



KOMMUNAL- OG MODERNISERINGS-
DEPARTEMENTET
Postboks 8112 DEP
0032 OSLO

Dato: 08.03.2017
Vår ref.: 2017/1194-3
Saksbehandlar: bjomidt
Dykkar ref.:17/589-2

Innspel til rapport om kostnadsnøkkelen for båt og ferje

Vi viser til brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet frå 7.2.2017, der fylkeskommunane vert inviterte til å koma med innspel til rapporten «*Utgiftsbehov til ferjer og hurtigbåter*». Fylkesrådmannen i Hordaland er nøgd med at det no vert arbeidd med å laga ein kostnadsnøkkel for ferjer som betre skal fanga opp variasjonane i utgiftsbehova mellom fylkeskommunane. Men det er også viktig å fokusera på dei totale utgiftsbehova. Fornyng av ferjeflåten er svært viktig for å få til eit «grønt skifte», regionbygging og god mobilitet i heile fylket og i landet. Det er eit stort behov for auka midlar til å finansiera kostnadane som følgjer av nye anbod. Den tredje merknaden frå fylkesrådmannen er knytt til ordninga med ferjeavløysingsmidlar for fylkesveg.

Ny kostnadsnøkkel

I dagens kostnadsnøkkel nyttar ein berre talet på ferjesamband i kvart fylke for å anslå kostnadsbehovet. Men det er store variasjonar i PBE ÅDT og strekningslengde på sambanda i fylket. Det mest trafikkerte sambandet i Hordaland i 2016 målt i PBE ÅDT, er Hufthamar – Krokeide. Lengda på dette sambandet er 13000 meter. Sambandet Masfjordnes- Duesund, med lengde 750 meter, har ein PBE ÅDT som berre er ein sjettedel av trafikken på Hufthamar - Krokeide

I rapporten frå Møreforskning vert det foreslått eit nytt kriterium i kostnadsnøkkelen for ferjer- ein metode som ikkje berre er basert på tal samband, men også på strekningslengde og tal PBE ÅDT. Med grunnlag i denne metoden er det presentert to modellar – ein median modell og ein sambandsmodell.

Fylkesrådmannen meiner at begge modellane som Møreforskning har vurdert er betre og meir treffsikre enn dagens modell. Men den sambandbaserte tilnærminga gir det mest nøyaktige anslaget over kostnadsbehov. Møreforskning har samla inn data for kvart samband, og Hordaland fylkeskommune meiner det er rimeleg at ein legg dette datamaterialet til grunn for ny modell.

Auke i driftsutgiftene vil gradvis bli fanga opp i inntektssystemet, ved at kostnadsvektene blir justerte på grunnlag av innrapporterte Kostra-tal. Det vert likevel særskilt vist til den ekstraordinære kostnadsauken ein står overfor ved nye anbod som er nærare omtala nedanfor.

Auka kostnader ved nye anbod

Stortinget har i vedtak frå 1.12.2015 bedt regjeringa iverksetja tiltak som sikrar at alle fylkeskommunale og kommunale ferjer og hurtigbåter nyttar låg- eller nullutsleppsteknologi ved nye anbod og på ruter i eigen regi. Krav om bruk av ny grøn teknologi, kombinert med behovet for erstatta ein gamal ferjeflåte og at førstegenerasjons ferjekontraktar var for lågt prisa frå reiarlaga, har gjeve ferjefylka store økonomiske utordningar. For Hordaland fylkeskommune utgjør dette om lag 300 mill.kr. i årleg ekstrakostnad.

I Hordaland har fylkeskommunen 17 ferjesamband, fordelt på 5 rutepakkar, som no har vore ute på anbod. I konkurransen er det stilt krav om reduksjon av CO₂-utslepp og energiforbruk, i tillegg til at miljø er vekta med 30 prosent i konkurransen. Det er ikkje stilt alderskrav til fartøya og det er opp til operatør å velja framdriftsteknologi for dei einskilde sambanda. Rutepakke 1, som omfattar 7 samband, er tildelt Fjord 1. Netto kostnadsauke for Hordaland fylkeskommune for denne rutepakken er estimert til om lag 1,1 milliard kroner (om lag 100 MNOK per år) i tillegg til ein eingangsinvestering i 2019/2020 på om lag 170 MNOK. Fylkeskommunen sine meirkostnader for rutepakke 1 fordeler seg slik:

- Om lag 165 MNOK er knytt til miljøtiltak (investering fråtrekt støtte og driftsinnsparing). Dette utgjør 4-5 % av brutto kontraktsverdi.
- Fylkeskommunen sine miljøkrav og konkurranseutforming, kombinert med at gjennomsnittsalderen på ferjeflåten i landet er svært høg, har resultert i ei satsing på nybygg. Fylkeskommunen sine meirkostnader som følgje av dette er av DNV GL estimert til om lag 350 MNOK (i underkant av 10% av brutto kontraktsverdi, og ca. 1/3 av årlig netto kostnadsauke). Denne kostnaden vert ikkje omfatta av verkemiddelapparatet for meir miljøvenlege ferjer.
- Øvrige meirkostnader er knytt til kostnadsetterslep og inntektsetterslep

Rutepakke 2, 3, 4 og 5 består av totalt 10 samband og 13 hovudferjer. Det pågår no forhandlingar om drift av rutepakkane. Om det vert inngått kontraktar på om lag same ambisjonsnivå knytt til miljø som for rutepakke 1, samt at ein legg til grunn eit gjennomsnittleg investeringsnivå per samband tilsvarande rutepakke 1, vil dette gje fylkeskommunen meirkostnader tilsvarande 1,7 milliard kroner for dei øvrige rutepakkane i åra 2020-2029.

Ferjeavløysing

I Hordaland er det fleire ferjestrekningar som kan vera aktuelle for ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Slik ordninga er i dag, vil fylkeskommunen ved ferjeavløysing kunna behalda og øyremarka det gjennomsnittlege sambandsbeløpet (justert for endringar i drifts- og vedlikehaldsbehovet til fylkesveg i utgiftsutjamninga) til finansiering av det avløysande bruprojektet i 40 år. Forslaga til endra kostnadsnøkkel vil venteleg medverka til at det blir betre samsvar mellom dei faktiske utgiftene ein har til eit ferjesamband og den summen som vil bli trekt ut av inntektssystemet og gå inn i ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Det må i det vidare arbeidet med ein ny kostnadsnøkkel presiserast korleis denne endringa innverkar på beløpet som kan stillast til disposisjon i ferjeavløysingsordninga.

Rune Haugsdal
Fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
Fylkesdirektør samferdsel

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.