

Vår sakshandsamar:
Torbjørn Vik, -
Vår dato:
25.03.2010
Dykkar dato:

Vår referanse:
2010/0109
Dykkar referanse:



Statens vegvesen
Askedalen 4
6863 Leikanger

FERJERUTA KRAKHELLA - RUTLEDAL - RYJSEDALSVIKA

Vi viser til vårt brev dagsett 22.03.2010 vedkommande Samfersleutvalet sitt vedtak i sak 019/10 som gjeld ferjeruta Krakhella – Rutledal – Rysjedalsvika. I nemnde brev skriv vi avslutningsvis:

"Med utgangspunkt i at det føreligg gode alternative ruteopplegg for ferjesambandet Krakhella – Rutledal – Rysjedalsvika og at den vedtekne ruta har store negative konsekvensar for reisande med ekspressbåt, ber vi samferdsleutvalet sjå på denne saka på nytt".

Vi forstår det no slik at samferdsleutvalet legg opp til ny behandling av ovannemnde sak, og vi ønskjer å gje utfyllande saksinformasjon i høve til kva som tidlegare er skreve.

Ruteopplegg med ferja.

Statens vegvesen sende våren 2007 ut høringsforslag til ruteplan for sambandet Krakhella – Rutledal – Rysjedalsvika i samband med planlagt konkurranseutsetting av nemnde samband. Vi var ikkje høringspart i saka, men som følgje av at dokumenta var offentlege, ba vi om å få tilsendt høringsforslaget til ruteplan som var sendt kommunar med fleire.

Med bakgrunn i høringsforslaget til ruteplan for sambandet Krakhella – Rutledal – Rysjedalsvika som Statens vegvesen sende ut våren 2007, gav vi tilbakemelding om at det i dag ikkje er ferjer med konvensjonelle motoranlegg som vil støtte kravet til fart som føresett i høringsforslaget til ruteplan (fart 15 – 17 knop avhengig av delstrekning).

Vi stilte også spørsmål ved om det varr rett å prioritere høg fart, men marginal reduksjon i reisetid sett i forhold til dei miljøtslepp og følgjeleg verknader for ytre miljø som den skisserte ruteplanen ville medføre.

Vi tok elles saka opp att i E-post i desember 2007 (før konkurranseutlysing). I nemnde E-post sa vi det ville være tilstrekkeleg med tid med 20 minutt på strekninga Rysjedalsvika – Rutledal og 35 minutt på strekninga Rutledal – Krakhella føresett at det vart lagt inn 5 minutt til manøver til – frå kai samt losse- og lastetid.

Desse innspela vart ikkje teke til følgje ved utarbeiding av ruteplanen som låg til grunn ved konkurranseutsettinga

I samband med tilbodskonferansen etter at sambandet vart utlyst på anbod, vart det også stilt spørsmål om kva fart ferja må ha for å klare anløp på Losna . Frå oppdragsgjevar er det vist til at "Farten er i samsvar med sentrale føringar som er mellom 11 og 13 knop".

Vår dato
25.03.2010

Vår referanse
2010/0109

Vi konstaterer at med dagens ruteplan, så vil ikkje ferja på fleire turar ha tid nok til manøver til – frå kai samt terminaltid med fart på 13 knop føresett at det også er anløp av Losna.

Operasjonen i sambandet har for så vidt gått bra sidan oppstarten av ny rutetabell 01.01.2010. Det må likevel nemnast at vi i perioden ikkje har hatt dårleg vær. Når vi får periodar med dårleg vær, så vil vi ikkje klare å halde ruteplanen som oppsett.

Det høyrer elles med at vi i dag lyt køyre med fullt effekt uttak, noko som medfører stor slitasje på materiell og påfølgjande fare for hyppige driftsabrot. Ein annan konsekvens er meir utslepp av gassar til ytre miljø.

Samtidskonflikt.

Vi har peika på at dagens ruteplan for ferja er i konflikt med snøggbåten si rute i så vel Krakhella som Rysjedalsvika.

Ferja har i dag ankomst i Krakhella kl. 1010 med avgang kl. 1020. Ekspressbåten frå Bergen til Selje har ankomst/avgang kl. 1015.

I Rysjedalsvika har ferja etter dagens ruteplan ankomst kl. 1825 med avgang att kl. 1835. Samstundes har to ekspressbåtar avgang kl. 1835 heile året – "spegelevent" ruta i tillegg til "sognebåten".

I perioden 01.05. til 30.09. er det også anløp av ekspressbåten mellom Bergen og Flåm kl. 1835.

Det store problemet knytt til samtidskonflikt er i Rysjedalsvika kl. 1835, særskilt i perioden 01.05. – 30.09., dvs same perioden som ekspressbåten mellom Bergen og Flåm går.

