



Arkivnr: 2015/4697-2

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		03.06.2015
Fylkesutvalet		18.06.2015

## Søknad frå Osterøy Ferjeselskap AS om tilskot til ferjesambandet Breistein - Valestrand

### Samandrag

Osterøy Ferjeselskap AS, som driv ferjesambandet Valestrand – Breistein, har søkt om tilskot til drifta i samband med forventta inntektsreduksjon når bompengereinskrevinga på Osterøybrua fell vekk. Fylkesutvalet har tidlegare kome til at det ikkje er grunnlag for å ta ferjesambandet opp som eit fylkeskommunalt tilskotssamband når det vert gratis å passere Osterøybrua, men har gjeve tilslutnad til ei skisse til nytt bussrutetilbod for Osterøy ved eit eventuelt opphøyr av ferjerutedrifta. Denne samsvarar med den vedtekne kollektivstrategiplanen. Fylkesrådmannen er ikkje kjent med nye tilhøve som gjev grunnlag for å endre vedtaket som blei gjort i sak 195/12.

### Forslag til innstilling

Fylkesutvalet stadfester vedtaket av 28.08.12 i sak 195/12.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 08.05.2015

### Bakgrunn

Osterøy Ferjeselskap AS, org.nr 986 400 265 (OFS), som driv ferjesambandet Valestrand – Breistein, har i epost av 15.04.15 formulert søknad om tilskot til drifta slik:

[...] Osterøy Ferjeselskap AS søker med dette om å kunna fakturera Skyss for eventuelt underskot med å halda sambandet i drift inntil trafikkutviklinga har vist om det er økonomisk forsvarlig å fortsetja.

Denne søknaden gjeld for tidsrommet 1. juli til 31. desember 2015.

### Saksopplysningar

Osterøybrua vert gratis å passere 15.06.15. OFS har berekna at dette vil medføre 15% redusert trafikk med ferja, og at det i såfall vil resultere i kr 145 000 i tapte inntekter pr måned, dvs kr 1,7 mill pr år.

I søknaden frå OFS heiter det m.a følgjande:

[...] For utan ferja får vi følgjande scenario:

- Det blir vanskeleg å starte opp igjen dersom sambandet først blir nedlagt [...].
- Pendlarar i denne regionen må rekna med halvering av bussforbindelsen. [...]
- Auka bilbruk på E16 medfører auka trafikk i Indre Arna [...]. I tillegg vert det større press på strekninga Arna-Vågsbotn [...].
- Arbeidsmarkedet blir mindre attraktivt på begge sider av fjorden [...].
- Næringslivet på begge sider av fjorden mister transportfleksibiliteten. [...]
- Bustader på Osterøy blir mindre attraktive, og den positive befolkningsveksten langs aksene Valestrand-Lonevåg, vil mest sannsynlig flata ut eller svekkast.
- Dersom det vert samanslåing av kommunane [...] blir det vanskelegare utan sambandet.

I brev av 04.05.15 frå Osterøy kommune er det fremja følgjande fråsegn i saka:

Osterøy formannskap viser til søknad frå Osterøy Ferjeselskap AS om fylkeskommunalt tilskot til drift av sambandet Valestrand – Breistein. Dette sambandet er eit viktig tilbod for mange og bør sikrast vidare drift inntil ein ser korleis reisemønster og bil- og godstrafikken utviklar seg etter at Osterøybrua vert gratis.

Fylkesutvalet handsama i møte 28.08.12 sak 195/12 om framtidig kollektivtilbod til/frå Osterøy. I saksframlegget heiter det m.a følgjande:

[...] Når det vart fatta avgjerd om å byggja bru til Osterøy, var intensjonen at dette skulle vera den einaste innfallsporten til kommunen. Det vart likevel opna for at det kunne drivast ei kommersiell ferjerute mellom Valestrand og Breistein. Dåverande operatør, HSD, trekte seg ut av sambandet då dei såg at det innafor deira driftsorganisasjon ikkje ville vera mogleg å driva ei slik rute utan tilskot. Private aktørar kom inn og danna eit selskap, og har sidan drive ruta utan direkte tilskot.

I fylkesrådmannen si vurdering av saka er det lagt vekt på at det er lagt inn både statlege og vesentlege private midlar i form av bompengar i byggjing av bru og tilføringsvegar, noko som har gjeve Osterøy eit vesentleg betre vegnett. Det vil vera i strid med dei føresetnadene som var lagt til grunn når vedtaket om at brua skulle byggjast dersom ein no etablerar eit tilskotssamband i «konkurransen» med brua. I tillegg til dette finn fylkesrådmannen det vanskeleg, ut frå eit ressursynspunkt, å gå inn for å etablere nye ferjesamband [...].

