



Arkivnr: 2015/1217-4
Saksbehandlar: Karl Inge Nygård

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		19.08.2015
Fylkesutvalet		27.08.2015

Vedk. ferjetilbudet for Austevoll og Varaldsøy

Samandrag

Frå møteboka frå møtet i samferdselsutvalet 21.01.15 framgår følgjande:

SAMU bed fylkesrådmannen til neste møte leggja fram ei sak om strakstiltak for betring av ferjetilbudet til og frå Austevoll og Varaldsøy.

Forslaget vart samrøystes vedteke.

Sak om overnemnde vart lagt fram som sak 50/15 i samferdselsutvalet 12.05.15. Frå saksprotokollen frå nemnte møte framgår at samferdselsutvalet vedtok følgjande innstilling:

Saka vert utsett og administrasjonen vert beden om å utgreia den økonomiske konsekvensen av å gjera dei strakstiltaka som kommunane sjølv har skissert.

Ny sak, med utgreiing som nemnt ovanfor, vert med dette lagt fram.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek status om ferjetilbudet til og frå Austevoll og Varaldsøy til orientering
2. Fylkesutvalet finn ikkje grunnlag for å gjennomføre dei strakstiltak som Austevoll kommune ber om i brev til Hordaland fylkeskommune av 28.04.15

Fylkesutvalet finn ikkje grunnlag for å endre avtalen med Austevoll kommune om årleg tilskot på 4 millionar kroner til delvis dekning av kostnadene med ferje 2 på strekninga Krokeide-Hufthamar.

Fylkesutvalet finn ikkje grunnlag for at ferje 2 skal gå fast i sambandet i inneverande kontraktsperiode.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
Fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 08.07.2015

Frå møteboka frå møtet i samferdselsutvalet 21.01.15 framgår følgjande:

SAMU bed fylkesrådmannen til neste møte leggja fram ei sak om strakstiltak for betring av ferjetilbodet til og frå Austevoll og Varaldsøy.

Forslaget vart samrøystes vedteke.

Sak om overnemnde vart lagt fram som sak 50/15 i samferdselsutvalet 12.05.15. Frå saksprotokollen frå nemnte møte framgår at samferdselsutvalet vedtok følgjande innstilling:

Saka vert utsett og administrasjonen vert beden om å utgreia den økonomiske konsekvensen av å gjera dei strakstiltaka som kommunane sjølv har skissert.

1 Om sambandet Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes

I driftsåret 2014 er det i dette sambandet utført 26 670 turar mot planlagde 26 786 noko som gjev 116 innstilte turar gjennom året. Nokre av dei innstilte turane er knytt til dårleg vertilhøve.

Norled saman med Maritime Cleantech West (MCTW) og lokalt næringsliv har gjennomført eit pilotprosjekt på MF Folgefonn i høve ny miljøvenleg teknologi . Skyss ønskte å bidra til gjennomføringa av eit slikt prosjekt i eksisterande kontraktar og aksepterte at MF Hordaland i ein prosjektperiode vart omdisponert frå sambandet Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes. Dette medførte at reserveferja MF Stallovare vart akseptert i sambandet i tilsvarande periode. Operatør hadde i denne perioden nokre uheldige hendingar knytt til MF Stallovare. Fylkesrådmannen vurderer at MF Stallovare ikkje er eit optimalt fartøy for dette sambandet. Miljøprosjektet skulle etter planen vore ferdig om lag i november 2014. MF Folgefonn kom attende i drift i løpet av romjula.

Fylkesrådmannen registrerer at operatør har nokre driftsmessige utfordringar knytt til implementeringa av den nye teknologien MF Folgefonn. I følgje operatør skal framdriftslinja til ferja bli skifta innan august månad og det kan påreknast at MF Folgefonn vil fungere optimalt frå nemnte tidspunkt. MF Folgefonn er i skrivande stund ute av drift som følgje av nemnde oppgraderingsarbeid og MF Gloppen er sett inn i staden. MF Hordaland går si faste rute som ferje 2 på Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes.

Fylkesrådmannen vurderer at sambandet fungerer tilfredsstillande og at det ikkje er behov for å gjennomføre særskilte tiltak i inneverande kontraktsperiode.

