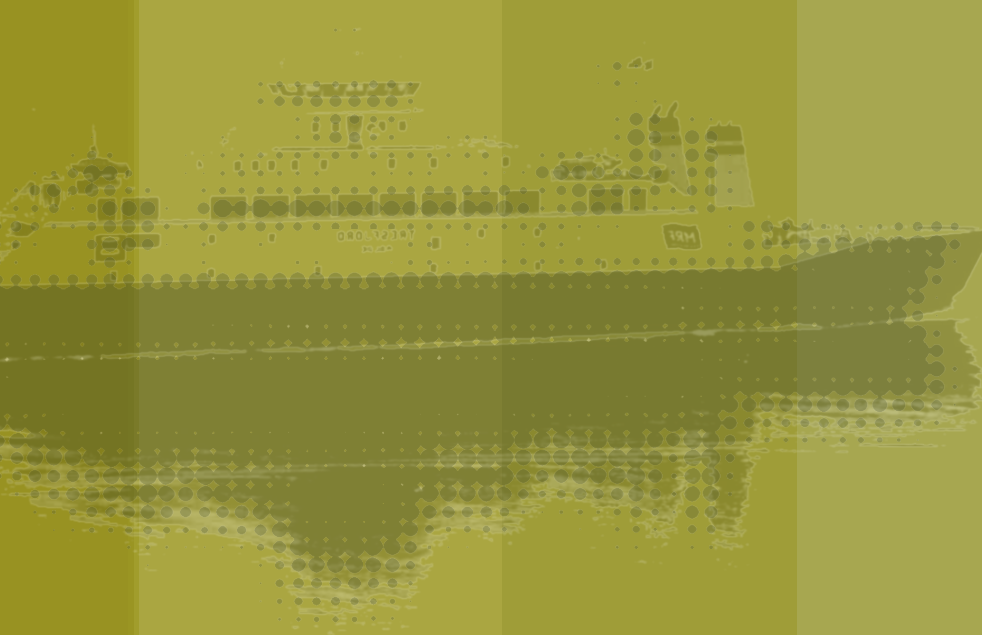


# FERJESTRATEGI for Møre og Romsdal 2006-2015



Fylkestinget sak T-70/05 A  
Samferdselsutvalet sak Sa-80/05 A



Møre og Romsdal fylke



# Ferjestrategi for Møre og Romsdal

## HEILSKAPLEG TENKING MED BRUKAREN I SENTRUM

- sjå riks- og fylkesvegferjer under eitt
- utvikle eit tett og forpliktande samarbeid om bestilling av ferjetenester med Statens vegvesen (samarbeidsmodell)
- Møre og Romsdal fylke og kommunane skal vere høyringsinstans for ferjedrift på same måte som for riksveginvesteringar
- ta i bruk gjennomgåande billetteringssystem
- etablere ei konkurransenøytral ruteinformasjonstjeneste
- universell utforming skal leggjast til grunn for både transportmidlar og informasjonsformidling

## FERJETILBOD FOR I DAG OG FOR FRAMTIDA

- heve den nasjonale minstestandarden for ferjetilbodet opp til nivået på standardkrava/minstekrava frå fylkestinget i Møre og Romsdal
- den nye minstestandarden skal leggjast til grunn ved anbudsutlysingar av riksvegferjesambanda
- raskare fornying av ferjeflåten
- fleire gassferjer
- effektiviseringsgevinsten skal tilbakeførast til fylket

## TILPASSA INNKJØPS- OG KONTRAKTFORMER

- forhandlingar om kvalitetskontraktar som alternativ til anbod
- eventuelle anbudsutlysingar basert på nettokontraktprinsippet
- tilpasse innkjøps- og kontraktformer for å sikre det beste tilbodet til ei kvar tid

**STANDARDKRAV/MINSTEKRAV TIL FERJETILBODET 2006-2015**  
**Standardkrav og ÅDT PBE gjeld pr strekning**

**Kvardagar**

\*trafikk pr døgn i PBE

<b>STAMVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse S1 Ev 1500-3000*	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
<b>Fylkets forslag</b>	<b>24 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>38</b>	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b>	<b>2 timer</b>
NTP-standard	24	2 %	35	1/2-t. 06.00-20.00	2 1/2 time
<b>STAMVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse S2 Ev < 1500	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
<b>Fylkets forslag</b>	<b>24 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>38</b>	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b>	<b>2 timer</b>
NTP-standard	18	3 %	30	1/2-t. 07.00-19.00	6 timer
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse Rv1 Rv > 1500 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
<b>Fylkets forslag</b>	<b>24 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>38</b>	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b>	<b>2 timer</b>
NTP-standard	18	3 %	30	1/2-t. 07.00-19.00	6 timer
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse Rv2 500-1500 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
<b>Fylkets forslag</b>	<b>19 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>32</b>	<b>1/2-t. 07.00-20.00</b>	<b>5 timer</b>
NTP-standard	16	3 %	25	1/2-t. 07.00-18.00	-
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse Rv3 ÅDT 100-500 PBE	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
<b>&lt; 4000m</b>	<b>17 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>25</b>	-	-
<b>- 4001-9000m</b>	<b>16 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>16</b>	-	-
<b>9001-20000m</b>	<b>15 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>13</b>	-	-
NTP-standard	14-13-12	3 %	20-12-6	-	-
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>					
Standardklasse Rv4 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid
< 100	-	2 %	-	-	-

	Side
<b>Innleiing</b>	5
Bakgrunn og føremål	5
Utarbeiding av strategien	5
<b>Riksvegferjetilbodet</b>	7
Materiellsitusjon og kapasitetsvurderingar	8
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	12
<b>Fylkesvegferjesambanda</b>	13
Status	13
Konkret vurdering	14
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	16
<b>Ferjetilbodstandard/døgnopne samband</b>	17
Ulike sambandsgruppe	17
Enkeltsamband	17
Universell utforming/tilgjenge for alle	19
Billettering	19
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	19
<b>Effektiviseringsgevinsten</b>	22
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	22
<b>Politisk deltaking i anbudsprosessane</b>	22
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	22
<b>Ruteinformasjon</b>	23
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	23
<b>Samordning med andre prosjekt</b>	24
Riksregulativ for ferjetakstar	24
Sjølvbillettering	24
Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar	24
<b>Vedlegg</b>	25



## BAKGRUNN OG FØREMÅL

Både innbyggjarar og næringsliv i Møre og Romsdal er avhengige av eit godt fungerande ferjetilbod. Dei mange ferjeavløysingsprosjekta som har vorte gjennomførte dei siste åra har gjort situasjonen noko enklare for dei reisande, men det er framleis mange fjordkryssingar som må gjerast med båt eller ferje. I mange år framover vil derfor ferjesambanda våre kunne opplevast som vesentlege stengsler (opningstid) og barrierar (ventetid og kostnad) for dei reisande i fylket, dersom vi ikkje maktar å betre tilbodet.

Det er frå sentralt hald bestemt at alle riksvegferjesambanda skal lysast ut på anbod og at konkurransegrunnlaget for alle sambanda skal vere lagt ut i løpet av 2009. Føremålet med konkurranseutsettinga er å oppnå større effektivitet og betre kvalitet på tenestene. Det offentlege skal framleis ha ansvaret for at tenestene blir utført, og skal sjå til at dette skjer etter fastsette kvalitetskrav.

Det er eit klart regionalpolitisk ønske om sterkare medverknad i og innverknad på arbeidet med å utforme eit teneleg ferjetilbod i fylket. Det er naturleg å sjå veg- og ferjesamband i samanheng, og dermed er det også naturleg å sikre at dei regionalpolitiske påverknadsmoglegheitene er like store for ferje som for veg.

Målet er eit ferjetilbod vi kan leve med i dag og som gir grunnlag for vidare vekst og virke i fylket vårt. Det er avgjerande at det politiske engasjementet omkring utforminga av eit tidsmessig og best mogleg ferjetilbod i Møre og Romsdal er stort, slik at vi både maktar å definere ein teneleg standard og ikkje minst klarer å sikre nødvendige ressursar for å realisere det tilbodet vi meiner må til for å utvikle fylket vårt vidare.

Det som har vore styrande i prosessen og som er viktigast med det føreliggande dokumentet kan kort oppsummerast slik;

- å formulere regionalpolitiske krav overfor nasjonale styresmakter m.o.t. best mogleg rammeføresetnader for ferjetilbodet i fylket, samt sørge for at det ligg føre klare regionalpolitiske føringar som grunnlag for vegstyresmaktene sitt arbeid med anbodsutlysingar
- å definere klare prosesskrav i høve til anbodsprosessane, for å sikre lokal medverknad (forankring) når standarden på ferjetilbodet skal definerast. Dette betyr at lokale- og regionale politiske aktørar må høyrast i samband med kravspesifikasjonen av anbodet
- å legge til rette for regionalpolitisk samordning av alle ferjesambanda i fylket, dvs sjå det totale ferjetilbodet i fylket under eitt (ikkje berre samband for samband)
- å avklare korleis fylket best kan utøve sine ansvarsområde m.o.t. ferjetilbodet (t.d. fylkesvegferjene og ruteinformasjon).

## UTARBEIDING AV STRATEGIEN

Det vart nedsett ei arbeidsgruppe samansett av representantar frå Statens vegvesen Region midt og Møre og Romsdal fylke. Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal har vore styringsgruppe.

