



FYLKESRÅDSSAK

Sak 261/16

Løpenr.: 42499/16
Saknr.: 16/6910-4
Ark.nr.: N02&41SAKSARKIV
Dato: 07.11.2016

Til: Fylkesrådet
Fra: Fylkesråd for samferdsel og miljø

RAMMEBETINGELSER OG FUNKSJONSKRAV ANBUD FERGERUTER

Innstilling:



1. De økonomiske rammebetingelsene i form av inntektssystemet for fylkeskommunene, og de endringer som er skjedd i forhold til fordelingen av rammetilskudd til drift av fylkesvegfergesambandene, utgjør den største beskrankningen ved utformingen av kravspesifikasjoner og hva det bes om tilbud på i neste runde med fergeanbud.
2. Fergeanbudene med oppstart i perioden 2020-2021 utformes på grunnlag av dagens rutetilbudet og fergestørrelser.
3. For fergesambandet Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby legges det til grunn ombygging/nybygg av fergekaien på Storstein slik at det kan settes inn en 50 PBE ferge i dette sambandet ved oppstart av neste kontrakt.
4. I de sambandene der det, basert på dagens tilbud, kan oppstå kapasitetsproblemer på grunn av trafikkvekst, må det gjennomføres tiltak for å bremse trafikkveksten. Tiltak som å utvide åpningstiden i sambandene, økt antall avganger eller økt fergestørrelse, legges ikke til grunn ved utlysning av anbudene for perioden fra 2020/2021.
5. Det stilles strenge miljøkrav i forbindelse med utlysning av anbud på fergedrift i Troms.
6. Ved utlysning av anbudene for neste kontraktsperiode stilles det krav om at hovedfergene som skal trafikkere det enkelte samband ikke skal være bygd før år 2000. Det gjøres et unntak fra dette for sambandet Hansnes – Stakkvik, som påregnes nedlagt i løpet av neste kontraktsperiode. For reserveferger stilles det ikke krav i forhold til maks alder eller byggeår, men det bør stilles krav om at fergen skal ha passasjersalong på eller over bildekket.
7. For sambandene Lyngseidet – Olderdalen, Breivikeidet – Svensby og Stangnes – Sørrollnes innarbeides kravet om kafedrift som en opsjon som skal prises særskilt i kontraktene.

8. For sambandene Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby og Stornes – Bjørnerå innarbeides kravet om heldøgnsberedskap for blålysetatene som en opsjon som skal prises særskilt i kontraktene. Disse opsjonen skal ikke benyttes før det foreligger skriftlig avtale med ambulansetjenesten og den enkelte kommune om å dekke hele kostnaden ved å innføre en slik beredskap.
9. Dersom fergesambandet Brensholmen – Botnhamn blir tatt inn som ett av de sambandene fylkeskommunen mottar tilskudd til drift av gjennom rammetilskuddsordningen, går Fylkestinget inn for at sambandet blir lagt inn i en av driftskontraktene.
10. For utlysning av neste runde med anbudskontrakter deles fergesambandene i Troms inn i 5 kontrakter:

Kontrakt nr	Samband	Kontrakts- lengde	Fergestørrelse	Ruteoppsett
1	Hansnes - Stakkvik	5+3	24 PBE	Som i dag
2	Belvik - Vengsøy Mikkelvik - Bromnes Rotsund - Havvnes - Uløybukt			Opsjon i eksisterende kontrakt foreslås benyttet 3-5 år med krav om at sambandene skal elektrifiseres.
3	Revsnes - Flesnes Stangnes - Sørrollnes Stornes – Bjørnerå Reserveferge	10	75 PBE 70 PBE 50 PBE 60 PBE	Som i dag Som i dag Som i dag
4	Svensby - Breivikeidet Lyngseidet - Olderdalen Reserveferge	10	75 PBE 75 PBE 50 PBE	Som i dag Som i dag
5	Hansnes - Vannøy - Karlsøy Storstein - Lauksundskaret – Nikkeby Brensholmen – Botnhamn Reserveferge	10	60 PBE 50 PBE 50 PBE 50 PBE	Som i dag Justert Som 2016

11. Sommerfergesambandet Andenes – Gryllefjord tas ikke inn som en del av de faste driftskontraktene.

...

...

Saksutredning:

Anbefalingene i dette notatet bygger på en gjennomgang av dagens situasjon i de enkelte fergesambandene i Troms¹. Det er per i dag 12 helårs fergesamband i fylket som alle er fylkesvegsamband. Sambandet Bjarkøy – Sandsøy – Grytøy legges ned i 2018 og erstattes med bruer og tunnel, det er derfor ikke gjort vurderinger knyttet til dette sambandet i notatet.

