



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Joachim Rønnevik / 99609469

Vår referanse:  
15/223484-69

Deres referanse:

Vår dato:  
01.09.2016

### Anbefalinger til tiltak for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt

Det vises til tidligere kontakt med Samferdselsdepartementet om Statens vegvesens arbeid knyttet til tiltak for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt. Utredningsarbeidet er nå avsluttet og Statens vegvesen har mottatt sluttrapport fra Oslo Economics med forslag til tiltak for utvikling av ferjemarkedet, jf. Oslo Economics rapportnummer 2016-22 og 2016-23 (vedlagt).

Statens vegvesen har vurdert de foreslåtte tiltakene og vil i det følgende gjøre rede for våre anbefalte tiltak for utvikling av ferjemarkedet og beregnede virkninger av de foreslåtte tiltakene. Innledningsvis vil det kort gjøres rede for organisering og gjennomføring av arbeidet

#### Organisering og gjennomføring av arbeidet

Gjennomføring av en tiltaksanalyse har vært hovedaktiviteten i arbeidet med å utvikle ferjemarkedet på lang sikt. Utredningsarbeidet er utført av Oslo Economics.

For å sikre forankring i arbeidet satte Statens vegvesen ned en arbeidsgruppe som har vært involvert i planleggingen og gjennomføring av tiltaksanalysen. Arbeidsgruppen har i tillegg til representanter fra Statens vegvesen bestått av representanter fra fylkeskommunene Møre og Romsdal og Troms. Det er gjennomført intervjuer med Statens vegvesen, fylkeskommunene, ferjeselskapene, samt andre relevante aktører. Tiltaksutviklingen ble innledet med en dialogkonferanse, med bred deltagelse fra blant annet oppdragsgiversiden og leverandørmarkedet.

#### Utvikling i ferjemarkedet og identifiserte utfordringer

Oslo Economics konkluderer med at det frem mot 2050 er et betydelig behov for ferjetjenester. Dette på grunn av forventet trafikkvekst, samtidig som det ikke finnes konkrete planer for ferjeavløsning for en stor andel av sambandene hvor det er vurdert avløsning, og det vil ta lang tid før alle vegprosjektene som er planlagt er ferdigstilt.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfaret 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

Ferjeavløsningsprosjekter er i stor grad planlagt på strekninger med stor trafikk. Det tilsier at etterspørsel etter ferjemateriell med stor kapasitet (+/- 200 biler) vil avta på lang sikt, mens etterspørsel etter ferjemateriell med lavere kapasitet derimot vil øke.

Gjennom arbeidet har Oslo Economics identifisert tre hovedutfordringer for målet om et fremtidig velfungerende marked for kjøp av ferjetjenester:

- **Bekymring for marked:** Det har blitt færre tilbud per konkurranse de siste årene. Leverandørsiden av ferjemarkedet har gjennom oppkjøp og sammenslåinger konsolidert seg. Det er en konstant trussel for ytterligere konsolidering på leverandørsiden.
- **Høy budsjett- og kostnadsvekst:** I årene fremover forventes det at kostnadene til ferjedrift øker betydelig. Kostnadene øker mest i forbindelse med utlysning av nye kontrakter. Kostnadsutviklingen i ferjenæringen er nærmere gjort rede for på neste side.
- **Fornyng av ferjeflåten:** Krav til null- og lavutslipp og alder på eksisterende ferjeflåte gjør at det fremover vil bygges flere nye ferjer. Usikkerhet om fremtidige krav, deriblant til ny teknologi, kan motvirke en kostnadseffektiv fornyng av ferjeflåten.