Arbeidsgruppa sitt mandat har vore todelt; fase 1 har bestått i å foreslå dei overordna regionalpolitiske føringane/føresetnadane for best mogleg ferjetilbod i fylket innanfor rammene av vedtaket om konkurranseutsetting (endeleg vedtak i fylkestinget; sak T-70/05), medan fase 2 har bestått i å konkretisere den ønska ferjetilbodsstandard for alle enkeltambanda i fylket (endeleg vedtatt i samferdselsutvalet; sak Sa-80/05).

Arbeidet med å utarbeide ein ny regionalpolitisk ferjestrategi for Møre og Romsdal har vore gjennomført som "hastesak", med grunnleggjeving i den nært føre-

stående konkurranseutsettinga av heile riksvegferjedrifta i fylket. Arbeidsgruppa vart nedsett og hadde sitt første møte tidleg i juli 2005. Det har ikkje vore tid til offentlege høyringar av verken grunnlagsdokumenta eller det føreliggjande dokumentet, men representantar frå arbeidsgruppa var i ein tidleg fase på besøk til alle regionråda i fylket. Der vart det gitt ei orientering om det pågåande arbeidet med ferjestrategien samt invitert til å kome med innspel.

### **Arbeidsgruppa har hatt følgjande medlemmar:**

Leiv Heggstad	Statens vegvesen Region midt, veg- og trafikkavdelinga
Synnøve Sørflaten	Statens vegvesen Region midt, veg- og trafikkavdelinga
Svein Solbjørg	Statens vegvesen Region midt, strategistaben
Jan Stavik	Statens vegvesen Region midt, strategistaben
Kjell-Erik Dyrli	Møre og Romsdal fylke, samferdselsavdelinga
Magne Vinje (leiar)	Møre og Romsdal fylke, samferdselsavdelinga



Frå Geirangerfjorden, foto Øyvind Leren



## FERJETILBODET I MØRE OG ROMSDAL

Statens vegvesen Region midt forvaltar i dag til saman 24 ferjesamband i Møre og Romsdal. Ferjesituasjonen vil i perioden 2006-2015 bere preg av overgangen til eit nytt regime i ferjeforvaltninga. Ordninga med rammetilskott skal avviklast etter kvart som drifta av dei aller fleste sambanda vert konkurranseutsett. Dette gjev ein spesiell situasjon med parallell drift gjennom to ulike regime.

Hittil har det ikkje vore gjort noko endeleg vedtak i høve til rekkjefølgja på konkurranseutsettinga. I Statens vegvesen sitt utkast til NTP handlingsprogram for 2006-2015, vart det sett opp ei oversikt over sambanda med opplysning om kva for kaier som trong nye investeringar, samt kva år dei einskilde sambanda skulle lysast ut. Men i etterkant av arbeidet med handlingsprogrammet, har fokuset på bruk av pakkar i konkurranseutsettinga auka. Det er i tråd med Stortinget sine intensjonar å lyse ut fleire samband i pakkar, både for å realisere eit høgt tempo i utlysinga og for å betre reserveferjesituasjonen, bl.a. ved å leggje til rette for god tilpassing av ferjedisponeringa ved driftsavbrot. At eitt selskap får driftsløyve for fleire samband innanfor eit geografisk avgrensa område, vil truleg vere den løysinga som gjev mest effektiv ferjedrift. Det vil derfor truleg verte store en-

dringar i den rekkjefølgja som er føreslått i handlingsprogrammet.

Statens vegvesen planlegg no utlysinga slik at alle sambanda i fylket, med nokre få unntak, vert samla i totalt 4 pakkar avhengig av geografisk plassering. Dvs. at sambanda i Romsdal skal lysast ut i ein pakke, sambanda på Nordmøre i ein, og sambanda på Sunnmøre skal delast mellom 2 pakkar. Ein reknar med at denne løysinga gjer at konkurranseutsettinga går raskare enn først rekna med, og at alle sambanda får kontraktssoppstart innan utgangen av 2009.

Løysinga er likevel avhengig av om eit slikt tempo er mogleg å gjennomføre for ferjeselskapa, m.a. med tanke på selskapa sin likviditetstrong knytt til fornying av ferjeflåten og kapasitet i verftsindustrien. Her må m.a. Vegdirektoratet gjere ei overordna vurdering av kapasiteten i marknaden i høve til regionane sine planar. Det er også ein føresetnad at Statens vegvesen får tilstrekkelege løyvingar til å gjere nødvendige investeringar på ferjekaiene, samt at Statens vegvesen internt samordnar rekkjefølgja i konkurranseutsettinga og planlegginga av utbetringar etc. på ferjekaiene. Framdrift og rekkjefølgje må i alle høve vurderast undervegs, etter kvart som ein får erfaring med utlysing av større pakkar.

## Framdriftsplanen pr. november 2005

Pakkenamn	Rute- nr.	Sambandsnamn	Utleggings- frist	Avgjerd	Kontraktperiode frå	til
Romsdalspakken	30	Solholmen- Mordalsvågen	des.05	mai.06	01.05.2008	31.12.2015
	31	Hollingsholm-Aukra				
	33	Molde-Vestnes				
	36	Sølsnes-Åfarnes				
Ytre Sunnmøre	2	Årvik-Koparnes	feb.06	jun.06	01.01.2008	30.06.2013
	6	Hareid-Sulesund				
	8	Volda-Lauvstad				
Rute 21	21	Skjeltene-Harams- øya-Løvsøya	sep.06	des.06	01.01.2009	31.12.2013
Indre Sunnmøre	11	Festøy-Solevåg (Hundeidvik)	sep.06	des.06	01.01.2009	31.12.2016
	13	Ørsneset-Magerholm				
	12	Leknes-Sæbø (Standal-Trandal)				
	14	Liabygda-Stranda				
	15	Eidsdal-Linge				
Nordmørspakken	46	Kvanne-Røkkum	feb.07	jun.07	01.05.2009	31.12.2016
	48	Halsa-Kanestraum				
	49	Arasvik-Hendset				
	50	Seivika-Tømmervåg				
	54	Aukan-Edøy				

Framdriftsplanen pr. november 2005 ser slik ut: Pakken "Ytre Sunnmøre" får ein kontraktperiode på 5,5 år, og skal lysast ut med kontraktsoppstart allereie 1.1.08. Dette skuldast at avtalen mellom Statens vegvesen og TFDS om drift av rute 6, Hareid-Sulesund, går ut 31.12.06. Statens vegvesen har fått lovnad om eitt års forlenging av avtalen, slik at kontraktperioden vert avslutta 31.12.07. Det hastar derfor med å lyse ut dette sambandet på nytt.

På grunn av geografisk nærleik, er det naturleg å inkludere rute 2 og 8 i same pakke. Rute 10, Volda-Folkestad, bør også inngå i denne pakken men Statens vegvesen har inngått kontrakt med HSD/Stavangerske om drift av sambandet fram til 30.6.2013. Det bør derfor leggest opp til ei samordning av kontraktperioden, slik at desse fire rutene kan lysast ut på nytt i ein pakke frå 1.7.2013.

For å sikre god utnytting av reservemateriell og pga fartsområ-

det på desse strekningane, er det naturleg å lyse ut rute 21 og 22 i ein pakke. I rute 22 har Statens vegvesen tidlegare inngått kontrakt med Fjord 1 MRF om drift av sambandet frå 1.1.2006 til 31.12.2013. Rute 21 vert derfor også lyst ut åleine i første omgang. Det vert då lagt opp til ein kontraktperiode i rute 21 på berre 5 år, slik at ein får samordna avslutninga av kontraktane og lyst ut sambanda på nytt samla. Dette må likevel vurderast i lys av gjennomføringa av Rv 659 Nordøyvegen

I pakken "Indre Sunnmøre" er to av sambanda kombinerte fylkes- og riksvegsamband. Statens vegvesen meiner at det vil vere føremålstenleg å ikkje skilje mellom forvaltingsansvaret her, slik at fylkesvegsambanda kan inkluderast i pakken. Denne pakken bør også prioriterast, sidan eit par av sambanda set krav til relativt store ferjer.

For å kunne utnytte eksisterande materiell, er det naturleg at samband med store ferjer vert lyst ut

før samband med små ferjer.

Tre av sambanda i Møre og Romsdal skal ikkje lysast ut på anbod på grunn av bru- og tunnelbygging. Dette gjeld:

- Eiksund - Rjånes
- Kristiansund - Bremsnes
- Aukan - Vinsternes

Sambandet Geiranger - Hellesylt blir truleg heller ikkje konkurranseutsett, då dette er eit turist-samband som kan drivast heilt utan statleg tilskott.

### MATERIELLSITUASJON OG KAPASITETSVURDERINGAR

Det er tre hovudårsaker til at dagens materiellsituasjon i Møre og Romsdal kan seiast å vere problematisk:

- Talet på ferjer
- Kapasiteten på ferjene
- Alderen på ferjene

Innanfor ordninga med rammetilskott, driftar Fjord 1 MRF 20



ferjesamband pr 1.1.2006. Til desse sambanda er det lagt opp til at selskapet får disponere til saman 29 ferjer. Tre av desse ferjene er reserveferjer som skal nyttast til avløyning og ved driftsavbrot. Kapasiteten på reserveferjene er på 35, 32 og 19 PBE (personbileiningar). I sommarhalvåret vil berre den minste ferja vere tilgjengeleg i reserve, sidan dei to andre vert nytta permanent i samband med svært stor sommartrafikk. Dvs. at ein er avhengig av omfattande omrokeringar, som igjen ofte medfører vesentleg redusert kapasitet og frekvens i mange samband, når ferjer er ute av drift. Slike omrokeringar er også naudsynte i andre periodar av året, jf. under.

