



<b>DATO</b>	20.08.2014	<b>ARKIVSAK</b>		<b>ARKIVNR</b>	
<b>TIL</b>	Økonomiavdelinga				
<b>FRÅ</b>	Oddmund Sylta				
<b>KOPI TIL</b>	Håkon Rasmussen				

## Om Kommuneproposisjonen 2015 og ny sektornøkkel for båt og ferje

I Kommuneproposisjonen for 2015 vert det lagt opp til ny sektornøkkel og modell for fordeling av statlege midlar knytt til båt og ferje. Modellen er ikkje landa, men det vert vist til eit pågåande arbeid i KMD, SD og Vegdirektoratet fram mot statsbudsjettet for 2015.

I proposisjonen vert det vist til at dagens kostnadsnøkkel generelt vektar båt og ferje for tungt, medan buss og bane er for svakt vekta samanlikna med den faktiske ressursbruken. For Hordaland er dette også tilfelle – vi nyttar mindre til båt og ferje og meir til buss og bane enn det som ligg til grunn i fordelingsnøkkelen for kollektivtransport.

Skyss har ikkje dei nødvendige data som gjer det mogleg å berekne dei kostnadsmessige konsekvensane av ny fordelingsnøkkel. Det vil være av stor verdi å raskt få innsikt i nasjonale talgrunnlag for å påverke og planlegge komande budsjettår.

Under vert det gitt nokre sentrale nøkkeltal for båt og ferjesambanda og nokre generelle vurderingar av forslaga og signala gitt i kommuneproposisjonen.

### Nokre fakta om båt- og ferjesamband i Hordaland

#### *Ferjesamband 2014*

<b>Samband</b>	<b>Gj.sn. alder</b>	<b>Utseilt distanse</b>	<b>Antal passasjerar</b>	<b>Antal køyretøy</b>	<b>Antal PBE</b>
16 samband*	28 år	1 440 000 km	4 380 000	2 256 000	3 187 000

\* 20 hovudferjer (4 samband har 2 ferjer)

Kontraktperioden for dei ulike rutepakkane utgår i 2016, 2017 og 2018. Neste generasjons anbod vil kunne medføre auka kostnader som følge av naudsynt utskifting av materiell (nær halvparten av dagens ferjer er mellom 30 og 40 år), nye krav til miljø og teknologi, samt kontraktmessige konsekvensar. Fleire av sambanda går i dag med tap for operatør.

## Båtsamband 2014



Samband	Utseilt distanse	Antal passasjerar	Driftsutgifter 2013	Driftsutgifter 2014
12* samband	907 450	933 500	87 mill kr	135 mill kr

\* 14 båtar (1 samband har 3 båtar)

Skyss har inngått nye båtkontraktar, både brutto- og nettokontraktar, med oppstart 01.01.2014. Desse 2. generasjonsanboda har gitt auka driftsutgifter på om lag 48 mill kr pr år.

### Vurderingar - ny fordelingsnøkkel

Eit generelt signal er ønskje om mest mogleg objektive kriteria som er eigna til å fange opp forskjellar i fylkeskommunane sine utgifter.

For båt er det førebelse lagt til grunn ein «fylkesfaktor for drift av båtar», med grunnlag i gjennomsnittleg driftsutgifter til båt pr innbyggjar frå perioden 2010-2012.

Konkret vil forslaget knytt til båt gi eit uheldig utslag for Hordaland, då gapet mellom dagens årleg kostnader og kostnadane i perioden 2010-2012 er vesentleg (jf. kostnadsauken frå 2013 til 2014 på om lag 48 mill kr.).

For ferje er det forslag om at andel ferjesamband skal leggjast til grunn som kriterium. Det vert vist til at det er stor samanheng mellom andel ferjesamband og utgifter, samt utseilt distanse. Andel ferjesamband vert sett som eit objektivt kriterium, som i mindre grad kan påverke kriterieverdiane samanlikna med utseilt distanse. Konsekvensen kan bli ei standardisering av tilbodet, der fleire samband er kjenneteikna av gjennomsnitlege krav i eit nasjonalt perspektiv.

Vår vurdering er at kunn å leggje antal ferjesamband til grunn ikkje vil fange opp vesentlege kostnadsdrivarar, som:

- Km/time-produksjon på sambandet
- Frekvens i ruteproduksjon (antall avgangar)
- Antall ferjer på sambandet
- Miljøkrav
- Krav om beredskap og reservefartøy
- Lokale og tidsmessige forskjellar i konkurransesituasjonen ved offentlige anbud
- Ansvars- og usikkerheitsprising av tilbydar ved anbudskonkurranser (brutto-/nettokontrakter, kvalitet av anbudsgrunnlaget)

Dersom Hfk har høgare utgifter på ferjesambanda sine i forhold til landsgjennomsnittet, så kan Hfk vente seg ei underdekning. Sjølv ein modell som tar med seg utseilt distanse og antall fartøy på sambandet, vil ikkje nødvendigvis klare å dekke utgiftene til høgkvalitets-/høgkravsamband. Som nemnt manglar vi naudsynte data for å kunne berekne korleis fordelinga vil slå ut for Hordaland samanlikna med andre fylke.