



Dato: 25.4.2021

Saknr.: -

Saksbehandlar: -

Til: RTP-sekretariatet

Frå: Skyss

Innspel til RTP – Ulike konsept for kollektivtrafikk på sjø

I Vestland er det i dag om lag 26 båtruter, litt etter korleis ein reknar kva som er ei rute. I 2019 var det om lag 1,8 millionar reiser med båtrutene. Fylkeskommunen har for 2021 eit årsbudsjett samla på 250 mill. kr knytt til båtrutene.

Knytt til utarbeiding av ny regional transportplan for Vestland er det peikt på følgjande utgreiingstema: *RTP skal utgreie ulike konsept for kollektivtrafikk på sjø, inkludert Blå bybane, med vekt på utslepp, kostnader og andre samfunnsmessige konsekvensar.*

«Blå bybane» er eit omgrep som rommar mange ulike konsept og idear om korleis ein kan få til gode transportløyser på sjø. Utviklinga av teknologiske moglegheiter for nye båtkonsept, for løyser for nullutslepp og kostnadene ved dette er i rask utvikling. Slike utgreiingar er i stor grad «ferskvare», og vil måtte ta for seg ein konkret geografi. Det er sett som viktig å få fram eit kunnskapsgrunnlag til RTP som kan stå seg noko over tid, og gje grunnlag for at fylkeskommunen kan peike ut kursen og prioriteringar på dette området. Det er difor gjennomført ei kartlegging av ulike konsept, med føremål å tydeleggjere og sortere i moglegheitene. Det er utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag med bistand frå Asplan Viak som er vedlagt. Dette notatet er utfyllande til rapporten med Skyss sine innspel til kva strategiar, prinsipp og prioriteringar fylkeskommunen bør legge opp til på dette området.

Berekraftig tilbodsutvikling

Fylkeskommunen må legge FN sine berekraftsmål til grunn i utvikling av båttilbodet i Vestland, og ta både miljømessige, sosiale og økonomiske omsyn. **Kollektivtilbodet på sjø må utviklast som ein del av det berekraftige mobilitetssystemet**, og vere knytt til mål og strategiar i «Strategi for berekraftig mobilitet».



Framtidas båtsamband vil ikkje vere drive med fossil energi. Det betyr at nye båtsamband ikkje kan planleggast for bruk av konvensjonell diesel, og at eksisterande samband må få løysingar for null- og lågutslepp etter kvart som dette er teknisk og økonomisk mogleg.

Båtruter har lange tradisjonar i Vestland, og utgjer ein viktig del av transportnettet mange stader i fylket. For fleire er og båt einaste transporttilbod. Vurderingar av framtidig tilbod med båt krev likevel eit kritisk blikk på reisebehov, økonomi, miljø og samfunnsnytte. Utvikling av båtsamband kan vere knytt til mål om eit betre mobilitetstilbod, men også til byutvikling, betre framkome, utvikling av region og distrikt eller innovasjon og næringsutvikling. I val av løysingar må vi vere bevisste på kva som er vårt oppdrag og rolle som mobilitetsaktør, og legge berekraftsprinsippa til grunn.

Saumlause reiser

Marknadsgrunnlag og infrastruktur knytt til kaianlegg og terminalfunksjonar er avgjerande for at båttilbodet kan vere ein integrert del av det samla mobilitetssystemet.

Båtruter krev ikkje investeringar i «vegen», men gode kaianlegg og terminalfunksjonar er naudsynt. Terminalar har funksjon som knutepunkt for omstiging mellom båtar eller mellom båt og andre transportmiddel. Andre fasilitetar kan vere venterom og parkering. Utforming av kaianlegg og terminalar har betydning for trygg ombord- og i landstiging, effektiv tidsbruk, lading/fylling, i tillegg til koplinga mellom båtrute og transportmiddel på land.

Geografisk plassering har betydning for behovet for mating og total reisetid. Jamvel i eit relativt tettbygd område er det begrensa kor mange som bur innafor gangavstand. Dette skuldast mellom anna at om lag halvparten av området rundt er sjøareal. **For å få opp eit tilstrekkeleg kundegrunnlag bør ein difor legge til rette for god mating og overgang for flest mogleg transportmiddel på kaien** i form av tilknytning til anna kollektivtilbod, og til dømes fasilitetar for parkering og lading av bilar, sykklar og sparkesyklar.