Det vil vere mangel på reservemateriell i heile landet ein periode framover. Men frå årsskiftet 2006/2007 vil ein del ferjer verte avløyste av nye på grunn av kontraktoppstart i fleire samband. Det må då arbeidast for at dei frigjorde ferjene kan leigast inn som reserveferjer innanfor rammetilskottsordninga.

Snittalderen på dei eksisterande ferjene i Møre og Romsdal er ved årsskiftet 2005/2006 på ca. 26 år. Ein så høg snittalder kan medføre at ferjene er ute av drift med (u)jamne mellomrom. Dette skuldast både ordinært reparasjons- og vedlikehaldsarbeid på verkstad og uførutsette driftsavbrot. Normalt vil selskapet leggje til rette for at ordinære opphald på verkstad vert lagt til tider på året med mindre trafikk, for slik å redusere ulempene for trafikantane. Ein klarer likevel ikkje å unngå mange attståande kjøretøy i periodar.

I konkurransegrunnlaget vert det i utgangspunktet ikkje sett krav til ein spesiell type ferje eller kor mange ferjer som skal trafikkere det einskilde sambandet. Statens Vegvesen set likevel krav om ein minimumskapasitet pr avgang, kor hyppig ferjene skal kunne gå frå kvar kai, samt kor mange avgangar det skal vere frå kvar kai (gjennom ein gitt ruteplan). Dagens tilbod og den nye standarden for ferjedrift inkludert

i NTP 2006-2015 (jf St.meld. nr. 24 om NTP, kap. 7.3.2. side 117, nest siste avsnitt), skal vere utgangspunktet for dei krava Statens vegvesen legg til grunn i konkurransegrunnlaget.

### **Kapasitet**

Sidan siste året i kontraktperioden kan vere opp til 10 år fram i tid, kalkulerer Statens vegvesen inn den venta trafikkauken over like mange år for å finne rett kapasitet. Statens vegvesen vil så langt mogleg, ta omsyn til forhold som kan tenkjast å påverke kapasitetstrongen. Kravet til kapasitet på ferja skal vere slik at ferja er stor nok også dei siste åra i kontraktperioden, dvs. at talet på attståande bilar ikkje noko år skal vere høgare enn maksimumsnivået i standarden. Alternativt kan konkurransegrunnlaget vere formulert slik at det er ulike kapasitetskrav i ulike delar av kontraktperioden. I alle høve vil det, pga tidsperspektivet, i mange samband verte krav om ferjer med større kapasitet enn det dei eksisterande har.

### **Kapasitetskrav pr anbodsamband – minimumsstorleik for ferjer**

Per desember 2005 har Statens Vegvesen utarbeidd følgjande tabell, som viser kva for kapasitetskrav det kan vere naturleg å leggje til grunn for dei einskilde sambanda i Møre og Romsdal når desse skal konkurranseutsetjast. Statens Vegvesen presiserer at dette er ei førebels liste, mellom anna basert på teoretiske utrekningar og skjønsmessige vurderingar av kapasitetsutnytting og trafikkauke. Kva krav som vert lagt til grunn i konkurransegrunnlaga er ikkje avgjort, og det må difor påreknast avvik i høve til tabellen neste side.

Det kan altså, som indikert over, ikkje seiast noko bestemt ut frå denne tabellen om kva for samband som vil få nye ferjer og kva for samband som vil få eksisterande ferjer. Nybygging heng dessutan saman med kva for krav som vert stilt elles i landet og kva slags ferjer ferjeselskapa disponerer på utlysings-tidspunktet.



Rutenr.	Samband	2005	Anbodskrav	Endring	Attstående bilar 2005
<i>Total PBE kapasitet</i>					
RUTE 02	Årvik-Koparnes	32	40	8	2,5 %
RUTE 03	Eiksund-Rjånes	36+22	Ikkje aktuelt	Ikkje aktuelt	2,0 %
RUTE 06	Hareid-Sulesund	120+120	120+120	0	0,2 %
RUTE 08	Volda-Lauvstad	36	40	4	0,1 %
RUTE 10	Volda-Folkestad	87	87	0	0,1 %
RUTE 11	Festøy-Solevåg	67+52	80+80	41	0,6 %
RUTE 12	Sæbø-Leknes	19	20	1	0,6 %
RUTE 13	Aursnes-Magerholm	79+55	85+85	36	2,3 %
RUTE 14	Stranda-Liabygda	33	35	2	0,7 %
RUTE 15	Eidsdal-Linge (+ Sommar)	28 (35)	35 (55)	7 (20)	12,5 %
RUTE 21	Austnes-Kjerstad-Skjelten	35	35	0	0,2 %
RUTE 22	Brattvåg-Dryna-Nordøyane	22+23	35+35	25	0,7 %
RUTE 30	Solholmen-Mordalsvågen	29	35-45	6-16	0,4 %
RUTE 31	Aukra-Hollingsholm	80	80	0	0,2 %
RUTE 33	Molde-Vestnes	124+87+87	120+120+120	62	2,0 %
RUTE 36	Sølsnes-Åfarnes	87	85	-2	0,7 %
RUTE 41	Kristiansund-Bremsnes	64	Ikkje aktuelt	Ikkje aktuelt	1,2 %
RUTE 46	Kvanne-Røkkum	29	35	6	1,4 %
RUTE 48	Halsa-Kanestraum	36+36	65+65	58	4,3 %
RUTE 49	Arasvika-Hennset	28	29	1	0,1 %
RUTE 50	Seivika-Tømmervåg	86	85	-1	0,2 %
RUTE 51	Aukan-Vinsternes	20	Ikkje aktuelt	Ikkje aktuelt	0,9 %
RUTE 54	Aukan-Edøy	30	35	5	1,3 %

For å sikre ein viss fleksibilitet i kapasiteten pr samband, gjennom tilpassing til trafikkendringar, er konkurransegrunnlaget utforma slik at det er mogleg for Statens vegvesen å kjøpe fleire avgangar enn ruteplanen legg opp til. Dette gjeld både mellombuse og permanente endringar. Rutene kan skyvast på innanfor den definerte opningstida, og det vil vere mogleg å avbestille heile eller delar av kontraktarbeidet.

### Reservemateriell

Krav om reservemateriell må vurderast i kvar einskild pakke/kvart einskild samband, for å kunne ta omsyn til lokale tilhøve. Ein av hovudårsakene til at samband vert lyst ut i pakkar, er at det skal vere lettare å handtere driftsavbrot gjennom god utnytting av reservemateriell. Ein føresetnad vert då at kravet Statens vegvesen stiller til reservemateriell er slik at det kan nyttast på alle sambanda i ein pakke, eventuelt at det med eksisterande materiell og reservemateriell til saman er mogleg å gjere omrokeringar slik at kapasiteten ved driftsavbrot vert tilfredsstillande.

Staten er etter hovudavtalen med ferjeselskapa pliktig å ta over materiell ved fullt eller delvis opphald av riksvegferjedrift i eit samband. Dersom vedkommande samband framleis skal drivast, har staten også rett til å ta over materiellet. Dette gjeld likevel berre dersom materiellet skal brukast på det aktuelle sambandet. Ein slik situasjon vil sjeldan vere aktuell sidan løyvehavar normalt vil drifte sambandet med eige materiell. Dvs. at det ferjeselskapet som taper ein anbodskonkurranse oftast vil ta over, dvs. kjøpe ut ferja/ferjene som vert fristilte ved kontraktsoppstart med ny operatør. Selskapet disponerer etter dette ferja relativt fritt.

Statens vegvesen ønskjer å utnytte det eksisterande materiellet best mogleg, både med omsyn til leggje til rette for at fristilte ferjer skal kunne brukast i anbodssamband med mindre kapasitetsbehov og som reserveferjer innanfor rammetilskottsordninga og i anbodssamband.

Konkrete ferjedisponeringsplanar for samband utanfor anbodssys-

temet er det Vegdirektoratet som set opp før selskapa utarbeider budsjett for det komande året. Utgangspunktet vil også her vere dagens tilbod, men ferjefornyng og fristilling av ferjer kan som nemnt ha ein positiv rokerings-effekt. Dvs at kapasiteten kan bestrast i samband også før konkurranseutsetting, både gjennom "permanent" skifte av materiell fram til kontraktsoppstart eller gjennom avløyning i periodar med spesielt høg trafikk.

### Krav til materiell

Når det gjeld andre spesifikasjonar knytt til ferjemateriellet, som t.d. meir miljøvenlege ferjer (gassferjer eller ferjer med andre teknologiske løysingar som også gjev låge utslepp) eller betre passasjerfasilitetar, vil det normalt ikkje verte stilt krav utover dagens standard. Men det er i konkurransegrunnlaget gjeve rom for å kunne vurdere slike kriterium innanfor ein pris-differanse på inntil 5% over lågaste kontraktssum. I enkelte samband må kravet til passasjerkapasitet bli vurdert.

Kva krav som etter kvart vert

stilt til materiell i konkurransegrunnlaget er sjølv sagt og avhengig av føringar frå sentrale styresmakter. I St.prp. nr 1 (2005-2006) heiter det at Samferdselsdepartementet ønskjer utvida bruk av naturgass i ferjesektoren der det ligg til rette for det. I same dokument heiter det også at staten skal vere teknologinøytral når det gjeld val av drivstofform. Staten set krav til yting, kapasitet, miljø etc., utan å legge føringar på korleis selskapa vel å oppfylle desse krava. Signal frå lokale/regionale politikarar går likevel i retning av at gassferjer vert prioritert lågare enn t.d. opningstid, frekvens og kapasitet gitt knappe ressursar, med mindre Statens vegvesen får særskilte løyvingar pga krav om meir naturvenleg teknologi (jf dei to neste kapitla).