#### Årsaker til identifiserte utfordringer

Årsakene til utfordringene er ifølge tiltaksanalysen sammensatte, og har til dels å gjøre med strukturelle forhold. Tiltaksanalysen avdekker imidlertid flere forhold ved kjøpet av ferjetjenester som kan ha bidratt til utfordringene. Følgende forhold trekkes frem:

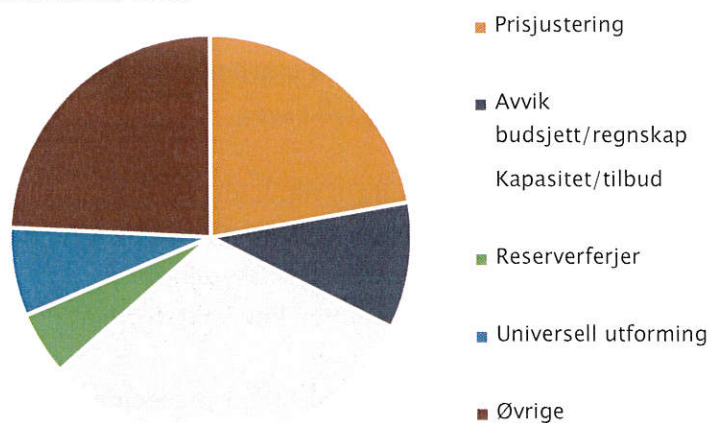
- **Tid:** For kort tid mellom utlysning av konkurranse, tilbudsfrist og kontraktsoppstart medfører færre tilbud og høyere kostnader.
- **Sammenfallende utlysninger og vedståelsesfrister:** Samtidige utlysninger og overlappende vedståelsesfrister kan resultere i at ferjeselskapene må prioritere hvilke anbud de skal levere inn tilbud på med hensyn til bruk av eksisterende materiell og finansiering til nybygg. Dette kan gi færre tilbud.
- **Mange innkjøpere:** Relativt mange innkjøpsenheter gjør det vanskelig å få til standardisering av materiell, kontrakt og kontraktsoppfølging, koordinering av utlysningstidspunkt og vedståelsesfrister, samt samlet kompetansebygging. Usikkerhet i leverandørmarkedet knyttet til forståelse av kontrakter og kontraktsoppfølging kan bidra til høyere kostnader.
- **Høyere krav til tjenesten:** Samfunnets forventninger til kvaliteten i transportsystemet, samt økt behov som følge av trafikkvekst, har medført tilbudsforbedringer.
- **Skreddersøm:** Ulike oppdragsgivere stiller ulike krav. Dette kan bidra til å redusere fleksibiliteten i ferjeflåten og dermed redusere konkurransen. Dette medfører at en går glipp av økonomiske besparelser knyttet til bygging av serier med like ferjer.
- **Organisering av reserveferjer:** Kravet til reserveferjer kan bidra til å redusere konkurransen da det utgjør et etableringshinder for mindre rederier. Krav til dedikerte reserveferjer i enkeltkontrakter gir mer forutsigbarhet for trafikantene, samtidig som det gir merkostnader oppdragsgiverne.

### Analyse av kostnadsøkningen ved utlysning av nye kontrakter

Tilskudd til ferjedriften har økt fra ca. 2,2 mrd. i 2010 til 2,5 mrd. kr. i 2014. Justert for den generelle kostnadsutviklingen for innsatsfaktorene i ferjemarkedet har samlet tilskudd holdt seg relativt stabilt. Både på riks- og fylkesvegsamband forventes det en økning i tilskudd i årene som kommer, dette som følge av økte kostnader ved utlysning av nye kontrakter. Administrative kostnader ved forvaltning og kjøp av ferjetjenester utgjør kun ca. 2 % av det totale utgiftsbehovet.

Det er foretatt en kostnadsanalyse av 22 av totalt 27 ferjesamband, både riks- og fylkesveg, som er lyst ut for andre gang og hvor det er inngått kontrakt. Analysen viser en gjennomsnittlig kostnadsøkning på 87 % prosent fra første til andre anbudsperiode. Prisjustert er gjennomsnittlig kostnadsøkning på 57 %. På grunn av totalt sett få kontrakter som er lyst ut for andre gang, samt begrensinger i tilgang på data for enkelte samband, er utvalget som kostnadsanalysen er basert på lite. Dette gjør at enkeltkontrakter som er lyst ut kort tid før kontraktsoppstart bidrar til å trekke opp snittet.