I forbindelse med forberedelsen av saken er det gjennomført et åpent dialogmøte den 27.10.2016. Referatet er vedlagt saken.

¹ Vedlegg 1

Alle fergesambandene har opplevd trafikkvekst i perioden 2010-2015, noen mer enn andre.

Basert på det rutetilbudet som gjelder for det enkelte samband i 2016 og den faktisk registrerte trafikken i 2015, er det foretatt framskrivninger av etterspørselen (målt i antall PBE transportert totalt per år) for hvert av sambandene. Framskrivningen er gjort i scenarier lav vekst (1% økning per år), middels vekst (2% økning per år) og høy vekst (5% økning per år).

Denne beregnede etterspørselen per år er sett opp mot det tilbudet som gis i det enkelte samband iht rutetabellene for 2016, målt i antall PBE km tilbudt. Dette gir en beregnet kapasitetsutnyttelse per år i perioden 2020-2029 som grunnlag for å vurdere hvorvidt det er behov for å styrke tilbudet i perioden.

Analysen viser her at det er ett samband i Troms der det er behov for å styrke tilbudet i neste kontraktperiode; Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby. Det planlegges derfor å øke kapasiteten i dette sambandet ved å bytte ut dagens 25 PBE ferge med en 50 PBE ferge når neste kontraktperiode starter. Dette betyr også at fergekaaien på Storstein må bygges om/oppgraderes for å kunne ta imot en større ferge. Arbeidet med oppgradering av fergekaaien på Storstein er derfor foreslått tatt inn i budsjettet for 2017 og økonomiplan perioden 2017-2020.

For de øvrige sambandene legges det til grunn at dagens tilbud vil være tilfredsstillende for å dekke etterspørselen også i den neste kontraktperioden. Men god og detaljert registrering av ulike typer statistikk vil være en forutsetning for å kunne gjøre løpende vurderinger av behovet for justering av tilbudet.

Dersom fergesambandet Brensholmen – Botnhamn blir tatt inn som ett av de sambandene fylkeskommunen mottar tilskudd til drift av gjennom rammetilskuddsordningen, går Fylkestinget inn for at sambandet blir lagt inn i en av driftskontraktene.

Satsingen på miljøvennlig framdriftsteknologi vil være et hovedfokus i neste kontraktperiode. Stortinget har oppstilt en forventning om at kollektivtrafikken i Norge i hovedsak skal være over på null- og lavutslippsteknologi i løpet av 2025. Dette betyr at man i arbeidet med anbudsgrunnlagene for de kontraktene som skal gjelde fra 2020 til 2029, må innarbeide krav til denne typen teknologi. I denne omgang ser det ut til å være overgang fra dieselmekanisk drift til elektrisk drift eller hybrid diesel/elektrisk som er det mest realistiske i forhold til å nå målsetningen.

Kostnadene til fergedriften økte betydelig i perioden fra 2010 til 2014, fra 2015 har man derimot opplevd en nedgang i kostnadsnivået som bl.a. trolig skyldes fallende oljepriser og rentenivå. I Troms har man, i motsetning til hva Statens vegvesen opplever, sett en nedgang i kontraktskostnadene i de siste anbudene som var lyst ut i hhv 2013 og 2015. Dette er en positiv utvikling, men endringer i konkurransesituasjonen i fergemarkedet kan påvirke denne trendene.

Kostnadsnivået for kommende kontrakter vil også være avhengig av at det stilles rasjonelle og funksjonelle krav til de løsningene man etterspør. Ønsker om større og raskere ferger og flere avganger vil være med på å drive kostnadene oppover.

Omleggingen av inntektssystemet fra og med 2015 medfører at rammene til drift av fylkesvegsambandene er blitt trangere enn tidligere. Samtidig vil det for Troms sin del være store beløp til fergedrift som går tapt på grunn av den nye modellen for beregning av fergeavløsningsmidler til fylkesvegprosjekter.

De 6 kontraktene som i dag regulerer driften av fergene i Troms er inngått og utløper på ulike tidspunkt. I noen av kontraktene er det lagt inn mulighet for forlengelse, mens noen kontrakter ikke har denne mulighetene. Utløpsdatoen for de fleste kontraktene er satt til 31.12.2019, som betyr at de fleste fergesambandene skal starte opp på ny kontrakt på samme dato.