### **Ny teknologi**

Gassferjer har hittil vore mest aktuelt på lengre samband med litt større ferjer (mellom anna pga storleiken på gassanlegget om bord på ferja). I tillegg vil truleg nærleik til gassproduksjon spele inn. I Møre og Romsdal vil i utgangspunktet følgjande samband vere mest aktuelle: Hareid-Sulesund, Aukra-Hollingsholm, Molde-Vestnes, Sølsnes-Åfarnes, Halså-Kanestraum og Seivika-Tømmervågen. Men endringar i teknologi kan raskt gjere fleire andre samband like aktuelle.

### **Ferjefornyng**

Det vert ikkje stilt direkte krav om nye ferjer i nokon samband.

Det vil likevel verte nødvendig å bygge ein del nye ferjer. For det første vil det verte krav om kapasitetsauke i dei største sambanda i høve til dagens nivå, som gjer at det ikkje finst nok eksisterande ferjer som kan dekkje etterspurnaden. For det andre kan det verte krav om så låge utslepp at ny teknologi som t.d. gassferjer må brukast. Det kan også verte ein del nybygg på grunn av at nye ferjer ofte er billigare å drive. Selskapa må sjølv vurdere om nyare ferjer kan rasjonalisere drifta i så stor grad at det kan vege opp for auka kapitalkostnader.

Nye ferjer er venteleg meir driftssikre og det vil sjeldnare vere naudsynt å ta ferjene ut av drift i høve verkstadopphald knytt til reparasjons- og vedlikehaldsarbeid. Auka driftssikkerheit vil også påverke bruken av og krav om reservefarty. Det kan t.d. vere tilstrekkeleg at eitt reservefarty er disponibelt for to "sambandspakkar". Dette må Statens vegvesen eventuelt legge inn som eit vilkår i dei aktuelle konkurransegrunnlaga.

Kva rokeringseffektar ferjefornyng og fristilling av eksisterande materiell vil få for rammetilskottssambanda og reservemateriellsituasjonen i interimperioden er heller ikkje avklara. Dette vil henge saman med eventuelle sentrale føringar på kva for ferjer selskapa får høve til å bruke i anboda og kva for ferjer som er "låste" i rammetilskottssamband.





## **MØRE OG ROMSDAL FYLKE SINE STRATEGISKE VURDERINGAR**

*Tar til etterretning at sentrale styresmakter har vedtatt ei storstilt konkurranseutsetting av ferjedrifta i landet, og at dette skal gjerast gjennom former for bruttokontraktar og "bundting" av enkeltsamband i større pakkar. Møre og Romsdal fylke vil likevel få gi uttrykk for at tilbod og forhandlingar om kvalitetskontraktar er eit godt alternativ til anbudsutlysning, og fylket vil sterkt rå til at framhaldande anbudsutlysningar blir basert på nettokontrakt-prinsippet*

*Føreset at utviklinga med dette svært krevjande reguleringsregimet blir følgd nøye for å sikre at ein oppnår dei effektivitets- og tilbodsforbetringane som er ønska*

*Ser det som viktig at ein over tid sikrar reell konkurranse i ferjesektoren, og at ein raskt og effektivt kan endre/kombinere kontraktformer dersom det viser seg at ei storstilt anbudsutsetting ikkje gir dei tiltenkte resultata. I den samanheng er storleiken på anbodspakkane viktige. Det same er framdriftsplanen (tempoet i anbudsutsettinga), som m.a. må tilpassast behovet for kunnskapsoppbygging/erfaringar og ei rasjonell handtering av arbeidet med anboda*

*Krev at kapasitetskrava for dei enkelte anbodssambanda (jf tabell s 10) blir lagt til grunn som minimumskrav. Frigjort kapasitet bør rokerast og styrke samband med låg kapasitet*

### **Krev ei raskare fornying av ferjeflåten**

*Krev at det blir lagt til rette for at fleire ferjesamband i fylket får gassferjer (aktuelle samband for dette er kort nemnd på side 11). Framtidige gassferjer må ha auka kapasitet og nytte ny framdriftsteknologi for å få ned reisetida i dei aktuelle sambanda. Fylket føreset likevel at dette blir dekt av statlege ekstraløyvingar og ikkje går på bekostning av dei nødvendige forbetringane av ferjetilbodet i fylket.*



Frå Hjørundfjorden, foto Øyvind Leren

## STATUS

Følgjande ferjeruter i Møre og Romsdal er klassifisert som fylkesvegferjeruter:

- Fjord1 MRF rute 01  
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy
- Fjord1 MRF rute 09  
Hundeidvik-Festøy
- Fjord1 MRF rute 32  
Småge-Orten-Finnøy-Sandøy-Ona
- Fjord1 MRF rute 34  
Molde-Sekken

For fylkesvegferjerutene er fylket løyve-, ruteplan-, takst- (delegert frå Samferdselsdepartementet) og tilskottsstyresmakt.

Fylket har også to ferjesamband som er klassifisert som blanda samband, dvs samband der same ferje blir nytta både i eit riksvegsamband og eit fylkesvegsamband. Det er følgjande blanda samband i Møre og Romsdal i 2005:

- Fjord1 MRF rute 12 B  
Standal-Trandal-Sæbø-Leknes
- Fjord1 MRF rute 22 B  
Fjørtoft-Brattvåg-Myklebust-Dryna

Blandasambandet i rute 22 B fell bort frå 1. januar 2006, m.a. som følge av at det blir iverksett anbodskontrakt på rute 22 frå dette tidspunkt.

Fylkesvegferjerutene er stort sett trafikksvake samband som blir betjent av mindre, eldre og nedskrivne ferjer. Nye tryggingsskrav har ført til større investeringar på desse ferjene dei siste åra. Fylket har dekkja desse investeringskostnadane.

Ved behandlinga av eittårsavtalen for fylkesvegferjedrifta for 2005 gjorde samferdselsutvalet i møte 20. desember 2004 under sak Sa-84/04 A slikt vedtak:

*“Samferdselsutvalet godkjenner vedlagt avtale mellom Møre og Romsdal Fylke og Møre og Roms-*

*dal Fylkesbåtar AS for 2005 om drift av fylkesvegferjer, med ei samla godtgjersle på 39,0 mill. kroner.*

***Samferdselsutvalet ber administrasjonen legge til rette for ei meir kostnadseffektiv og totalt sett betre fylkesvegferjedrift – enten ved å inngå ein langsiktig avtale frå 2006, eller legge fylkesvegferjedrifta ut på anbod.”***

I og med at det no er bestemt at riksvegferjene skal lysast ut på anbod og at det blir lagt opp til å samle fleire samband i anbodspakkar, er det naturleg at ein også vurderer om det kan vere tenleg å legge fylkesvegferjesambanda inn i desse pakkane.

Inndelinga av riksveg- og fylkesvegferjestrekningar har samanheng med tilhøyrande vegklassifisering og ikkje nærleiken mellom sambanda. Men avstanden mellom sambanda kan nok ha noko å seie for ferjeselskapa sine moglegheiter for utnytting av ferjemateriell og mannskap i eit område. Utlysing av ferjeruter på anbod, som består av både riksvegferjeruter og fylkesvegferjeruter i ein pakke for eit område, kan være aktuelt både av omsyn til utnytting av felles kapasitet og kompetanse på innkjøpssida. Dermed kan ein få betre kvalitet på anbodsutlysinga og at ein kan få anbodspakker som samla vil gi lågare kostnader for det ofenfleite, enn om rutene blir lyst ut på anbod kvar for seg.

Ut frå ovanforståande er det tre hovudstrategiar som peikar seg ut; fylkesvegferjesambanda blir vurdert under eitt (I og II) eller samarbeid med Statens vegvesen og riksvegferjesambanda (III);

I. langsiktig forhandla avtale for alle fylkesvegferjesambanda

II. anbod for alle fylkesvegferjesambanda

III. anbod saman med riksvegferjesambanda.

Regionalpolitisk er det eit klart ønske å sjå heilskapen i ferjetil-

bodet, dvs riks- og fylkesvegferjetilbudet under eitt. Sjølv om ansvaret for desse er delt på to instansar, er sambanda vevd inn i kvarandre til eit samla nett. Det blir derfor uvesentleg for brukarane kven som har ansvaret for det aktuelle ferjesambandet berre tilbudet er godt nok.

For å sjå heilskapen i tilbudet er det nødvendig med eit tett og forpliktande samarbeid mellom Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylke. Dette vil og kunne gi klare positive effektar for ferjetilbudet i fylket, i og med at vi kan bygge opp betre kompetanse og -kapasitet til å handtere regulerings-/kontraktordningar som samla sett gir det beste tilbudet. Alternativet til eit samarbeid vil truleg vere å bygge opp parallell kompetanse og kapasitet i dei to organisasjonane. For Møre og Romsdal fylke sin del – med ansvaret for 4-5 samband – kan dette neppe seiast å vere føremålstenleg. Det er likevel viktig å halde fast på behovet for politisk medverknad i utforminga av ferjetilbudet i fylket, tilsvarande det ein i dag har på vegsektoren.

Staten sin framdriftsplan for konkurranseutsetting av ferjedrifta er, etter vårt syn, svært ambisiøs og stram. Anbudsgrunnlaget for "Romsdalspakken" var planlagt lagt ut allereie i desember 2005. Dette gjorde det umogleg for oss å få lagt inn ev fylkesvegferjesamband i denne pakken (rutene 32 og 34). For fylkesvegferjesambanda på Sunnmøre må vi vurdere om tilbudet kan bli betre ved å innlemme dei i anbudsplanar for nærliggande riksvegferjesamband alt ved første utlysing.