I følge Oslo Economics er det noen årsaker til kostnadsutviklingen som kan kvantifiseres, men med varierende grad av usikkerhet på grunn av begrenset datautvalg. Som det fremgår av figur kan 22 % av kostnadsøkningen tilskrives generell kostnadsøkning for innsatsfaktorene til ferjedriften og prisjustering, 10 % avvik mellom budsjetterte inntekter i tilbudet og regnskapsførte kostnader i første anbudsperiode, 31 % knyttet til krav til kapasitet og tilbud, 5 % krav til reserveferjer, 7 % krav til universell utforming, mens 24 % er øvrige årsaker som følge av kontraktsoppfølging, tilfeldig prising, økt risikopåslag, endret konkurranse mm.



Figur 1: Andel av observert kostnadsøkning fordelt på årsak. Basert på data fra Oslo Economics.

Oslo Economics har i sin analyse av kostnadsøkningen i ferjedriften inkludert kostnader som følge av konkurransegjennomføring under øvrige årsaker. En tilbyders vurdering av potensiell konkurransen ved utlysning av et enkelt samband vil imidlertid kunne påvirke prisingen av de øvrige kostnadskomponentene. Statens vegvesen erfarer at utlysning av kontrakter kort tid før kontraktsoppstart reduserer potensiale for konkurranse og gir vesentlig høyere kostnader enn ved utlysninger med lengre tid fra utlysning til oppstart. Budsjetterte, prisjusterte kostnader for de 22 sambandene øker med i snitt 57 %. Dersom

enkeltkontrakter som ble lyst ut kort tid før kontraktsoppstart trekkes ut av utvalget, ville snittet vært på om lag 43 %. Statens vegvesen har også erfart at tiltak for å øke konkurransen ved utlysning av samband gir potensiale for store besparelser. Eksemplene viser at det er stort potensiale for økonomisk besparelse ved utlysning av anbud i god tid før kontraktsoppstart og ved å gjennomføre gode innkjøpsprosesser.

Det er kun fem av de 22 sambandene som er analysert som er lyst ut etter Stortinget fattet sitt vedtak om at det skal stilles krav til null- og lavutslipp. Det eksisterende datagrunnlaget gir ikke grunnlag for å estimere kostnadseffekten av miljøkrav. I grunnlagsdokumentet til Nasjonal transportplan 2018–2029 er årlig merkostnad til null- og lavutslipp ved utlysninger av riksvegferjesamband anslått til å være i størrelsesorden 250 mill. kr. når samtlige riksvegferjesamband er lyst ut med slik teknologi. Dette inkluderer kostnader til bruk av krav til null- og lavutslipp, miljø som tildelingskriterium, og kostnader til eventuelle oppgraderinger av strømmettet.

Halvparten av kostnadsdekningen i ferjemarkedet er billettinntekter. Utviklingen i inntekter har ikke holdt tritt med kostnadsveksten. Dette har resultert i at tilskuddet fra det offentlige øker som følge av kostnadsveksten.

#### Statens vegvesen anbefalte tiltak

På bakgrunn av de skisserte utfordringene og årsakene til disse relatert til det offentliges kjøp av ferjetjenester anbefaler Statens vegvesen følgende tiltak for utvikling av ferjemarkedet på lang sikt:

- **Samordning av oppdragsgiversiden:** For bedre samordning av oppdragsgiversiden tar Staten vegvesen gjennom en «Nasjonal ferjeplan» initiativ til å utarbeide en helhetlig og forpliktende strategi for kjøp av ferjetjenester på riks- og fylkesveg.
- **Bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser:** Gjennomføre tiltak internt i Statens vegvesen for å sikre bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser. Det anbefales at det iverksettes en prøveordning der staten går inn som eier av ferjemateriell for å opparbeide seg kunnskap og erfaringer ved bruk av alternative kontraktsformer.
- **Bedre styringsdata om ferjedriften:** Statens vegvesen får ansvar for å utarbeide IKT-løsninger som kan sikre bedre styringsdata for ferjedriften.

De anbefalte tiltakene vil bli gjort nærmere rede for i det følgende.