Ny teknologi og behovsdriven utvikling

Utvikling av tilbodet for kollektivtransport på sjø kan seiast å gå langs to hovudaksar. Den eine er *teknologidreven utvikling*, der ulike teknologimiljø og industriaktørar gjerne er pådrivarar for innovasjon og tilbodsutvikling. Den andre er *behovsdriven utvikling*, der det offentlege i stor grad er bestillar. I sistnemnde er fokuset i større grad relatert til føremålet, og faktorar som transportgrunnlag, målgruppe, fart, kapasitet og økonomi vert vektlagt.

Dei to drivarane – teknologi og mobilitetsbehov – kan saman skape nye konsept som gir innovative løysingar og samstundes løyser eit transportbehov. **I vurdering av**



båtsamband bør fylkeskommunen prioritere behovet for gode mobilitetsløsingar – men kan også sjå etter tilfella der det er samanfall mellom eit mobilitetsbehov innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde og ny teknologi som kan understøtte dette. Dersom føremålet er å tilby gode mobilitetsløsingar, er det naudsynt å sjå teknologi og teknologiutvikling som eit middel, men ikkje som målet i seg sjølv.

I det offentlege ordskiftet ser ein innovative konsept for nye mobilitetsløsingar på sjø, som blir løfta fram frå ulike teknologi- og utviklingsmiljø. Fylkeskommunen bør **følgje med på utviklinga av innovative konsept** og halde dialog med aktuelle innovasjonsmiljø. Ein ser likevel ofte at nye teknologiske trendar forvekslast med meir konkrete teknologiske moglegheiter.

Teknologimiljøa løfter fram og promoterer moglegheiter som ligg i nye teknologiar og potensielle økonomiske gevinstar. Samstundes er det ein samanheng mellom graden av innovasjon og økonomisk risiko. Dess meir «disruptive» teknologiane er, dess større omleggingskostnader og økonomisk usikkerheit gir det. Vidare spelar tidsaspekt frå utvikling til utprøving og eventuell drift ei rolle. Aktuelle område for vidare utgreiing kan vere:

- Automatisering og autonome båtar er eit område i rask utvikling, med målsettingar om å oppnå reduserte mannskapskostnader, betre driftskvalitet og høgare tryggleik. Regelverket kring autonomi er under utvikling, og det vil vere fleire situasjonar og tryggleikstiltak som må takast omsyn til i heile det breie spekteret av kollektivtransport på sjø.
- Det kan liggje eit potensiale i å sjå på meir fleksible transportløsingar på sjø, til dømes med dynamisk planlagde tilbod basert på bestilling.
- Underlagsrapporten frå Asplan Viak peiker på «podkonseptet» som eit innovativt konsept som lausriv seg frå ein fast rutestruktur, og der ein nyttar små båtar til å transportere folk frå A til B. Denne type teknologi er kome ganske langt innafor vegtransport og finst i ulike konsept og varierer mellom anna i storleik (tal passasjerar) og fleksibilitet, t.d. om passasjerane må gå til ein fast haldeplass eller ikkje. På lengre sikt kan dette vere aktuelt å utgreie korleis ei slik løysing vil kunne vere del av eit berekraftig mobilitetssystem.

Økonomi

Passasjerbåtruter er sjeldan er lønsame, og vanlegvis avhengige av subsidiar sjølv på ruter med eit godt kundegrunnlag. Dette er ei av dei store utfordringane for kollektivtransport på sjø. Ser ein på tilskott per passasjer i dag, viser dei samla tala for Vestland at båttransporten krev langt høgare tilskottsgrad enn til dømes busstransporten. Årsrapport for 2019 viser eit tilskott pr passasjer på 20 kr for buss, og 164 for båt.



- Ny teknologi og batterielektrisk drift er begge kostnadsdrivarar for komande båtkontraktar. Samstundes kan føresetnader endre seg og gjere batteriløysinga meir lønsam, ved at investeringskostnadane knytt til batteri kan bli redusert og prisen på straum samanlikna med diesel kan gi lågare driftskostnader. Også for hydrogen er det grunn til å tru at kostnaden på sikt vil gå ned.
- Endringar i mannskapskostnader, vedlikehald og kapitalkostnader for nybygg er likevel vel så utslagsgivande som sjølve tiltakskostnadane på båtane og på land. Mannskapskostnader utgjer ein stor del av kostnadane, og meir autonomi kan på sikt gi potensiale for innsparingar.
- Fylkeskommunen bør vere aktiv når det gjeld å finne løysingar for finansiering av utvikling av kollektivtilbodet på sjø. Ein bør utforske nye forretningsmodellar og nytte kjelder til støtte for å utvikle båtruter, både statlege støtteordningar og EU-program.