Kvalitetskrava til fylkesvegferjesambanda må diskuteras konkret i samband med kravspesifikasjonen. Det er likevel ei klar målsetting at tilbudsstandard skal opp også på desse sambanda. Særlege tema som må vurderast som grunnlag for tilbudet er ev endringar i føresetnader som; busettingsgrunnlag/ansvarstilhøve, skuleskyss, næringsgrunnlag, gjennomførte infrastrukturtiltak, osv.

## KONKRET VURDERING

Fram til no har Møre og Romsdal fylke valt å sjå alle fylkesvegferjesambanda under eitt, og inngått årlege avtalar med MRF Fjord 1 om drifta. I desember 2004 vedtok samferdselsutvalet at administrasjonen skulle legge til rette for ei meir kostnadseffektiv fylkesvegferjedrift, anten ved å inngå ein langsiktig avtale eller å legge fylkesvegferjedrifta ut på anbud.

I det pågåande strategiarbeidet er det lagt opp til at vi må sjå heile ferjedrifta i fylket i samheng (dvs både riks- og fylkesvegferjer), og forsøke å få til eit best mogleg tilbud totalt sett ved eit tettare samarbeid med Statens vegvesen.

**Rute 01** Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy treng ikkje nyinvesteringar i ferjemateriell for ein eventuell anbudskontrakt (dvs kravspesifikasjonen for ferje om lag som i dag). Dette sambandet kan leggest inn i pakken "Ytre Sunnmøre" med planlagt kon-



Frå rute 34 Molde-Sekken, foto Øyvind Leren



traktperiode frå 01.01.2008 til 30.06.2013. Anbudsgrunnlaget for denne pakken er tenkt lagt ut i februar 2006.

**Rute 09** Hundeidvik-Festøy treng heller ikkje nyinvesteringar i ferjemateriell for ein eventuell anbuds kontrakt (dvs kravspesifikasjonen for ferje om lag som i dag). Denne ruta kan inngå i pakken "Indre Sunnmøre" med planlagd kontraktperiode frå 01.01.2009 til 31.12.2016. Anbudsgrunnlaget er tenkt lagt ut i september 2006.

**Rute 12B** Standal-Trandal-Sæbø-Leknes er det einaste blandasambandet (dvs same ferje i riks- og fylkesvegferjesamband) vi står att med, og sambandet vil naturleg høyre saman med riksvegferjepakken "Indre Sunnmøre" (sjå over).

**Rute 32.** Bilferja "Midøy", som i dag går i rute 32 Småge-Orten-Finnøy-Sandøy-Ona, vil ikkje fylle tryggleikskrava frå 1. juli 2008. Det kan føre til krav om ny ferje i eit samband med liten trafikk (trafikkinntektene dekker i dag ca 20 % av kostnadane i ruta).

Deler av rute 32 er i dag klassifisert i fartsområde "Liten kystfart". Fartsområdet har mykje å seie for kva tryggleikskrav som blir stilt til fartøy og bemanning. Fjord1 MRF har reist tvil om klassifiseringa for deler av fartsområdet til rute 32. Av den grunn er det gjennomført bølge- og vindmålingar for fylket si rekning (møte 9. mai 2005, sak Sa-28/05 A), organisert av Fjord1 MRF, for å få avklart om fartsområdet kan omklassifiserast frå "Liten kystfart" til fartsområde 4 eller 3. I så fall vil det kunne gi store innsparingar både i investerings- og driftskostnader (kapital-, mannskaps-, drivstoff-, vedlikehaldskostnader m.m.). Det er venta at Sjøfartsdirektoratet vil ta ei avgjerd seinast våren 2006.

For rute 32 må det i langsiktig avtale/anbud krevjast ei ferje som kan anløpe dei aktuelle hamnene, fylle vedtekne tryggleikskrav for fartsområdet og har tilstrekkeleg

passasjerkapasitet for sommartrafikken. Det finst truleg få eller ingen ferjer av nyare dato som fyller desse krava og som kan bli ledig for dette sambandet frå 2007/2008. Det er nok derfor mest aktuelt med nytt ferjemateriell i dette sambandet seinast frå 1. juli 2008. Av den grunn er det mykje som taler for anbudsfor denne ruta med forholdsvis lang kontraktperiode (t.d. 8 år), fordi ferjemateriellet vil være relativt ukurant for andre samband. Anbudsgrunnlaget bør av nemnde årsaker leggest ut i god tid før sommarferien 2006.

Romsdalspakken (riksvegferjesambanda i Romsdalsfjorden) blir lyst ut snart (kravspesifikasjonen er alt behandla i samferdselsutvalet), og det var derfor ikkje mogleg – reint tidsmessig – å få dette fylkesvegferjesambandet inn i denne pakken.

Rute 34 Molde-Sekken krev ikkje nyinvesteringar i ferjemateriell (dvs kravspesifikasjonen for ferje om lag som i dag), sjølv om dagens ferje er moden for utskifting. Her kan det settast inn renovert eldre ferjemateriell. For rute 34 kan det vere aktuelt å forhandla om langsiktig avtale eller anbuds kontrakt på t.d. 5 år. Ved anbudsutlysning kan sambandet være aktuell å sjå i samheng med riksvegferjerutene på Romsdalsfjorden ("Romsdalspakken") ved neste anbudsutlysning (truleg 2015).

Det har vore diskutert om det kunne vere tenleg å la dette sambandet inngå i eit trekant-samband med Åfarnes-Sølsnes. I og med den sterke trafikkveksten over Langfjorden den siste tida, og dei moglegheitene dette gir for å realisere ferjeavløysing over fjorden (tunnel), har vi ikkje funne det føremålstenleg å arbeide vidare med eit slikt alternativ.

Sekken er i dag også betjent av hurtigbåten mellom Molde og Vestnes (2 anløp dagleg). På sikt, når Tresfjordbrua blir realisert, vil truleg dette tilbodet falle bort og ferjetilbodet må betrast tilsvarande.



## **Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar**

*Ser det som føremålstenleg å inngå i eit tett og forpliktande samarbeid med Statens vegvesen om ferjetilbodet i fylket. Målet er å sjå det totale ferjetilbodet i fylket under eitt, samt styrke bestillarkompetansen og -kapasiteten (samarbeidsmodell)*

*Meiner at ein med utgangspunkt i dagens reguleringsregime på riksvegferjedrifta må vere ein klar intensjon at fylkesvegferjesambanda blir innlemma i desse anbodspakkane*

*Dei to fylkesvegsambanda i rute 01 (Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy) og rute 09 (Hundeidvik-Festøy) samt blandasambandet i rute 12B (Standal-Trandal-Sæbø-Leknes) bør leggst inn i dei aktuelle riksvegferjepakkane på Sunnmøre allereie ved første utlysingsrunde*

*Meiner at vi for rute 32 (Småge-Orten-Finnøy-Sandøy-Ona) og rute 34 (Molde-Sekken) i første omgang må få til ei langsiktig, forhandla kontrakt eventuelt anbod for. Det er likevel ein klar intensjon å få også desse to sambanda inn i ein riksvegferjepakke ved eit seinare høve*

*Tar som utgangspunkt at ein betrar standarden på dagens fylkesvegferjesamband. Det vil bli gjort ei nærare vurdering av desse tilhøva ved utarbeiding av kravspesifikasjonen, som ein del av ein prosess mot berørte kommunar/regionråd.*

Frå Ona, foto info.avdelinga





## ULIKE SAMBANDSGRUPPE

Det viktigaste med anbudsutlysninga er å få til eit betre ferjetilbod og eit nyare og betre ferjemateriell. Strategien rundt fornying av ferjemateriell er kommentert framfor.

For å få ei mest mogleg "rettferdig" fordeling av ferjetilbudsforbetringar, set vi fram forslag om ein ny tabell med minstestandard pr kategori av samband. For kvar av desse set vi krav til dei viktigaste kvalitetsfaktorane som trafikantane vektlegg (jf tabell side 20).

Sambanda er delt inn på same måte som i NTP-standard; etter vegklasse, trafikk og for nokre samband etter sone. For kvar sambandsklasse ligg det eit grovt anslag i botn for kva det vil koste å oppfylle den nye standarden. Den totale effektiviseringsgevinsten som skal brukast på tilbudsforbetringar vil fylket foreslå er på 70 mill kr. Dette er delt mellom 9 mill kr til stamveg-sambanda og 61 mill kr på riksvegsambanda. For å prioritere at flest mogleg skal kunne nå første og kome seg heim etter at siste fly er landa, er det lagt opp til at alle riksvegsamband med meir enn 500 personbileiningar i døgnet skal tilfredstille dette kravet. Derfor krev fylket at dei største sambanda skal ha nattope, medan dei mellomstore sambanda skal ha ope i minimum 19 timar i døgnet. Når sambandet er ope, bør ferjene gå og ikkje ligge stille. Mykje av effektiviseringsgevinsten må derfor bli tilført dei mellomstore riksvegferjesambanda for å oppfylle kravet til opningstid med tilhøyrande frekvensauke. Dette er også den sambandsklassa med flest samband. Alle desse sambanda vil få auka opningstid med fylket sitt forslag til ny tilbudsstandard. For dei minste sambanda er krava auka monaleg. Denne gruppa får den nest største auken i tilbodet. Dei største riksvegsambanda får også auka tilbod, medan stamvegsambanda får små forbetringar i høve til i dag.