#### Organisering av det offentliges kjøp av ferjetjenester

Effektene og gjennomførbarhet av tiltakene for å styrke det offentlige kjøpet av ferjetjenester avhenger av organiseringen av ferjeforvaltningen. Oslo Economics peker på at tiltakene helhetlig nasjonal ferjeplan, standardisering og bedre data- og beslutningsgrunnlag krever koordinering på tvers av forvaltningsnivåer for å kunne implementeres. I forbindelse med analysen er ulike organisatoriske modeller for oppdragsgiversiden vurdert, fra overføring av all ferjeforvaltning til staten til overføring av all ferjeforvaltning til fylkeskommunene.

*Følgende organisatoriske tiltak som er vurdert:*

Overføre all ferje- forvaltning til staten	Felles innkjøps- enhet	Bruk av sams på alle ferje- samband	Fordeling av arbeids- oppgaver gjennom spesialisering	Økt sentral styring gjennom forskrift og rundskriv	<b>Dagens modell</b>	Overføre all ferje- forvaltning til fylkes- kommunene
--	------------------------------	--	---	--	--------------------------	---



Det er avdekket liten forskjell i de ulike organiseringsmodellenes mulighet til å realisere gevinster av foreslåtte tiltak, samtidig som omstillingskostnadene knyttet til større grad av sentralisering av kjøp av ferjetjenester er relativt sett høy. Når det gjelder organisatoriske tiltak påpeker Oslo Economics at anbefalingen om hvilke tiltak som skal implementeres avhenger om man vektlegger kostnadene eller nytten mest. Dersom man vektlegger nyttesiden anbefaler Oslo Economics å sentralisere i større grad. Dersom man vektlegges kostnadssiden bør dagens modell videreføres, men med økt sentral styring og spesialisering.

Statens vegvesen mener at tiltak som reduserer behov for koordinering på tvers av organisatoriske enheter vil gjøre det enklere å implementere tiltak og realisere gevinster. For Statens vegvesen er det tydelig at det er betydelige gevinster å hente ved standardisering og bedre koordinering av kjøp av ferjetjenester og oppfølging av kontrakter på riks- og fylkesferjesamband. Dette arbeidet anbefaler vi at en starter med umiddelbart. På grunn av det pågående arbeidet med regionreform ønsker ikke Statens vegvesen å komme med en klarere anbefaling om eventuell omorganisering av ansvar for kjøp av ferjetjenester mellom forvaltningsnivåer.

### Nasjonal ferjeplan

Oppdragsgiversiden består i dag av en rekke aktører med forvaltnings-, budsjett og operativt ansvar for kjøp av ferjetjenester. Det samarbeides på oppdragsgiversiden, men det eksisterer ingen overordnet strategi som samordner oppdragsgiversiden for å oppnå felles målsetninger, og å løse de felles utfordringene knyttet til konkurransesituasjonen i markedet, kostnads- og budsjettvekst, og fornying av ferjeflåten.

Statens vegvesen vil gjennom en «Nasjonal ferjeplan» ta initiativ til å utarbeide en helhetlig og forpliktende strategi for kjøp av ferjetjenester på riks- og fylkesveg, dette i samråd med aktuelle fylkeskommuner. Det overordnede målet med planen er å tilrettelegge for et velfungerende marked som sikrer at drift av ferjesamband i riks- og fylkesvegnettet kan anskaffes og leveres i henhold til krav til kostnader, fremkommelighet, sikkerhet og miljø i samsvar med samfunnets behov. Den nasjonale ferjeplanen bør bl.a. beskrive:

- Tiltak for bedre og mer koordinerte innkjøpsprosesser
- Tiltak for økt standardisering knyttet til ferjemateriell og infrastruktur
- Ferjedriftsstandard for riks- og fylkesvegsamband
- Tiltak for gode reserveferjeløsninger

- Tiltak for en tettere dialog med leverandørmarkedet (innenfor gjeldende regelverk om offentlige anskaffelser) om standardisering av ferjemateriell mm

Staten og fylkeskommunene forutsettes å legge planen til grunn ved sine kjøp av ferjetjenester. Ferjeplanen gjennomgås hvert 4. år parallelt med transportetatens arbeid med Nasjonal transportplan (NTP), for oppdateringer av ferjedriftstandard, bruk av nye innkjøpsformer, eller innføring av ny teknologi mm.

