



Jnr.1301.14

gjø

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Att: Fylkesutvalet

Ferjetilbudet i Hordaland

Samarbeidsrådet for Sunnhordland har drøfta ferjetilbudet i Hordaland og den komande anbodsrunderen og har følgjande innspel og kommentar:

Etter forvaltningsreforma har fylkeskommunen fått ansvaret for drift av 16 ferjesamband fordelt på seks ruteområde/kontraktar. Drifta var konkurranseutsett og kontraktane som var utforma av Statens vegvesen, gjeld fram til 2016 og 2018. Nye anbod må fylkeskommunen dermed ha klar for utlysing i 2015 og 2017.

Kvaliteten på dei ein skilde ferjesambanda som går på frekvens, opningstid, kapasitet og materiell, må sjåast i samanheng med det totale transporttilbudet i området. Ein stor del av driftsbudsjettet til samferdslesektoren går til drift av ferjer, og det er ei politisk oppgåve å velje eit kvalitetsnivå på ferjetilbudet som kan forsvarast ut frå omsynet til andre offentlege oppgåver.

Snittalderen på ferjene i Hordaland er over 25 år og fleire nærmar seg 40. Dersom det ikkje kjem inn nytt materiell ved oppstart av nytt anbod vil det ikkje skje i anbodsperioden. Snittalderen vil derfor auka markert i løpet av anbodsperioden. Det er heller ikkje alle som tilfredsstillar kravet om universell utforming, og difor er det ønskje om modernisering av flåten i neste anbodsperiode. Då må det også vurderast strengare miljøkrav.

Det er avgrensa med midlar og det bør difor vurderast storleiken på ferjene/ rutefrekvens opp mot å få nytt og meir eigna materiell. Rutefrekvensen kan kanskje vurderast på dei tider av døgeret det er lite trafikk.

Fylkeskommunen har formulert følgjande delmål for ferjedrifta:

- *Frekvens og opningstid skal tilpassast trafikkgrunnlaget.*
- *Utslepp av NOx og CO2-ekvivalentar skal reduserast.*
- *Gjennomsnittsalderen på ferjemateriell skal reduserast.*
- *Alt ferjemateriell skal tilfredsstillast krava om universell utforming.*

Det er formulert følgjande strategi for å nå delmåla:

- Før neste anbudsrunde skal det leggast fram ei utgreiing som definerer eit tilpassa service- og driftsnivå. Det skal også gjerast greie for korleis snittalderen på ferjene kan reduserast, samt korleis kravet til universell utforming kan ivaretakast.
- Før neste anbudsrunde skal det avklarast kva krav som skal stillast til meir miljøvenleg framdriftsteknologi i ferjedrifta.

I tråd med dette starta fylkesadministrasjonen opp arbeidet med "Prosjekt nye ferjeambod" i mai 2014, og dei ser for seg politisk handsaming i januar 2015. Tre ulike modellar skal utgreiast:

1. Eksisterande kostnadsnivå blir lagt til grunn, noko som betyr reduksjon i rutetilbodet og same ferjemateriell som i dag.
2. Eksisterande rutetilbod blir lagt til grunn med litt fornying av ferjeflåten og miljøkrav i tråd med EU-standard. Nyare ferjer må kunne nytte hybride løysingar der batteri inngår.
3. Utvida rutetilbod og satsing på miljøteknologi og fornying av ferjeflåten.

I eit strategidokument som regjeringa la fram i 2013, går det fram at staten vil gå med overskot i vel ti år til. Deretter vil det bli stadig større underskot. Dette tilseier at eventuell styrking av kvaliteten på ferjesambanda må skje raskt, men dessverre er det lite som tyder på at det vil skje.

Hordaland og Møre og Romsdal har historisk sett hatt den største og eldste ferjeflåten. Desse to fylka kom veldig dårleg ut når fylka overtok drifta frå staten fordi desse fylka ikkje fekk kompensert at det var større behov for fornying av flåten enn dei fleste andre fylka.

Møre og Romsdal Fylkeskommune har nyleg gjennomført anbudsprosess på sine ferjesamband, og sjølv utan kvalitetsauke har kostnaden gått opp med 100 millionar kroner. Dei har forhandla med staten om auka overføring for å dekke meirkostnadane, men har ikkje fått medhald.