Det er sett krav til kvalitetsfak-

torane opningstid, kapasitet, frekvens, forutsigbarheit (faste avgangar) og nattilbod i dei fleste sambandsklassane. Mest midlar vil det gå med til å tilfredstille krava til auka opningstid med tilhøyrande frekvensauke. Å auka kapasiteten opp til kravet kostar lite, fordi få samband har regelmessige kapasitetsproblem. Men i krava til materiell ligg det inne større ferjer i dei fleste sambanda for å tilfredstille kapasitetskrav pga forventta trafikkauke.

## ENKELTSAMBAND

I tabellen på side 21 er Møre og Romsdal fylke sitt krav til ny ferjetilbudsstandard pr samband vist.

### Opningstid

I tabellen er det ei samla oversikt over opningstid og krav for alle samband, inkludert behov for opningstid for å nå første og siste fly (jf også vedlegg 4 som gir oversikt over manglande opningstid pr ferjestrekning).

Det er eit samla behov for å utvide opningstida med om lag 25 timar pr døgn;

- 12 samband i Møre og Romsdal tilfredstiller ikkje forslaget til ny minimumsstandard for det som gjeld opningstid
- 1 samband manglar nattope (Sølsnes-Åfarnes). Samferdselsutvalet behandla i sak Sa-60/05 A Romsdalspakken, og kravde der at dette sambandet vart lyst ut i standardklasse Rv1. Etter fylkets forslag til ny standard tilseier dette m.a. 24 timers opningstid
- 4 samband har nesten 19 timar opningstid, og som passar til alle flyavgangar/-ankomstar
- Det er lagt opp til at alle samband med over 500 bilar pr døgn skal nå første og siste fly. Med fylkets minimumsstandard vil 90 % av ferjetrafikantane gjere det. I tillegg kan det vere samband med lågare trafikk der behovet for å nå første og siste fly er stort, t.d. Volda-Lauvstad og Aukan-Edøy. Sistnemnde samband



vil koste monaleg med tilskotsmidlar grunna lang opningstid. I verste fall kan det medføre krav om hyre for heile døgnet

- I 4 av sambanda er det i 2005 andre (flyselskap eller kommunar) som betalar for siste rundtur for at trafikantane skal kome seg heim etter siste fly. Det bør være staten si oppgåve å betale for desse turane

Å oppnå dei nye krava til opningstid vil truleg koste omlag 25-30 mill kr (dvs tilsvare ei effektivisering på 3-5 %).

### Frekvens

Vedlegg 5 gir oversikt over manglande frekvens pr ferjestrekning. 16 samband i Møre og Romsdal har manglande frekvens, og halvparten av desse manglar meir enn 2 turar. Det er eit samla behov for å auke frekvensen med om lag 80 turar:

- 2 av sambanda som manglar frekvens blir avløyst av veg. Det er ikkje høgt prioritert å auke frekvensen på desse sambanda. I eitt av desse må det i så fall settast inn ei ekstra ferje.

Å oppnå dei nye krava til frekvens kan venteleg koste 25-30 mill kr, om lag det same som auka opningstid. Auka frekvens i opningstida til ei ferje er ikkje veldig kostbart, men dersom driftstida på ei ferje må utvidast blir kostnaden vesentleg større. Dersom det må settast inn ei ekstra ferje kostar auka frekvens mykje.

I sambandet Seivika-Tømmervåg må det også settast inn ei ekstra ferje om frekvenskravet skal nåast. Eit alternativ kan vere å tilby så stor ferje at det er overkapasitet på alle avgangar, og la ferja gå i korrespondanse med det nye sambandet Sandvika-Edøy.

### Faste avgangar

Vedlegg 3 syner kva samband som manglar faste avgangar kvar ½-time. Ved utlysing av Romsdalspakken vil alle sambanda der få faste ½-times avgangar. Det er eit mål at også øvrige samband med meir enn 500 bilar i døgnet skal få denne standarden. Dette gjer det enkelt for trafikantane å reise. Faste avgangar på ferjene kan og opne for attraktive (ekspress-) bussruter med stive ruter.

Faste avgangar er ikkje kostbart dersom det er mogleg med mindre driftstilpassingar, men kostar mykje om det må settast inn ei ekstra ferje.

### Kapasitet

Vedlegg 3 syner kva samband som hadde kapasitetsproblem i 2004. Berre 1 samband i Møre og Romsdal hadde regelmessige kapasitetsproblem (meir



Frå Furneset ferjekai, foto Per Tormod Nilsen

gjenstående enn kravet); Halså-Kanestraum på Nordmøre. I tillegg hadde Eidsdal-Linge store kapasitetsproblem om sommaren som følgje av turisttrafikken til Geiranger. I 2005 har også Årvik-Koparnes og Molde-Vestnes for mange gjenstående bilar.

Auka storleik på ferjene for å handtere framtidig trafikkvekst er kommentert tidlegare.

## **UNIVERSELL UTFORMING/ TILGJENGE FOR ALLE**

Det har gjennom fleire år vore stort fokus på å bygge ned barrierar for funksjonshemma. Det er ei nasjonal målsetting å utvikle eit meir tilgjengeleg samfunn, bygd på sektoransvarsprinsippet og strategien universell utforming. For transportsektoren blir det derfor viktig å ta sin del av dette ansvaret og sørge for at alle nye investeringsprosjekt og utbetringar av gamal infrastruktur og transportmidlar blir gjennomført etter prinsippa for universell utforming. For Møre og Romsdal sin del, med krevjande geografi samt med ein av landets største og eldste ferjeflåte, blir dette ei formidabel utfordring – som truleg berre kan løysast med ei storstilt fornying av materiellet.

## **BILLETTERING**

Det er avgjerande for heilskapen i transporttilboda at betalinga kan vere gjennomgåande. Dette betyr m.a. at dei reisande kan løyse ein billett eller nytte eitt kort på heile reisa.

Det er derfor naudsynt å legge til grunn Statens vegvesen si Handbok 206 i samband med kjøp av elektronisk billetteringsutstyr. Det må stillast funksjonelle krav til utstyret. Samarbeid mellom Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylke er nødvendig både m.o.t. enkel billettering, gjennomgåande løysingar samt trafikk- og inntektsstatistikk. Marknadskunnskap er nødvendig for å gje anbod. I utgangspunktet vil det selskapet som har konsesjon på strekninga ha eit konkurransefortrinn. Med mindre det blir sørgja for lik tilgjenge til informasjonen, vil dette kunne føre til lite eller ingen konkurranse. For å sikre konkurransenøytralitet er det ei føremon at Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylke står som eigarar av billetteringssystema med tilhøyrande programvare.

## **Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar**

*Meiner at ferjestrekningar som er ein del av stam- og riksvegar i utgangspunktet bør vere open for trafikk på lik linje med andre stam- og riksvegar. Dagens minimumsstandard for ferjetilbod er derfor ikkje tilfredsstillande, korkje for private eller næringstrafikken. Fylket sitt forslag til ny minimumsstandard pr sambandsgruppe er vist på side 20. Forslaget, detaljert ned på enkeltsamband er vist i tabell på side 21. Målet er at minst 90% skal nå 1. og siste fly, auka frekvens og lenger tid med faste 1/2 timesavgangar.*

*Fylket krev at denne minimumsstandarden blir lagt til grunn ved anbodsutlysingar av riksvegferjesambanda i fylket*

*Finn grunn til å presisere at dette er eit forslag til ny minimumsstandard, og føreset derfor at ingen samband får dårlegare tilbod enn det dei har pr i dag*

*Meiner at forbetringar i ferjemateriell og tilbodsstandard er viktigare å få på plass i denne omgang enn takstreduksjonar. Alt skulle ligge til rette for ei satsing på naturgass i riksvegferjene her i fylket, men dette føreset auka statleg tilskott for å dekke meirkostnadane på investeringssida*

*Legg til grunn universell utforming som prinsipp i arbeidet for betre tilgjenge i kollektivtransporten, og meiner at krav om dette må inn i anbodsgrunnlaget på lik linje med t.d. opningstid og frekvens*

*Meiner det er avgjerande for heilskapen i transporttilboda at billetteringa kan vere gjennomgåande. Dette betyr m.a. at dei reisande kan løyse ein billett eller nytte eitt kort på heile reisa. Dette gjeld også for fylkesvegferjesambanda*

**STANDARDKRAV/MINSTEKRAV TIL FERJETILBODET 2006-2015**  
**Standardkrav og ÅDT PBE gjeld pr strekning**

**Kvardagar**

\*trafikk pr døgn i PBE

<b>STAMVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse S1 Ev 1500-3000*	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	Tal strek- ningar
<b>Fylkets forslag</b> NTP-standard	<b>24 timer</b> 24	<b>2 %</b> 2 %	<b>38</b> 35	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b> 1/2-t. 06.00-20.00	<b>2 timer</b> 2 1/2 time	2
<b>STAMVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse S2 Ev < 1500	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	
<b>Fylkets forslag</b> NTP-standard	<b>24 timer</b> 18	<b>2 %</b> 3 %	<b>38</b> 30	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b> 1/2-t. 07.00-19.00	<b>2 timer</b> 6 timer	2
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse Rv1 Rv > 1500 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	
<b>Fylkets forslag</b> NTP-standard	<b>24 timer</b> 18	<b>2 %</b> 3 %	<b>38</b> 30	<b>1/2-t. 06.00-21.00</b> 1/2-t. 07.00-19.00	<b>2 timer</b> 6 timer	3
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse Rv2 500-1500 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	
<b>Fylkets forslag</b> NTP-standard	<b>19 timer</b> 16	<b>2 %</b> 3 %	<b>32</b> 25	<b>1/2-t. 07.00-20.00</b> 1/2-t. 07.00-18.00	<b>5 timer</b> -	11
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse Rv3 ÅDT 100-500 PBE	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	
<b>&lt; 4000m</b>	<b>17 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>25</b>	-	-	4
<b>4001-9000m</b>	<b>16 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>16</b>	-	-	7
<b>9001-20000m</b>	<b>15 timer</b>	<b>2 %</b>	<b>13</b>	-	-	2
NTP-standard	14-13-12	3 %	20-12-6	-	-	
<b>RIKSVEGFERJESTREKNING</b>						
Standardklasse Rv4 ÅDT	Opningstid frå 1. til siste avg.	Kapasitet Gjenstående bilar	Frekvens avgangar pr dag	Forutsigbarhet 1/2-times avgangar	Nattopent maksimal ventetid	
< 100	-	2 %	-	-	-	3
					sum strekningar (region midt)	34



