bør i slike tilfelle samordnast med tanke på tilbod og finansiering.»

Fylkeskommunen sitt svar om fylkeskommunalt ansvar

«fylkeskommunen har ansvar for å utføre skuleskyss i samsvar med Opplæringslova:

- Gjeld berre når skuletransportbehovet faktisk er der – dei aktuelle skuledagane og tider knytt til skulestart- og slutt*
- Såkalla «forsytarskyss» kan vurderast – kompensasjon til føresatte for eigentransport av skuleelev*
- Eigentransport ved skulekjøring vert i utgangspunktet godtgjort med Helfos km-satser og med ein minstepris på 75,- pr. tur.*
- Ved båttransport er det inngått egne avtalar som gir høgare sats pr. tur. Avtalane vert inngått individuelt med kvar skyssutøvar. «*

Fylkeskommunale avtalar – tilhøvet til anbudsreglane

2. Fylkeskommunen har hatt avtalar om båttransport langt tilbake i tid. Per i dag har ein ikkje klart å finne svar på nøyaktig kor lenge.
3. Dagens operatør har hatt avtale med fylkeskommunen sidan 1987. Inneverande avtale inngått i 2007 for ti år, og forlenga ut året 2018.
4. Dagens avtale kan ikkje forlengast ut over det som er gjort
 1. Transporttenesta må konkurranseutsetjast
 2. Med konkurranseutsetjing vil prisen forventast å stige noko

Avtalar med andre om transport (informasjon frå operatør):

- Helse Bergen (pasientskyss)
- Posten
- Bir (Renovasjon)
- Dyrlege betaler ekstrapris per tur.
- Kommunen leiger båten ved eventuelle befaringar ol.
-

Tilbod/befolkningsgrunnlag:

- 5.1 dagleg bestillingsrute mandag, onsdag, fredag, laurdag og sundag
6. Korrespondanse buss Vikanes, Tyssebotn og Stamnes
7. I tillegg bestillingsruter mellom 07.30-11.00 og 13.30-17.30
8. 20 stopp på ruta
9. Varetransport frå Tyssebotn til hushaldningar, samt frå Stamnes til fritidsbustader (informasjon frå operatør)
10. I perioden 2014-2017 er det rapportert mellom 2 093 og 2 449 passasjerar
 1. Talet for 2017 var 2 234 passasjerar
 2. Snitt 186 passasjerar per månad
 3. Sesongvariasjonar
 4. Inneverande skuleår 1 vgs elev med rett på skuleskyss, og som nyttar ruta ved behov
 5. 21 fastbuande fordelt på Lindås (3), Vaksdal (9) og Osterøy (9)
 6. Ingen faste reisande
 7. I følge operatør er det som regel reisande man-fre og sundag

Økonomi:

Avtalen mellom fylkeskommunen og operatør inneber ein årleg kostnad for fylkeskommunen på 1,3 mill. kr. I 2017 utgjorde det fylkeskommunale tilskottet kr 582 kr per passasjer med ruta. Billettinntektene tilkjem operatør. Rekneskapen for 2017 viser totale inntekter på nærare 1,8 mill. kr. Totale driftskostnader er oppgitt til 1,14 mill. kr, og eit årsresultat på ca. 614 000 kr. Årsresultatet for dei to føregåande åra viser omlag 430 000 kr og 480 000 kr.

Fylkeskommunen si saksutgreiing viser til følgjande moglege løysingar:

«Som nemnt over er det ikkje mogleg å forlenge dagens avtalar om drift av båtrutene. Eventuell vidare drift av båtrutene må anbudsutsetjast. Det er då to moglege løysingar – anten at kommunen står for transportkjøpet eller at fylkeskommunen gjer det. Ei eventuell anbudsutlysing bør gjerast snarast råd dersom ein skal ha eit tilbod på plass frå neste år.

Dersom kommunen/-ane står som anbudsutsetjar vil det vere kommunen/-ane som definerer rutetilbodet og har ansvaret for finansieringa. Kommunen/-ane kan søkje fylkeskommunen om tilskott til medfinansiering av drifta.

Dersom fylkeskommunen tar ansvar for å anbudsutsetje kan fylkeskommunen inngå eit samarbeid med kommunen/-ane om å definere rutetilbodet og fordeling av finansieringsansvaret.