[...] Skyss har utarbeida eit forslag til ny bussrutestruktur for Osterøy utan ferje. Føresetnaden for det arbeidet som er gjort er at ein skal halda seg innafor den produksjonsråma ein har i dag.

Forslaget går fram av saka, og fylkesrådmannen finn at dette ruteopplegget kan gje Osterøy eit tenleg rutetilbod. [...]

Det skisserte rutetilbodet vil oppsummert medføre følgjande endringar:

- Generelt kortare og meir føreseieleg reisetid mellom Osterøy og Bergen.
- «Stive» ruter for store deler av Osterøy med avgong kvar time/halvtime.
- Langt betre internt rutetilbod på Osterøy.
- Meir føreseielege passeringstider og kapasitet på Garnes, når dette området vert dekt med eiga lokalrute.
- Færre byte.
- Auka reisetid mellom Osterøy og Åsane. Til/frå Lonevåg +2-5 min, til/frå Valestrand +ca 15 min. Avbøtande direkteruter på strekninga.

I møte 28.08.12 gjorde fylkesutvalet følgjande vedtak i saka:

1. Fylkesutvalet finn ikkje grunnlag for å ta ferjesambandet Valestrand-Breistein opp som eit fylkeskommunalt tilskotssamband når bompengeskortinga på Osterøybrua fell vekk.
2. Dersom ferjesambandet vert lagt ned, godkjenner fylkesutvalet eit bussruteopplegg for Osterøy i tråd med det som er skissert i saka.

Det skisserte bussrutetilbodet er i samsvar med hovudprinsippa i *Handlingsprogram 2015-2018 Kollektivstrategi for Hordaland*, som blei vedteke av fylkestinget i møte 10.03.15 under handsaming av sak 18/2015. Der er det som kjent m.a lagt opp til straumlinjeforma og saumlause regionale stamlinjer, med eit effektivt nett av «materuter», innafor dei midlane ein har til rådvelde.

Yrkestransportforskrifta § 33 lyder som følgjer:

Vil en løyvehaver nedlegge driften av en eller flere ruter helt eller delvis må løyvemyndigheten gis 2 måneders skriftlig varsel. Løyvehaver kan ikke innstille driften av noen ruter på kortere varsel uten løyvemyndighetens samtykke.

Dersom en løyvehaver vil nedlegge driften av en eller flere ruter helt eller delvis, kan løyvemyndigheten når transporthensyn krever det, gi pålegg om å opprettholde driften av ruten ut over 2-månedersfristen mot å holdes skadesløs for eventuelle underskudd på rutedriften som ikke dekkes av overskudd av andre ruter.

Fylkeskommunen sine innkjøp av ferjedrift fell inn under reglane i Lov om offentlige anskaffelser (LOA). Eventuell subsidiert ferjedrift på strekninga kan såleis som hovudregel berre finne stad på grunnlag av konkurranse. Det inneber at fylkeskommunen ikkje utan vidare kan gje direkte tilskot til OFS eller andre til drift av ferjesambandet. Ved ferjeandbod må ein pårekne 12 månader frå utlysing til driftsstart, med atterhald om at den som vinn anbodet då har ferje til rådvelde.

EU si «bagatellforordning» opnar, etter det fylkesrådmannen forstår, unntaksvis for direkte tilskot fordelt over tre år på opptil Euro 200 000,-, (f. t. ca kr 1,7 mill) men det er strenge reglar for å gjere seg nytte av «bagatellforordninga». OFS signaliserer i sin søknad eit behov for eit tre gongar så stort tilskot. Brot på LOA kan påføre fylkeskommunen erstatningsansvar.

### Vurdering

Fylkesrådmannen er ikkje kjend med endringar av dei fakta som låg til grunn for fylkesutvalet sitt vedtak av 28.08.12 om ikkje å ta opp ferjesambandet Valestrand – Breistein som eit fylkeskommunalt tilskotssamband, eller endringar i den kollektivstrategien som nettopp er vedteken. Eg finn såleis ikkje grunnlag for å rå til at fylkesutvalet gjer om på sitt opphavelege vedtak, men rår til at vedtaket av 28.08.12 i sak 195/12 vert stadfesta. På grunn av faren for erstatningsplikt vil fylkesrådmannen i alle høve frårå å gje nokon direkte tilskot til drift av ferjesambandet innan dei juridiske konsekvensane av det er vurdert konkret.