**FYLKESSTANDARD ENKELTSAMBAND 2006-2015**

* ved 20 minuttets frekvens tillates det dobbelt så mange gjenstående bilar	ÅDT PBE 2005	OPNINGSTID	KAPASITET (gjenstående)	FREKVENNS (frå same kai)	Faste avgangar (1/2 t. avgang)	NATTESTENG (mellom to avgangar)
** auka sommarfrekvens						
<i>blå markering viser samband som pr i dag har manglar i høve til fylkets minimumsstandard</i>						
<b>Standardklasse S1</b>						
<b>Ev 1500-3000</b>						
E 39 Molde-Vestnes	2871	24	2%	38	06.00-21.00	1 time 30 min
E 39 Solevåg-Festøy	2234	24	2%	42	06.00-21.00	2 timar
<b>Standardklasse S2</b>						
<b>Ev &lt;1500</b>						
E 39 Volda-Folkestad	1268	24	2%	38	06.00-21.00	2 timar
E 39 Halså-Kanestrøm	1113	24	2%	38	06.00-21.00	1 time 30 min
<b>Standardklasse Rv 1</b>						
<b>Rv &gt;1500</b>						
Rv 60 Ørsnes-Magerholm*	2828	24	2%	55	06.00-21.00	1 time 30 min
Rv 61 Hareid-Sulesund	2428	24	2%	38	06.00-21.00	2 timar
Rv 64 Sølunes-Åfarnes	1646	24	2%	38	06.00-21.00	2 timar
<b>Standardklasse Rv 2</b>						
<b>Rv 500-1500</b>						
Rv 662 Aukra-Hollingen	1314	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
Rv 64 Kristiansund-Bremsnes	888	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
Rv 653 Eiksund-Rjånes*	925	19	2%	37	07.00-20.00	5 timar
Rv 670 Kvanne-Røkkum	720	19	2%	32	06.00-21.00	5 timar
Rv 650 Stranda-Liabygda	618	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
Rv 680 Seivika-Tømmervåg	585	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
Rv 61 Årvik-Koparnes	601	19	2%	32	06.00-21.30	5 timar
Rv 63 Eidsdal-Linge**	578	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
Rv 668 Mordalsvågen-Solholmen	512	19	2%	32	07.00-20.00	5 timar
<b>Standardklasse Rv 31</b>						
<b>Rv 100-500</b>						
Rv 680 Aukan-Vinsternes	312	18,25	2%	25		
Rv 682 Aresvik-Hendset	139	17	2%	25		
Rv 655 Sæbø-Leknes	104	17	2%	25		
<b>Standardklasse Rv 32</b>						
<b>Rv 100-500</b>						
Rv 652 Volda-Lauvstad	317	17	2%	16		
Rv 669 Aukan-Edøy	282	18	2%	16		
Rv 659 Skjelten-Haramsøya	233	16,5	2%	16		
Rv 668 Brattvåg-Dryna	116	16,75	2%	16		
Rv 659 Skjelten-Løvsøya	92	16,5	2%	16		
<b>Standardklasse Rv 33</b>						
<b>Rv 100-500</b>						
Rv 659 Brattvåg-Harøya	134	16,75	2%	13		
<b>Standardklasse Rv 4 &lt;100 ÅDT:</b>						
<b>Ingen standardkrav</b>						
Rv 659 Haramsøya-Løvsøya	14					
Rv 659 Dryna-Harøya	14					

Fylket meiner eit realistisk anslag på denne effektiviseringsgevinsten vil vere 20%. Dersom produksjonskostnadane for ferjetilbodet i regionen (region midt) er nær 700 mill kr årleg, vil ein kunne bruke minst 70 mill kr (dvs halvparten av effektiviseringsgevinsten) til å oppnå ny minstandard på ferjetilbodet. Dette bør fordelast på dei sambanda som ligg under standarden, medan samband som ligg over standarden ikkje får endra tilbod.

Møre og Romsdal fylke meiner, til liks med fleirtalet i Stortinget sin samferdselskomité, at effektiviseringsgevinsten av anbudsutlysinga skal brukast til å betre ferjetilbod og -materiell. Først når tilbod og materiell er på eit akseptabelt nivå, kan ein vurdere å bruke midlar på t.d. takstreduksjonar.

### **Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar**

*Føreset at den eventuelle effektiviseringsgevinsten av konkurranseutsettinga blir tilbakeført til fylket gjennom tilbodsforbetringar. Sjølv med ein effektiviseringsgevinst på 20% vil det i tillegg vere stort behov for friske midlar for å sikre eit godt og teneleg ferjetilbod i Møre og Romsdal.*

Eitt av hovudføremåla med utarbeiding av ein ferjestrategi har vore å få fram eit fagleg og politisk grunnlag som skal kunne nyttast til å påverke sentrale styresmakter til å betre føresetnadane for eit godt og tidsmessig ferjetilbod i Møre og Romsdal. Det er derfor heilt avgjerande at strategien blir lagt til grunn i det vidare arbeidet med konkurranseutsetting av riksvegferjesambanda – på alle forvaltingsnivå. Dette føreset eit målretta arbeid for å implementere ferjestrategien hos alle relevante aktørar.

I tillegg til dette er det også behov for politisk engasjement og innflytelse knytt til anbudsprosessane. Det er i anbudsdokumenta politikarane kan få høve til å sjekke ut om og i kva grad ferjestrategien er tatt omsyn til. Derfor er det av avgjerande betydning at Statens vegvesen, både sentralt og på regionnivå, legg opp til anbudsprosessar som gir høve til politisk deltaking. Den delen av anbudsgrunnlaget som er mest relevant i denne samanhengen er den som beskriv standarden på sjølve ferjetilbodet, og ikkje dei delane som går på meir tekniske og prosessuelle tilhøve.

Anbudsgrunnlaget bør i god tid før utlysing oversendast Møre og Romsdal fylke samt regionråd/kommunar der sambandet (-a) ligg for uttale. Fylket bør ha noko lenger uttalefrist enn kommunar og regionråd, slik at dei sistnemnde sine uttalar kan utgjere ein del av grunnlaget for Møre og Romsdal fylke si behandling.

### **Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar**

*Krev at anbudsgrunnlaget (den delen som er relevant for å vurdere ferjetilbodet) blir oversendt samferdselsutvalet og berørte kommunar/regionråd til behandling i god tid før sjølve anbudsutlysinga. Møre og Romsdal fylke må få status som formell høyringsinstans og bli tillagt same vekt som ved riksveginvesteringar.*

*Det vil vere naturleg at Statens vegvesen i sitt oversendingsbrev gjer ei vurdering av anbudsgrunnlaget i høve til vedteken ferjestrategi for Møre og Romsdal, og grunngir ev avvik mellom desse.*

*Gjenpart av kommunar og regionråd sine uttalar må tilflyte samferdselsutvalet som grunnlag for deira behandling. Dette føreset at samferdselsutvalet får minst ei veke lenger uttalefrist enn andre høyringspartar.*

Ansvar for ruteinformasjon for ferje og hurtigbåt i Møre og Romsdal og endringar i desse ligg hos Statens vegvesen (riksvegferjene) og Møre og Romsdal fylke (fylkesvegferjene og hurtigbåtane). Informasjonen blir gitt gjennom tre ulike medium; papir, telefon og internett. Fjord 1 MRF og rutebilselskapa har det praktiske ansvaret for papirmediet, medan ruteinformasjonskontoret dekkjer dei to andre media. Rutekontoret er eigd av fylket (51%), TL/buss-selskapa (29%) og Fjord 1 MRF (20%).

Det er to viktige prinsipp som bør ligge til grunn for den framtidige ruteopplysningstenesta; For det første bør oppdragsgjevarar for trafikktenester ha det overordna ansvaret for ruteinformasjonen. Det enkelte trafikksekskap har vanlegvis plikt til å gi opplysning om sitt eige rutetilbod, men dette er sjeldan nok til å dekke publikum sitt behov. For publikum er det viktig å ha ein "etthodestrategi" for ruteopplysning, der ein også kan orientere seg i høve til m.a. korresponderande ruter. For det andre må informasjonstenesta vere konkurransenøytral, og etterkvart som rutenettet blir lagt ut på anbod vil truleg dette kravet tvinge seg fram.

Desse prinsippa bør vere på plass før konkurranseutsettinga av riksvegferjene. Møre og Romsdal fylke har jobba strategisk for å få ei ruteopplysning som tilfredsstillar desse krava, m.a. har vi konkrete planar om å etablere ei eiga ruteinformasjonsteneste som A/S med berre oppdragsgjevarar for trafikktenester som eigarar. Statens vegvesen er etter vårt syn ein sjølvsagt partnar i eit slikt selskap.