2 Om sambandet Krokeide-Hufthamar

I driftsåret 2014 har M/F Trondheim (ferje 1) utført 9 332 av planlagde 9 344 turar. Dette betyr at ferja har vore innstilt 12 turar gjennom året. M/F Marstein (ferje 2) har utført 2 913 av 3 000 planlagde turar. Dvs. 87 innstilte turar i høve plan. I tillegg kan det nemnast at M/F Herlaug og M/F Tysfjord fungerte som ferje 2 i perioden desember 2013 til juni 2014 i samband med M/F Marstein si grunnstøting med påfølgjande verkstadsopphald.

Det er i avtalen mellom Skyss og operatøren FosenNamsos Sjø AS fastsatt at ferje 2 på Austevoll kan vere aktiv reserveferje for andre samband for inntil 20 dagar pr. år. Dette medfører at denne ferja er noko meir uforsigbar enn kva som er tilfelle for ei alminneleg hovudferje. I 2014 vart ferja nytta som reserveferje på andre samband i 10 dagar.

2.1 Alvorlege hendingar så langt i kontraktperioden

Operatøren FosenNamsos Sjø har så langt i kontraktperioden hatt tre hendingar som fylkesrådmannen oppfattar som alvorlege:

1. MF Trondheim fekk i august 2012 teknisk problem ved innsegling til Krokeide, noko som medførte samanstyrt med land og påfølgjande langt verkstadsopphald
2. MF Marstein gjekk i desember 2013 på grunn utanfor Husavik.
3. MF Trondheim fekk i januar 2015 teknisk problem under overfart frå Krokeide til Hufthamar. Hovudmotor stoppa og fartøyet vart utan maskinkraft.

Skyss har vore i tett dialog med operatøren om desse hendingane. Ved samtlege av desse hendingane har operatør initiert gjennomføring av granskning som vert leia av eksterne ekspertar. Det vert i desse høva utarbeidd granskingsrapportar med tilrådingar knytt til tiltak.

Nedanfor vil fylkesrådmannen gjere kort greie for årsakene til overnemnde hendingar og kva tiltak FosenNamsos har sett i verk:

Hending med MF Trondheim i 2012

Årsak: Teknisk svikt; motor vart kvelt ved innkøyring som følgje av defekt del knytt til straumforsyning.

Tiltak: Defekt utstyr er bytta og rutine ved ankomst til ferjeleie innskjerpa ved at manøverprosedyre vert starta tidlegare.

Hending med MF Marstein i 2013

Årsak: Menneskeleg svikt

Tiltak: Operatør har etablert barriere i kartsystemet med varsel om utanfor posisjon. I tillegg er prosedyre for bruvakt skjerpa. Operatør har også arbeidd aktivt med å sikre god kommunikasjon mellom bruvakt og skipsførar.

Hending med MF Trondheim i 2015

Årsak: Teknisk svikt. Gasspådragsmekanisme svikta sjølv om denne i følgje operatør gjennomgår strengare vedlikehaldsprosedyre enn anbefalt.

Tiltak: Operatør har bytta type mekanisme og i tillegg skjerpa vedlikehaldsintervall ytterlegare. Andre veka i mars vert det i tillegg installert eige back up system.

2.2 Bør det gjerast strakstiltak for å betre regulariteten på sambandet?

Austevoll kommune har i brev av 28.04.15 bedt om at Hordaland fylkeskommune ser på følgjande strakstiltak for sambandet:

1. *Etter at næringslivet har slutta å betala, er premissane om spleiselaget endra, og kommunen sit no att med heile «kommunen si del» på fire millionar årleg frå og med 2014. Dette er eit stort hogg i kommuneøkonomien, og Austevoll kommune finn det no både urimeleg og vanskeleg å måtta gjera budsjettreguleringar for fleire år for å betala næringslivet sin del i tillegg til det me har lagt inn som kommunen sin del. Eg ber difor om å bli fri frå avtale om medbetaling på B-ferja, slik at Hordaland Fylkeskommune aleine dekkar denne utgifta ut kontraktperioden.*
2. *For at B-ferja skal vera eit reelt tilbod i Austevoll ber eg om at denne ferja kan gå fast i Hufthamar-Krokeide-sambandet ut kontraktperioden, utan å vera reserveferje for andre samband.*