Vi har då 4 fartøy som skal anløpe samstundes og 2 disponible kaiar. Mellom ekspressbåtane er det overgang av passasjerar, og i noko monn også overgang til/frå ferja.

Ruteplanen som ferja gjekk etter tidlegare (før 01.01.10), føresette ankomst Rysjedalsvika kl. 1830 med avgang att kl. 1900. I perioden mai – september når ekspressbåten Bergen – Flåm går, så har ferja då forfalt på fjorden etter ankomst kl. 1830 slik at ekspressbåtane har nytta både kaiene i Rysjedalsvika. Noko anna løysing vil ikkje fungere i praksis.

Det kan elles nemnast at ekspressbåtane og ferja har korrespondanse med buss i Rysjedalsvika kl. 1835 til Dale og Førde. I Førde har det vidare vore samband med ekspressbussane til Trondheim og Oslo kl. 2030. Desse korrespondansane er sær marginale, dvs. at det "tolast" ikkje forseinking i båt- og ferjerutene.

Forholdet til anbudskontrakten - ferje

Punkt 4.10 i anbudskontrakten lyder: "Løyvehaver kan i samarbeid med oppdragsgjevar tilpasse rutetilbudet og seglingsforløpet, ved lavtrafikkerte perioder, for å muliggjøre en miljøvenlig tilpassing av ruteplanen.

Punkt 5.4.4. i anbudskontrakten lyder: "Vederlaget skal justerast utifrå kontrakten sitt prisnivå slik det framkommer i vedlegg K Skispbudsjett. Dersom det ikkje foreligger sammenliknbare priser i kontrakten, skal vederlaget fastsettes utifrå gjengs pris. Forskyvning av ruter innanfor første og siste tur gir ikkje grunnlag for regulering av kontraktsbeløpet".

Med bakgrunn i anbudskontrakten, så meiner vi at det er fullt mogeleg å endre ruteplanen. I tillegg må det liggje til grunn ein ruteplan som er praktisk gjennomførbar.

Vår dato
25.03.2010

Vår referanse
2010/0109

Alternativ ny ruteplan

Vi har i E-post dagsett 09.03.2010 sendt dykk forslag til ny ruteplan som tek i vare dei moment vi har drøfta ovanfor.

Den nye/alternative ruteplanen inneber same tal turar til – frå Krakhella som dagens rute (gjeldande frå 01.01.2010).

Ruteplanen er "strekt" noko i tid for å oppnå eit meir miljøvennleg driftsopplegg i tillegg til at vi, så langt mogeleg, tek i vare operasjonelle utfordringar – t.d. vær og vind, last, vær og vind i kombinasjon med last samt slitasje på materiell.

Som følgje av ruteplanen er "strekt" noko i tid, så er det 2 turar Rutledal – Rysjedalsvika som er teke ut, ein tur midt på dag og ein tur om kvelden.

Ruteplanen inneber rett nok utvida opningstid, noko som isolert medfører ein meirkost på kroner 611.000 pr. år. Som følgje av at produksjonen er noko mindre, jfr. turar som fell bort mellom Rysjedalsvika og Rutledal, så inneber det ei innsparing på kroner 304.100. Netto auke i kontraktsbetaling vert såleis kroner 306.900.

Vi har i brev dagsett 22.03.2010 signalisert at vi kan være viljuge til å drøfte deling av summen på kroner 306.900 med oppdragsgjevar.

Det er også ei kjennsgjerning at ekspressbåtdrifta vert påført store meirkostnader i tillegg til større miljøutslepp dersom ruteplanen for ferja ikkje vert endra.

Avsluttande

Vi ber om at informasjonen ovanfor vert lagt fram for Samferdsleutvalet slik at utvalet har ei breiast mogeleg utgangspunkt for vurdering av saka.

Med helsing


Svein Solheim
Viseadm. direktør


Torbjørn Vik

Kopi til: SK, SS, HK, TVK, Sogn og Fjordane fylkeskommune

Forslag til ny tabell, 09.03.2010

Tur	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	DX7	D	D	D	D	D	D	D	DX6
Krakhella	05:30	08:00	10:25	11:50	13:45	15:10	17:20	20:25	22:45
Losna	x	x	x				x	x	x
Rutledal	06:10	08:45	11:10	12:30	14:25	15:50	18:05	21:10	23:25
Rysjedalsvika	06:35	09:05		12:55		16:10	18:30	21:35	23:50
Rysjedalsvika	06:40	09:10		12:55		16:15	19:00	21:35	23:50
Rutledal	07:10	09:35	11:10		14:30	16:40	19:30	22:00	
Losna	x					x	x	x	x
Krakhella	07:40	10:20	11:50	13:45	15:10	17:15	20:15	22:40	00:35