

Båtruta frå England

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:

Vestlandsrådet vil delta i eit breitt politisk initiativ frå Vestlandet for å finne ei løysing med sikte på gjenoppretting av ei framtidsretta heilårleg båtrute frå Newcastle til Bergen/Haugesund og Stavanger.

Prenta vedlegg:

Uprenta vedlegg:

Saksframstilling

Båtruta mellom Bergen/Haugesund/Stavanger og Newcastle vart lagt ned hausten 2008 med store konsekvensar for både reiselivsnæringa og for transport av industrivarer og fisk frå Vestlandet til Storbritannia. Det er derfor no trong for å løfte saka om "130 års fast tilknytning til Storbritannia" opp som ei viktig politisk sak for Vestlandet.

Bakgrunn og vurdering

På grunn av sterk nedgang i Britiske overnattingsgjestar på Vestlandet, vert det teke initiativ til å greie nærare ut kva grunnlag det er for å få re-etablert båtruta mellom Bergen/Haugesund/Stavanger og Storbritannia på nytt. I arbeidet med å greie dette ut, er det utarbeidd ein analyserapport – "Assesing the potential for ferry service between Newcastle and Norway: feasibility study". Analysen er utarbeidd av Pricewaterhouse Coopers med bistand frå Dag Romslo, tidlegare hamneansvarlig for Fjordline i Newcastle (september 2009). Viktige dimensjonar i studien var m.a. å vurdere grunnlaget for passasjertrafikken og samstundes greie ut verdien kva rolle ei slik rute vil kunne spele for frakt av gods over Nordsjøen.

Analysen viser m.a. at ein generell nedgang i mengde reisande mellom Noreg og Storbritannia og ein drastisk reduksjon på mengde gjestedøgn på hotell og hytter på Vestlandet. Vanlegvis har mengde passasjerar frå 2000 på "Englandsbåten" vore på mellom 750 og 800 passasjerar pr segling medan mengde bilar har lege på mellom 12 og 14 000 pr år. Dette har gått drastisk ned. Turistane frå UK som før kom med "Englandsbåten", kjem altså ikkje lengre til Vestlandet i same grad som før.

Når det gjeld mengde frakteiningar, har det lege på om lag 4 000 einingar pr år. Her viser det seg at mykje av oppdrettsfisken og anna fisk no vert sendt med kjølebiler over store avstandar på landvegen til Zeebrugge, med dei miljømessige og økonomiske konsekvensar det gir. Oljeutstyr og industrivarer må i stor grad først fraktast til Stavanger før det vert sendt med fraktbåt til Immingham nord for London eller til Aberdeen

Med omsyn til hamnefordeling på Vestlandet, har den for passasjerar vore 70% Bergen, 10% Haugesund og 20% Stavanger, medan frakfordelinga har vore 35% Bergen, 10% Haugesund og 55% Stavanger.

Analysen konkluderer med at det er eit stor behov for – og økonomisk forsvarleg - å opprette ei båtrute mellom Vestlandet og Storbritannia. Truleg vil ei mest hensiktmessig rute med størst inntektspotensiale vere mellom Bergen/Haugesund/Stavanger og Newcastle og med ein frekvens på 3 rundsturar om sommaren og 2 om vinteren.

Hovudkonklusjonen er altså at det både er eitt stort behov og godt grunnlag for å gjenopprette båtruta, men det er avhengig av ein ny tilpassa båt til formålet og lokalt forankra eigarar og operatør av båtruta.

I tråd med handsaming av båtruta frå Vestlandet til Storbritannia i fylkesutvalet i Hordaland, vil vi rå til at Vestlandsrådet sluttar seg til synet om at oppfølginga av båtruta ikkje berre er ei sak for reiselivsnæringa i Bergen og Vestlandet. Det er og ei sak som angår fleire viktige næringssektorar i landsdelen, samt for transport og kommunikasjonssystema våre der fylkeskommunane på Vestlandet har eit serleg ansvar.

Vestlandsrådet
Saksbehandlar: Trond Ueland
Arkivsaksnr.: 09/50
