
Saknr: 2020/50546-1
Saksbehandlar Gudrun Einbu
Dato: 12.05.2020

Til: Kontrollutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Ferjetilbodet til Austevoll. Saksutgreiing til kontrollutvalet

Bakgrunn

Terje van der Meeren og Karsten Eriksen klaga i brev til Kontrollutvalet 12. mars 2020 på rutetilbodet på ferjestrekninga Krokeide-Hufthamar. Kontrollutvalet handsama saka i møte 21.04.2020 (PS 34/2020) og fatta fylgjande vedtak:

- 1. Kontrollutvalet ber om fylkesrådmannen sitt skriftlege syn på «Klage vedrørende ferjetilbod til Austevoll kommune» til møte 08.06.2020. Det skriftlege svaret vert å levere sekretariatet innan 18.05.2020.*
- 2. Kontrollutvalet ber også om at fylkesrådmannen orienterer munnleg om saka i møte 08.06.2020.*
- 3. Kontrollutvalet tar henvendinga med seg som eit innspel i risiko- og vesentlegvurderinga (ROV) som skal ligga til grunn for plan for forvaltningsrevisjon og plan for eigarskapskontroll for perioden 2020 - 2024, som kontrollutvalet no er i gang med.*

I Vestland fylkeskommune har vi samla 22 ferjesamband - 17 i tidlegare Hordaland og fem i tidlegare Sogn og Fjordane. I utgreiinga er det lagt vekt på samanlikning av ferjetilbodet i Hordaland, dette er også innfallsvinkelen i klagen.

Fylkesrådmannen vil med dette gjere greie for fakta i saka.

Litt historikk

Fram til iverksetting av forvaltingsreforma i 2010 var det Statens vegvesen som planla og følgde opp ferjedrifta i Norge. Ferjesambanda var da inndelt i stamvegferjesamband og riksvegferjesamband. Dei nasjonale standardane inngjekk som ein del av Nasjonal transportplan (NTP). Etter 2010 overtok fylkeskommunane delar av ferjesambanda (fylkesvegferjesamband) og Statens vegvesen forvalta gjenverande samband (riksvegferjesamband).

Statens vegvesen var då av den oppfatninga at dei nasjonale transportstandardane primært kunne vere retningsgjevande for riksvegferjesambanda, der fylkeskommunane står meir fritt til å utvikle rutetilbodet på fylkesnivå. Generelt er Skyss si erfaring at dei fylkeskommunale oppdragsgjevarane ikkje etter dette har nytta ferjestandardane som rettesnor ved utforming av rutetilboda. Det har vore ei oppfatning at dersom ein skulle nytta desse standardane er dei dårleg tilpassa dei reelle tilboda og etterspurnaden, slik at dette vil ha gitt tidvis lange køar og tidvis tomme ferjer.

Nærare om ferjestandarden

Framlegg til ny ferjestandard blei utarbeidd i 2018 og tok utgangspunkt i standarden som låg til grunn i NTP 2010-2019. Det var Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) som tok initiativ til denne revisjonen, der KMD har presisert fylgjande:

«KMD bruker ferjestandarden til å beregne ett av flere kriterier i kostnadsnøkkelen som brukes til å fordele rammetilskuddet mellom fylkeskommunene. Fra KMDs side er ikke standarden ment som en anbefaling for hvordan ferjerutene bør legges opp. Dagens ferjekriterium ble først tatt i bruk i 2018, og i kommuneproposisjonen 2018 står det følgende på s. 72:

En forutsetning for det nye ferjekriteriet er at beregningene tar utgangspunkt i en felles standard eller norm for ferjetilbudet, f.eks. når det gjelder antall avganger, åpningstid og mål for akseptabelt nivå på gjenstående trafikk. Hensikten med standarden er å måle alle ferjesamband ut fra et felles referansegrunnlag, og standarden må ikke oppfattes som statlige anbefalinger om hvordan ferjetilbudet skal organiseres lokalt. Fylkeskommunene står helt fritt til å legge seg på et høyere eller lavere servicenivå enn det som framgår av standarden.»

Bruken av den nye ferjestandarden, som Statens vegvesen presenterte i 2018, er omtalt i kommuneproposisjonen for 2020.

I høyringsrunden i 2018 framkom fylgjande frå KMD:

«Departementet vil understreke at bakgrunnen for oppdraget om å oppdatere ferjestandarden er at den brukes i beregningen av ferjekriteriet i inntektssystemet for fylkeskommunene. En forutsetning for kriteriet er at beregningene tar utgangspunkt i en felles standard eller norm for ferjetilbudet, for eksempel når det gjelder antall avganger og åpningstid. Hensikten med standarden er å måle alle ferjesamband ut fra et felles referansegrunnlag. Standarden er ikke en statlig anbefaling om hvordan ferjetilbudet skal organiseres lokalt. Dette gjelder også Vegdirektoratets forslag til ny ferjestandard. Fylkeskommunene står fortsatt fritt til å legge seg på et høyere eller lavere servicenivå enn det som framgår av forslaget til ny standard, uten at dette vil ha noen innvirkning på beregningen av ferjekriteriet.»