Formålet med planen vil ikke være å forplikte oppdragsgivere på alle områder innen kjøp av ferjetjenester, men å lage et forutsigbart rammeverk og handlingsrom for anskaffelsene for å sikre samordning og enhetlighet på oppdragsgiversiden. Forpliktelse til oppfølging av planen er viktig for å realisere potensialet for gevinst i størst mulig grad. Det anbefales derfor at planen utarbeides i samråd med fylkeskommunene. Ferjeplanen skal ligge til grunn for samhandling og avtaler, herunder standarder, maler ved konkurranseutsetting mm, mellom staten og fylkeskommunene.

Tilstrekkelig tid fra utlysning til oppstart er identifisert som en stor utfordring ved kjøp av ferjetjenester. For å redusere uforutsigbarheten i anskaffelsen av riksvegferjesamband, anbefales det at den nasjonale ferjeplanen vil ligge til grunn for rammestyring av kjøp av ferjetjenester på riksveg fremfor konkret behandling av hvert enkelt anbud som skal lyses ut. Dette vil gi mer forutsigbarhet ved utlysning av ferjesamband og gjøre det lettere å koordinere utlysninger på tvers av oppdragsgivere.

For at planen skal kunne legges til grunn for rammestyring av det offentlige kjøpet av ferjetjenester anbefales det at ferjeplanen inneholder en ferjedriftsstandard. Denne vil kunne være et nyttig verktøy for å sikre enhetlig tilbuds nivå på samband med likt trafikkvolum- og sammensetning, uavhengig av hvor i landet sambandet befinner seg. En ferjedriftsstandard vil også kunne gjøre det enklere å fastsette rammetilskuddsbehovet til fylkeskommunene.

Det er svært mange inngåtte kontrakter på riks- og fylkesvegferjesamband som løper ut i perioden 2018–2020. For å unngå at parallelle anbudskonkurranse og overlappende vedståelsesfrist reduserer konkurransen i ferjemarkedet ytterligere anbefales det at det i samråd med fylkeskommunene umiddelbart iverksettes tiltak for å koordinere kommende utlysninger, samt for å unngå en tilsvarende opphopning også i neste utlysingsrunde.

Det har blitt færre tilbud per konkurranse de senere årene. Det anbefales derfor å styrke markedskommunikasjonen og i større grad synliggjøre oppdragsgivers behov og strategier for fremtidige anskaffelser. Dette vil kunne øke interessen for ferjemarkedet og kan bidra til flere tilbud. Nasjonal ferjeplan, med informasjon om mål og behov, vil være et viktig redskap i det markedsrettede arbeidet.

#### *Standardisering – del av Nasjonal ferjeplan*

Ferjeflåten er relativt liten, samtidig som ferjene har lang levetid. Det er derfor viktig at oppdragsgiversiden har et helhetlig perspektiv på ferjeflåten for å unngå at ferjer i for stor grad tilpasses konkrete samband. Det anbefales at det utarbeides avtalebaserte standarder

mellom stat og fylkeskommunene som skal ligge til grunn ved utlysning av ferjekontrakter. Standardene skal sikre at:

1. Bilferjene kan transportere alle kjøretøy som på lovlig vis kan kjøre på norske veger
2. Tilbudet er tilgjengelig for alle trafikantene
3. Enhetlig kobling sjø/land

Statens vegvesen vil ta initiativ til arbeid med standardisering i samråd med fylkeskommunene og næringen. Det er mange samband som skal lyses ut i den nærmeste fremtid, både på riks- og fylkesveg. Standardisering er derfor et tidskritisk tiltak som bør iverksettes raskt for å unngå usikkerhet om hvilke standarder som skal gjelde fremover. Deler av dette tiltaket anbefales derfor at iverksettes som strakstiltak, i dialog med markedet.