Til punkt 1:

Fylkesrådmannen legg til grunn at Austevoll kommune er forplikta til å betale heile beløpet på 4 MNOK (2010-kroner) uavhengig av om næringslivet i Austevoll bidrar. I brev frå Austevoll kommune av 26.10.10 skriv kommunen følgjande:

Austevoll kommune vil ta på seg å stå for innkreving av bidraget frå næringslivet og ansvara for dette. Austevoll kommune vil difor forplikta seg i kontraktperioden til å overføre 2 MNOK (2010 kroner) den 1.4 og 1.9. kvart år.

Dersom fylkeskommunen skal fri Austevoll kommune frå avtale om betaling for B-ferja må desse kostnadane dekkjast av fylkeskommunen åleine. Fylkeskommunen har ikkje budsjettmessig dekning til å ta på seg ein slik ekstrakostnad. Fylkesrådmannen rår difor til at fylkeskommunen held fast på den avtalen som er inngått.

Til punkt 2:

Dersom ferje 2 skal gjerast om til ei fast hovudferje på sambandet er det naudsynt med ei ny reserveferjeløysing i denne rutepakken.

Kostnaden med å hente inn ei ny ferje må sjåast i samanheng med marknaden. Det er særskilt få ferjer tilgjengeleg på marknaden av denne typen ferjer og dei som er tilgjengeleg ved driftsavbrot er ofte allereie reserveferjer i andre samband. Det er difor vanskeleg å kome med sikre kostnadsestimat for ei reservefergeløysing.

- Ei ekstra ferje tilgjengeleg ved planlagde driftsavbrot.
Kostnaden med ei ny reserveferjeløysing ved planlagde driftsopphald vart estimert til om lag kr. 250.000,- kvar veke, men med eit endå strammare leigemarknad for ferjer vil denne vere høgare. Generelle og uforpliktande innspel frå Fosen Namsos Sjø AS indikerer at denne kostnaden kan bli nærare kr. 300.000,- per veke.
- Ei ekstra ferje ved adhoc-behov.
Erfaringar med å leige inn ei ferje ved adhoc-behov syner at kostnaden kan kome på kr. 250.000,- per døgn. Den største utfordringa er likevel å få tak i kvalifisert personell, då det ikkje er vaktordningar knytt til ledige fartøy. Ved sist hending med MF Selbjørnsfjord ga Fjord1 etter 2 timar beskjed om at MF Gulen var ledig, men det tok likevel halvanna døgn før kvalifisert personell var tilgjengeleg.
- Ei ekstra reserveferje på permanent basis.
Eit alternativ er også å ha ei ekstra reserveferje i rutepakken. Fosen Namsos Sjø AS har estimert at ei ekstra reserveferje med 2 månaders drift kan kome til å koste 12 – 15 MNOK per år. Denne ferja kan då vere tilgjengeleg også for andre samband, men det er vanskeleg å leggje inn inntekt på dette.

3 Fylkesrådmannen si vurdering

Som det går fram av overnemnde vil Hordaland fylkeskommune pådra seg vesentlege kostnader dersom ein skal endre avtalen om ferje 2 på sambandet Krokeide-Hufthamar frå avlastningsferje til fast ferje. Fylkesrådmannen syner til den avtale som vart inngått med Austevoll kommune då ferje 2 vart sett inn i ruta. Fylkesrådmannen syner vidare til det som kjem fram i saka om regulariteten og bruk av ferje 2 som reserveferje i andre samband. Trafikktala syner at regulariteten i 2014 var på om lag 99% og at ferje 2 vart nytta som reserveferje i andre samband i 10 av 20 mogelege døgn. Etter fylkesrådmannen si vurdering er dette akseptable tal, og ein kan difor ikkje rå til at avtalen om bruk av ferje 2 i sambandet Krokeide-Hufthamar vert endra i gjeldande kontraktperiode.