Statsbudsjettet for 2015 legg opp til auke i vegløyvingane med prioritet til vedlikehald, men ikkje til ferjedrifta. I staden har Samferdsledepartementet gått ut med ei pressemelding der det går fram at dei ønskjer reduserte ferjekostnader. Difor har Vegdirektoratet fått pålegg om å legge fram ei vurdering innan utgangen av november om kva som fører til kostnadsvekst i ferjedrifta. Direktoratet skal vurdere om anbudsordninga bidreg til kostnadsveksten og om det er mogeleg å få til endringar i utforminga for å få ned kostnadane. I tillegg skal det vurderast om det er betre med ei anna organisering ved offentlege kjøp av ferjetenester på riks- og fylkesvegnettet.

Det er lite som tyder på at dette vil ende ut i vedtak om auka løyving til ferjedrifta. Når det heller ikkje ligg føre signal som tyder på avgiftsreduksjonar eller redusert bemanning etter modell frå Sverige, må ein nok belage seg på eit svekka tilbod i åra som kjem. Det betyr at ein må prioritere mellom ulike samband, og då bør dette skje i tråd med det som gjeld for sjølve fylkesvegnettet.

Regional transportplan for Hordaland 2013-2024 slår fast at nokre vegar er viktigare enn andre. Det er difor føreteke ei klassifisering som deler fylkesvegnettet inn i to nivå:

- A. Overordna vegar med høg funksjonsklasse eller høg trafikkbelastning.
- B. Resten av fylkesvegnettet.

Vegstrekningar er definert som overordna dersom eit eller fleire av følgjande kriterier er oppfylt:

1. Strekningar som er viktige bindeledd i senterstrukturen.
2. Strekningar som er viktige diagonale bindeledd.
3. Strekningar som er viktige av beredskapsomsyn.
4. Strekningar som er viktige av næringsomsyn.
5. Strekningar som har høg trafikkbelastning.

Følgjande ni ferjesamband er ein del av strekningar som etter dette er definert som overordna:

- Fedje – Sævrøy (1 kriterium)
- Leirvåg – Sløvåg (1 kriterium)
- Hufthamar – Krokeide (1 kriterium)
- Hatvik – Venjaneset (1 kriterium)
- Våge – Halhjem (1 kriterium)
- Jektevik – Hodnanes (1 kriterium)
- Jondal – Tørvikbygd (2 kriterier)
- Årsnes – Gjermundshamn (3 kriterier)
- Ranavik – Skjersholmane (3 kriterier).

Å oppretthalde og i beste fall auke kvaliteten på desse sambanda vil vere viktig. Viktigare vil det likevel vere at ein jobbar vidare med tanke på å korte inn samband eller aller helst å erstatte dei med faste vegsamband.

Med bru over Bjørnafjorden vil to av dei prioriterte sambanda bli lagt ned. Samtidig vil brua opne for at dei to sambanda til Austevoll kan slåast saman til eit kort og sjølvfinansiert samband. Også sambandet til Kvinnherad kan med innkorting bli sjølvfinansiert, og i så fall vil talet på prioriterte ferjesamband bli kraftig redusert.

Med sjølvfinansierte samband kan det bli lettare å krevje nye ferjer og dermed oppfylle komande krav om reduserte utslepp. Dette i tillegg til færre samband gjere det mogeleg å fase ut dei eldste og gjerne mest forureinande ferjene. For uprioriterte samband vil det nok likevel bli nødvendig med reduksjon i tilbodet for å oppfylle dei miljøkrav som er på trappene.

For utkantane som er avhengige av ferjene, vil ei slik utvikling føre til ytterlegare svekking. Dette gjeld så vel næringsliv som busetnad, og dermed vil også sentraliseringa auke. Konsekvensen av dette vil bli behov for ytterlegare styrking av sentrum, og gjerne då på bekostning av distrikta.


Konsekvensen må bli raskare avfolkning av utkantane og det er vist nok viktig for miljøet. I følgje miljørapporten som FN ved Jens Stoltenberg for kort tid sidan la fram, må vi alle i framtida bu sentralt og reise kollektivt.

Fylkespolitikarane står føre ei vanskeleg oppgåve der det ganske sikkert vil bli umogeleg å gje prioritet til alle dei ferjesamband som ønskjer det. Difor vil rett prioritering bli avgjerande. Om ikkje kan resultatet lett bli at også vekstkraftige samfunn kjem inn i ein vond spiral med stagnasjon og nedgang. Kanskje ein bør sjå på alternativ til det anbudsregimet som er i dag. Dagens regime ser ut til å vera kostbart. Tett samarbeid med oppdragsgevar kan gje stor vinst for både partar.

Sunnhordland 17.11.14

Med venleg helsing

Kjetil Hestad
styreleiar


Gro Jensen Gjerde
dagleg leiar