#### *Bedre data- og beslutningsgrunnlag*

Det genereres store mengder data gjennom ferjedriften og ved kjøp av ferjetjenester. Det eksisterer imidlertid ikke et system hvor all informasjonen ligger samlet hvor det er enkelt å hente ut data som grunnlag for analyser. Noen unntak er Ferjedatabanken (trafikkstatistikk) og KOSTRA, der deler av opplysningene er samlet. Som tiltak for å få bedre beslutningsgrunnlag for offentlig budsjettstyring og helhetlige strategier i ferjedriften anbefales det derfor at Statens vegvesen får ansvar for å utarbeide IKT-løsninger som bedre kan sikre samlet styringsdata av ferjedriften på riks- og fylkesveg. Det forventes også at bedre datafangst vil bidra til mer effektiv og bedre gjennomføring av alle fasene i hver enkelt kontrakt, både i planleggings-, anskaffelses- og kontraktsoppfølgingsfasen.

Det anbefales at rapportering til løsningen forskriftsfestes. Deler av dataene som genereres i ferjedriften er konfidensielle og systemet må utarbeides på en måte som gjør at hver enkelt innkjøper har tilgang til disse opplysningene for de sambandene de er ansvarlig for. Ikke konfidensielle data bør det lages åpne løsninger for.

#### Bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser

Statens vegvesen har i dag 15 årsverk med operative oppgaver innen kjøp av ferjetjenester i regionene, samt 5 årsverk i Vegdirektoratet. Ansvaret for kjøp av ferjetjenester er fordelt på fire regioner. Regionene er ansvarlige for 17 riksvegferjesamband, tillegg til at regionene gjennom sams vegadministrasjon forestår kjøp av ferjetjenester på fylkeskommunale samband i 7 av 11 fylkeskommuner med ferjedrift. I fylkeskommunene er det anslagsvis 10 årsverk som arbeider med kjøp av ferjetjenester.

Tid fra utlysning til oppstart av ferjekontrakter er identifisert som en medvirkende årsak til utfordringene i ferjemarkedet. Oslo Economics viser til at den viktigste årsaken til dette ligger internt i ferjeforvaltningen. Det kan være at man starter for sent med planlegging av utlysning, planleggingen blir forsinket underveis, ikke tilstrekkelig tid til politisk godkjenning, og at beslutningsgrunnlaget som utformes ikke er godt nok.

Statens vegvesen har i dag styringsprosesser knyttet til kjøp av ferjetjenester og oppfølging av kontrakter. Statens vegvesen mener imidlertid at det er rom for ytterligere tiltak for at vi

skal bli en mer enhetlig, profesjonell og effektiv innkjøper. Det anbefales derfor at det gjennomføres tiltak internt i Statens vegvesen for å sikre bedre og mer profesjonelle innkjøpsprosesser, med fokus på å sikre tilstrekkelige ressurser og rett kompetanse til å gjennomføre oppgaver knyttet til kjøp av ferjetjenester til rett tid og på en best mulig måte. Vi mener potensialet er stort på grunn av verdien på den tjenesten som anskaffes, og de store kostnads- og budsjettmessige konsekvensene av for lite profesjonell og enhetlig gjennomføring av anskaffelsene og oppfølgingene av kontrakten. Verdien på en ordinær riksvegferjekontrakt er på mellom 1–2 mrd. kr, mens de største kontraktene har en verdi på opptil 4–5 mrd. kr. Det har funnet sted en betydelig konsolidering og profesjonalisering på tilbydersiden, og det er viktig at vi som innkjøper møter denne utviklingen på en god måte, for å sikre at vi får den tjenesten vi har behov for, både ved utlysning og oppfølging av kontraktene.