Ut frå informasjon frå andre fylkeskommunar og kollektivselskap ser ein fleire døme der kommunen står som kjøpar av transporttenester for mindre båtruter, og der fylkeskommunen løyver tilskott. Under vert det vist til tre slike døme frå våre nabofylker:

1. Tysvær kommune, Rogaland
 - Båtrute Borgøy: Betener totalt 13 fastbuande pluss fritidsbustader. Tysvær kommune overtok ansvar for drift og finansiering av tilbodet etter at behov for skuleskyss fall bort og fylkeskommunen difor trakk si finansieringa av ruta. Kommunen har sidan søkt fylkeskommunen om tilskott for drift av ruta. I 2016 vart det inngått tre-årig avtale om fylkeskommunalt tilskott på kr 300 000 per år.
2. Ørsta kommune, Møre og Romsdal
 - Båtrute i Hjørundfjorden: Betener fleire stopp langs fjorden, både fastbuande og fritidsreisande. Ørsta kommune har ansvar for drift og finansiering. Anbudsutlysing i 2017 gav årleg kontraktspris på 1,5 mill. kr. Dette er ei rein bestillingsrute, men i praksis nokre faste turar for arbeidspendlarar og skuleelevar. Fylkeskommunen løyvde i 2018 eit tilskott på 732 000 kr til ruta.
3. Selje kommune, Sogn og fjordane
 - Lokalbåtrute Selje: Kombinert turistrute og skulerute. Selje kommune kjøper transporttenester for båtruta. Totalkostnaden er omlag 800 000 kr per år. Fylkeskommunen løyver tilskott på kr 400 000.

I ei eventuell konkurranseutsetjing av dei to aktuelle båtrutene må omsyn til kaianlegg og forhold kring av- og påstiging, krav til fartøy og driftsopplegg spesifiserast nærare. Eventuelle krav til miljøvenlege løysingar må og avklarast. Dette er faktorar som vil ha påverknad på kontraktkostnadane.»

Vurdering

Det er fleire viktige problemstillingar som ikkje er avklart i denne prosessen.

Det har vore avholdt eitt møte, så ein kan ikkje seie at det har vore drøftingar om saka. Kva for dialog kommunane og fylkeskommunen skal ha fram mot tilråding av endeleg avgjerd er hovudspørsmålet for drøftingssaka. Kommunane har spelt inn at det må vere reell og likeverdig dialog. Men kva kommunane konkret vil leggje i dette må drøftast mellom kommunane. Denne saka vil vonaleg utdjupe Vaksdal kommune sitt syn.

Dialog om faktagrunnlaget:

Fylkeskommunen har sendt saksgrunnlaget til Samferdselsutvalet sitt møte i juni. Kommunane bør ideelt sett ha høve til å korrigere og kommentere faktagrunnlaget som vert nytta i saka. Det gjeld til dømes befolkningsgrunnlag og bruksgrunnlag. Denne båtuta gjeld andre transportbehov enn ved dei store kommunane, og transportkostnader pr passasjer kan ikkje vere eit reelt samanlikningsgrunnlag.

Økonomi:

Når det gjeld faktagrunnlaget som er presentert om økonomi så er det klart at drift av båtuta må på offentleg anbod. Det leier til at det ikkje er råd å leggje vekt på dei økonomiske erfaringstala som fylkeskommunen har lagt til grunn til no.

Det er uansett på det reine at Vaksdal kommune vil ha ein krevjande økonomi i års som kjem. Det vert vist til økonomiplanen ikkje har ledige midlar til dette tiltaket. Det er heller ikkje ein del av kommunens lovpålagte oppgåver. Økonomien i prosjektet er elles så vidt uklar, ettersom tilbodet må ut på anbod, at det ikkje er råd å gjere noko forsvarleg vurdering av eit eventuelt kommunalt tilskott til eit eventuelt spleiselag enno.

Dialog om eventuelle samarbeidsløysingar:

I fylkeskommunen sine vedtak er det lagt til grunn at båtuta kan driftast vidare eventuelt i eit samarbeid med kommunane. Korkje fylkeskommunen eller kommunen har isolert sett plikt til å etablere eit generelt transporttilbod. Fylkeskommunen har innhenta døme frå samarbeid, men kva for samanlikningsgrunnlag dette gir for våre lokale tilhøve er vanskeleg å seie.

Eit samarbeidskonsept mellom fylkeskommunen og kommunen har ikkje vore drøfta. Skal det vere mogeleg å vere i reell dialog om eit mogeleg samarbeidskonsept må ein forvente å saman utvikle kva for problemstillingar partane ynskjer å gå vidare med, og korleis desse skal utgreiast. I tillegg er det naturleg at respektive kommunestyre og fylkestinget tek avgjerd på same saksgrunnlag til same tid. Det framgår av dette at saka reiser viktige politiske problemstillingar som det er viktig å få fram.

Gjennomføring av forsvarleg anbodsprosess:

Ein anbodsprosess er ressurskrevjande på mange måter. Fylkeskommunen har hatt ansvaret for dette tilbodet over lang tid og sitter på erfaring og kompetanse for dette spesifikke tilbodet. For kommunane er det eit nytt tenestefelt som me som sagt ikkje har eit lovmessig ansvar for. Det er såleis å leggje til grunn at fylkeskommunen er nærmast til å handtere utlysing på anbod. Kommunane har heilt andre føresetnader for å kunne gjere dette og rådmannen vil frarå at kommunane skal vere ansvarleg for anbodsutlysing.

Konklusjon

Saka vert etter dette lagt fram for drøfting.