Det at kontraktene utløper på samme dato og at denne datoen er 31.12. vil gi store utfordringer dersom det i neste kontraktperiode er nye operatører som skal inn og overta driften. Overtagende operatør vil få en utfordring med å skulle starte opp driften i mange samband samtidig og at mye av forberedelsene til oppstart vil måtte skje i uken mellom jul og nyttår. Det anbefales derfor at man, i forhandling med hver enkelt operatør som driver dagens kontrakter, benytter deler av de opsjonsperiodene som er lagt inn i kontraktene slik at oppstarten av nye kontrakter spres ut over en lengre periode og legges til mer passende datoer i løpet av året.

Som et tiltak for å holde kontraktskostnadene nede og å forenkle den administrative oppfølgingen av kontraktene, men samtidig legge til rette for at mindre aktører kan delta i konkurransen, foreslås det at dagens 6 kontrakter for fergedrift i Troms, reduseres til 5:

Kontrakt nr 1	Hansnes – Stakkvik
Kontrakt nr 2	Belvik-Vengsøy Mikkelvik-Bromnes Rotsund-Havnes-Uløybukt
Kontrakt nr 3	Revsnes – Flesnes Stangnes – Sørrollnes Stornes – Bjørnerå
Kontrakt nr 4	Svensby – Breivikeidet Lyngseidet – Olderdalen
Kontrakt nr 5	Hansnes – Vannøy – Karlsøy Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby Brensholmen – Botnhamn

Dette vil samle ferger med ca lik størrelse og funksjonskrav i samme kontrakt og gjøre det enklere å stille felles krav til reservefartøy for sambandene som inngår i samme kontrakt.

På de tre sambandene Stangnes – Sørrollnes, Svensby – Breivikeidet og Lyngseidet – Olderdalen legges det opp til at det bes om opsjon på kafedrift som i dag.

I to av sambandene; Stornes – Bjørnerå og Storstein – Lauksundskaret – Nikkeby, vil det bli bedt om pris for en opsjon med heldøgnsberedskap på fergene. En innløsning av en slik opsjon forutsetter at Staten og kommunen dekker hele den merkostnaden en beredskapsløsning medfører, da det er de som er ansvarlige for ambulanseberedskap, brannberedskap, primærhelsetjenesten og annen beredskap for innbyggerne.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Det er grunn til å forvente en kostnadsøkning i neste runde med anbudsutlysning av fergesambandene i Troms. Men ved å legge dagens tilbud til grunn ved konkurranseutsettingen, har vi et godt utgangspunkt for å anslå den framtidige kostnaden.

Finansieringen av fergedriften er beheftet med en viss usikkerhet både med tanke på endringen i inntektssystemet for fylkeskommunene, en eventuell kommende omlegging av dette systemet og i forhold til framtidig kostnadsutvikling i fergedriften.

Samtidig medfører realiseringen av to fergeavløsningsprosjekter, og den nye modellen for beregning av fergeavløsningsmidler, et fylkeskommunen må finne dekning for ca 8 mill kr til fergedriften i årene som kommer, på grunn av at midler til drift overføres til fergeavløsning.

Dersom fergesambandet Brensholmen – Botnhamn skal driftes som et helårssamband, medfører dette at kostnadene til fergedriften vil øke med anslagsvis 22-24 mill kr per år. Dersom dette ikke blir kompensert gjennom rammetilskudd for dette sambandet, vil finansieringen av driften måtte finnes ved å nedlegge andre tilbud, kutte i det øvrige rutetilbudet og å øke takstene.

De nye fergekontraktene vil ha oppstart i 2020 og 2021, i henhold til økonomiplanen skal det fra og med 2020 være foretatt en reduksjon av rammen til samferdsel på nesten 64 mill kr i forhold til rammen i 2016. Dette skjer samtidig med at kapitalkostnadene knyttet til investeringer i store fylkesvegprosjekter øker dramatisk.

Det legges til grunn at anbudene utformes slik at fergedriften kan opprettholdes innenfor de gjeldende økonomiske rammer. I utformingen av kontraktene vil det derfor bli lagt vekt på å skape fleksibilitet i forhold til justeringer av tilbud og kostnader.

Konkurransesutsetting av alle disse sambandene samtidig kan kreve at det i den perioden da konkurransegrunnlagene skal klargjøres, må hentes inn ekstern bistand til å ferdigstille anbudsokumentene.

Tromsø, 07.11.2016

Ivar B. Prestbakmo
fylkesråd for samferdsel og miljø

Vedlegg:

- 1 – Notat rammer og funksjonskrav anbud fergeruter i Troms
- 2 – Referat fra dialogkonferanse ferger 27.10.2016

...