Statens vegvesen tilbyr i dag administrative tjenester innen kjøp av ferjetjenester til fylkeskommunene. De administrative tjenestene tilbys gjennom sams vegadministrasjon. Det forventes at innføring av tiltak for å styrke den innkjøpsfaglige kompetansen innen kjøp av ferjetjenester i Statens vegvesen vil føre til at fylkeskommunene i større grad ønsker å bruke Statens vegvesen til kjøp av ferjetjenester. Et sterkt innkjøpsfaglig miljø på kjøp av ferjetjenester i Statens vegvesen vil også gjennom samarbeid og erfaringsutveksling kunne gi positive effekter for fylkeskommuner som kjøper inn ferjetjenester selv.

#### Prøveordning med statlig eierskap til materiell

Innenfor dagens modell for kjøp av ferjetjenester har ferjeselskapet ansvar for både ferjemateriell og drift. Oslo Economics har ikke klare funn på at dagens modell gir redusert måloppnåelse eller ineffektiv ressursbruk i ferjedriften. Tilgang til kapital og materiell kan imidlertid være mulige etableringshindre og bidra til redusert konkurranse gjennom at potensielt effektive aktører ikke får drifte ferjesamband. Videre kan dagens modell med totalansvar og lange kontrakter bidra til mindre fleksibel og dyrere drift når gjelder tilpasning av kapasitet til behov.

For at Statens vegvesen skal kunne opparbeide seg kunnskap og erfaringer om virkninger på konkurranse/nyetablering ved bruk av alternative kontraktsformer, og om muligheten for kortere driftskontrakter gir mer fleksibel drift, anbefales det at det iverksettes en prøveordning med ett tilbud der staten går inn som eier av ferjemateriell.

#### **Virkninger av anbefalte tiltak**

##### Samfunnsøkonomi

Omsetningen i ferjemarkedet var på 5 mrd. kr. i 2015. Om lag halvparten av dette er tilskudd gitt gjennom det offentlige kjøp av ferjetjenester, mens resten er i all hovedsak finansiert gjennom billettinntekter. Det forutsettes at gjennomføring av tiltakene resulterer i en permanent økning i produktivitetsveksten i ferjemarkedet, og at ferjeforvaltningen gradvis oppnår lavere priser for ferjetjenestene etter hvert som kontraktene blir utlyst på nytt. Det forventes ikke full effekt av foreslåtte tiltak før alle kontrakter er lyst ut på nytt.



Oslo Economics anslår at dersom vi forutsetter at tilskuddsbehovet ved realisering av foreslåtte tiltak reduseres med 10 %, og økt produktivitsvekst på 0,25 %, så vil samlet netto nytte av tiltakene være 4 118 mill. kr. (nåverdi) og gevinst for offentlige budsjetter på 2 836 mill. kr. gjennom analyseperioden (frem til 2050). Resultatene er svært usikre. Det er imidlertid gjennomført en følsomhetsanalyse som viser at selv ved en svært lav produktivitsvekst så vil tiltakene være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

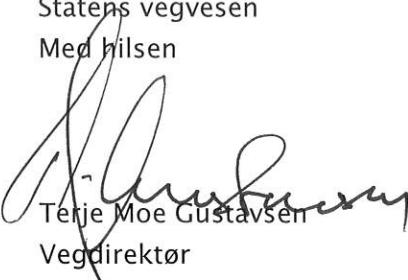
Gevinstrealiseringen er usikker og avhenger av en rekke faktorer, blant annet vil innretningen av tiltakene avhenge av hvordan en organiserer det offentliges kjøp av ferjetjenester. Koordinering, standardisering og forpliktelse vil være av stor viktighet for realisering av gevinstpotensialet.

#### Administrative kostnader i Statens vegvesen

Administrative kostnader relatert til kjøp av ferjetjenester er i dag lave sett i forhold til det offentliges direkte kostnader knyttet til kjøp av ferjetjenester. Anslagsvis 20 årsverk i Statens vegvesen (totalt sams og riksveg) og 10 årsverk i fylkeskommunene. Implementering av de anbefalte tiltakene vil medføre noe økte administrative kostnader til Statens vegvesens kjøp av ferjetjenester, i hovedsak knyttet til oppgaver for samordning av oppdragsgiversiden.

Statens vegvesen

Med hilsen



Terje Moe Gustavsen

Vegdirektør

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*