Bompengevilkår - St.prp. nr. 30 (2004-2005)

I klaga er det vist til at ferjetilbudet til Austevoll ikkje er i tråd med rammene som var føresett i Stortingsproposisjonen om innføring av bompenge på ferjesambanda i Austevoll (St.prp. 20, 2004-2005). Det blir vist til at sambandet Hufthamar - Krokeide har kortare opningstid enn 17 timar, som lagt til grunn i proposisjonen.

Dagens tilbod på sambandet har ei opningstid på 17 timar og 25 minutt, eller 16 timar og 40 minutt, avhengig om ein måler opningstida i sambandet eller opningstida frå same ferjekai.

Planlegging av rutetilbudet

Rutetilbudet med ferjene i fylket tar utgangspunkt i historiske data og framskrivingar for å kunne møte anslått etterspurnad. Opningstid i eit ferjesamband, frekvens, ferjekapasitet og gjenstående trafikk er sentrale kriterium i desse vurderingane. Tilbudet blir utvikla i nært samarbeid med aktuelle kommunar og ulike kundegrupper, og gjennom politiske vedtak i fylkeskommunen.

Frå 2020 er samtlige ferjesamband i Hordaland elektrifisert. Dette tiltaket har for mange samband medført lengre liggetid ved kai på grunn av lading av ferjene. Frekvensen har dermed gått noko ned, men samla kapasitet er auka på grunn av større ferjer.

Skyss har ikkje lagt særleg vekt på ferjestandarden i si planlegging, i tråd med signal frå KMD. Det er dei administrative og politiske prosessane som til slutt fastset rutetilbudet, innafor dei økonomiske rammene, der moment skissert nedanfor er sentrale i samband med fastsetjing av rutetilbudet:

- Tryggleik for passasjerane
- Trafikk og samansetninga av trafikken (arbeidsreisande, næringstrafikk, fritidsreisande, skulebartransport)
- Opningstid

- Frekvens (tal avgangar frå kvar kai innan opningstida)
- Kapasitet (fokus på gjenstående bilar)
- Miljø
- Universell utforming
- Komfort for passasjerane

På bakgrunn av klaga er det likevel gjort ei samanlikning av dagens rutetilbod på alle fylkesvegferjesambanda i tidlegare Hordaland, sett opp mot retningslinjene i ferjestandarden. Dette er oppsummert i tabellen under. Standarden viser til frekvens, opningstid og del attstående køyretøy.

Kvardagar	Endring i frekvens	Endring i opningstid (min)	% gjenstående køyretøy: Maks ramme 2%
Fedje – Sævrøy	-6	0	0,002
Fjelbergsambandet	0	0	-
Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes	5	0	0,006
Halhjem – Våge	-10	-35	0,001
Hatvik – Venjanaset	-4	-20	0,000
Husavik – Sandvikvåg	-16	-60	0,000
Jektevik – Nordhuglo – Hodnanes	-2	-25	0,000
Klokkarvik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad	0	0	0,004
Krokeide – Hufthamar	-18	-35	0,000
Kvandal-Utne	-4	-55	0,008
Kinsarvik-Utne	0	160	-
Langevåg – Buavåg	-8	25	0,001
Leirvåg – Sløvåg	-18	-35	0,001
Masfjordnes – Duesund	0	0	-
Skjersholmane – Ranavik	6	70	0,001
Skånevik-Matre-Utåker	-5	30	0,001
Jondal – Tørvikbygd* vinter	2	-20	0,003
Jondal – Tørvikbygd* sommer	-36	-20	0,002

Fire av sambanda er ut frå standarden klassifisert som «lokale vurderingar», der det ikkje blir gitt direkte signal om frekvens eller opningstid (samband merka med raud skrift).

Det store biletet er at dei fleste samband ligg innanfor standarden med mindre justeringar. Nokre samband har ein betre frekvens enn retningslinjene legg opp til, og nokre samband for låg frekvens. Det same gjeld for sambanda sine opningstider.

Ferjestandarden tilseier maksimalt 2 % gjenstående bilar. I Hordaland er det i praksis svært lite gjenstående trafikk (0,002 %). Dersom ein skulle leggje til grunn standarden, kunne ein akseptere over 42 000 køyretøy ekstra som gjenstående trafikk, noko som ville medført omfattande ventetid for passasjerane.

Frekvens, opningstid og storleik på ferjene vil samla sett sikre trafikkavviklinga. Storleik på ferjene inngår ikkje som del av ferjestandarden.

Vidare planar for utvikling av ferjetilbodet

Hovudregelen er at det årleg blir gjennomført ruterevisjonar med vurdering av innspel som har kome til oss. Første større gjennomgang av rutene vil vere august 2021, men der det frå hausten 2020 er planlagt at det vil vere mogleg å gjennomføre mindre justeringar.

Innspel til rutetilbodet for ferjene vil kunne bli vurdert nærare i samband med ruteendringar frå august 2021. Det vil i det vidare også vere naturleg å sjå samla på ferjetilbodet i Vestland fylkeskommune og ikkje berre innafor tidlegare Hordaland. Alle vesentlege endringar i tilbodet vil generelt bli lagt fram for hovudutval for samferdsle og mobilitet og fylkesutvalet til vedtak.