Møre og Romsdal ligg i forkant nasjonalt når det gjeld å organisere ny ruteinformasjon tilpassa dagens føresetnader innan kollektivtrafikken. Det pågår også eit utgreiingsarbeid i regi av Samferdselsdepartementet m.t.p. etablering av eit konkurransenøytralt informasjonssystem for kollektivtransporten på landsbasis, og vi følgjer nøye med det som skjer der.

### **Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar**

*Har som målsetjing allereie frå 2006 å få etablert ei konkurransenøytral ruteinformasjonsteneste for fylket eigd av oppdragsgjevarar for trafikktenester (dvs. Møre og Romsdal fylke og Statens vegvesen). Ruteinformasjon (rutehefte, telefon og internett) for ferjer og hurtigbåtar bør leggjast inn i denne tenesta så raskt det er praktisk mogleg*

*Informasjonen må vere tilfredsstillande tilgjengeleg for funksjonshemma som blinde og svaksynte.*



Frå Stabblandet, foto Øyvind Leren



## RIKSREGULATIV FOR FERJETAKSTAR

Vegdirektoratet har utarbeidd eit nytt forslag til Riksregulativ for ferjetakstar (behandla i U-sak 66/05 A). Bakgrunnen for forslaget er at dagens Riksregulativ for ferjetakstar må endrast for å kunne innføre eit felles og meir effektivt betalingssystem for ferjer og bomstasjonar basert på eit elektronisk billetteringssystem.

Trafikantane vil med det nye systemet, etter avtale med eitt bompeng- eller ferjeselskap, kunne nytte sin AutoPASS-brikke eller AutoPASS-kort til betaling på andre bompengaanlegg og ferjestrekningar utan å gjere ny avtale med andre selskap.

Med AutoPASS-brikke og sjølvbillettering (AutoPASS-kort, betalingskort eller kontantar) vil det nye billetteringssystemet kunne føre til meir effektiv ferjedrift, med reduserte administrasjons- og driftskostnader. Ferjene kan då bemannast ut frå tryggleikssyn og utan omsyn til billettering om bord. For å kunne gjennomføre eit elektronisk billetteringssystem må ein m.a. fjerne passasjerbetalinga og redusere talet på takstgrupper på ferjene. Dersom dette skal gjennomførast må staten bidra med overgangssordningar som kompenserar for bortfallet av passasjerinntekter.

## SJØLVBILLETTERING

Det har siste året vore gjort forsøk med sjølvbillettering på strekningen Aukra-Hollingsholm, ved at bilistane sjølv løyser billett i ein automat før ombordkøyring. Sjølv om dei tekniske løysingane etterkvart fungerte godt, har Vegdirektoratet konkludert med at systemet ikkje har livets rett i si noverande form. Utstyret er for dyrt i høve til dei økonomiske innsparingane med redusert bemanning, og det tar for lang tid å sluse alle bilistane gjennom systemet før ferjeavgang. Sjølvbillettering kan likevel bli introdusert i andre ferjesamband, men då truleg i ein kombinasjon med andre nye løysingar, t.d. AutoPASS.

## Møre og Romsdal fylke sine strategiske vurderingar

*Vil nøye følgje arbeidet som skjer med Riksregulativ for ferjetakstar, ulike former for sjølvbillettering og AutoPASS-kort/brikke, samt bidra til at vi her i fylket kan ta i bruk meir effektive og trafikanttilpassa billetteringssystem.*



## VEDLEGG 1

### Vedtak fylkestinget – fase 1. T-70/05

#### Samrøystes vedtak i Fylkestinget - 14.12.2005

**1** Fylkestinget i Møre og Romsdal sluttar seg til framlegget til Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006-2015. I særleg grad må fokus rettast inn mot rammeføresetnadene for ferjedrifta, regionalpolitisk samordning av ferjetilbodet i vårt område samt å sikre ei lokal- og regionalpolitisk behandling av anbodsgrunnlaga/kravspesifikasjonane før utlysningane vert gjort.

**2** Fylkestinget i Møre og Romsdal vedtek følgjande strategiar (fase 1):

#### KONKURRANSEUTSETJING

Møre og Romsdal fylke:

- tar til etterretning at sentrale styresmakter har vedtatt ei storstilt konkurranseutsetjing av ferjedrifta i landet, og at dette skal gjerast gjennom former for bruttokontraktar og "bundting" av enkeltsamband i større pakkar. Møre og Romsdal fylke vil likevel få gi uttrykk for at tilbod og forhandlingar om kvalitetskontraktar er eit godt alternativ til anbodsutlysning, og fylket vil sterkt rå til at framhaldande anbodsutlysningar blir basert på nettokontraktprinsippet

- føreset at utviklinga med dette svært krevjande reguleringsregimet blir følgt nøye for å sikre at ein oppnår dei effektivitets- og tilbodsforbetringane som er ønska

- ser det som viktig at ein over tid sikrar reell konkurranse i ferjesektoren, og at ein raskt og effektivt kan endre/kombinere kontraktformer dersom det viser seg at ei storstilt anbodsutsetjing ikkje gir dei tiltenkte resultatane. I den samanheng er storleiken på anbodspakkane viktige. Det same er framdriftsplanen (tempoet i anbodsutsetjinga), som m.a. må tilpassast behovet for

kunnskapsoppbygging/erfaringar og ei rasjonell handtering av arbeidet med anboda

#### EFFEKTIVISERINGS- GEVINSTEN

Møre og Romsdal fylke:

- føreset at den eventuelle effektiviseringsgevinsten av konkurranseutsetjinga blir tilbakeført til fylket gjennom tilbodsforbetringar. Sjølv med ein effektiviseringsgevinst på 20% vil det i tillegg vere stort behov for friske midlar for å sikre eit godt og tenleg ferjetilbod i Møre og Romsdal

#### FERJETILBODSSTANDARD/ DØGNOPNE SAMBAND

Møre og Romsdal fylke:

- meiner at ferjestrekningar som er ein del av stam- og riksvegar i utgangspunktet bør vere open for trafikk på lik linje med andre stam- og riksvegar. Dagens minimumsstandard for ferjetilbod er derfor ikkje tilfredsstillande, korkje for private eller næringstrafikken. Fylket sitt forslag til ny minimumsstandard er vist på side 12 (i vedlegget)

- meiner at forbetringar i ferjemateriell og tilbodsstandard er viktigare å få på plass i denne omgang enn takstreduksjonar. Alt skulle liggje til rette for ei satsing på naturgass i riksvegferjene her i fylket, men dette føreset auka statleg tilskott for å dekkje meirkostnadene på investeringsida

- legg til grunn universell utforming som prinsipp i arbeidet for betre tilgjenge i kollektivtransporten, og føreset at ferjetilbodet også blir gjort tilgjengeleg for alle

- meiner det er avgjerande for heilskapen i transporttilboda at billetteringa kan vere gjennomgåande. Dette betyr m.a. at dei reisande kan løyse ein billett eller nytte eitt kort på heile reisa. Dette gjeld både riksvegferjer og fylkesvegferjer.

Geiranger ferjekai, foto info.avdelinga



## FYLKESVEGFERJESAMBANDA

Møre og Romsdal fylke:

- ser det som føremålstenleg å inngå i eit tett og forpliktande samarbeid med Statens vegvesen om ferjetilbodet i fylket. Målet er å sjå det totale ferjetilbodet i fylket under eitt, samt styrkje bestillarkompetansen og -kapasiteten (samarbeidsmodell)
- meiner at det med utgangspunkt i dagens reguleringsregime på riksvegferjedrifta må vere ein klar intensjon at fylkesvegferjesambanda blir innlemma i desse anbodspakkane
- tar som utgangspunkt ein betra standard på fylkesvegferjesambanda. Det vil bli gjort ei nærare vurdering av desse tilhøva ved utarbeiding av kravspesifikasjonen, som ein del av ein prosess mot berørte kommunar/regionråd

## POLITISK MEDVERKNAD

Møre og Romsdal fylke:

- krev at anbodsgrunnlaget (den delen som er relevant for å vurdere ferjetilbodet) blir oversendt samferdselsutvalet og berørte kommunar/regionråd til behandling i god tid før sjølve anbudsutlysinga. Det vil vere naturleg at Statens vegvesen

i sitt oversendingsbrev gjer ei vurdering av anbodsgrunnlaget i høve til vedteken ferjestrategi for Møre og Romsdal, og grunngir ev avvik mellom desse. Gjenpart av kommunar og regionråd sine uttalar må tilflyte samferdselsutvalet som grunnlag for deira behandling. Dette føreset at samferdselsutvalet får minst ei veke lenger uttalefrist enn andre høyringspartar

## RUTEINFORMASJON

Møre og Romsdal fylke:

- har som målsetjing allereie frå 2006 å få etablert ei konkurransenøytral ruteinformasjonsteneste for fylket eigd av oppdragsgjevarar for trafikktenester (dvs. Møre og Romsdal fylke og Statens vegvesen). Ruteinformasjon (rutehefte, telefon og internett) for ferjer og hurtigbåtar bør leggjast inn i denne tenesta så raskt det er praktisk mogleg
- Informasjonen må vere tilfredsstillande tilgjengeleg for funksjonshemma som blinde og svaksynte

**3** Fylkestinget ber samferdselsutvalet arbeide vidare med ei ytterlegare detaljering av ferjetilbodsstandarder knytt til enkelt samband (fase 2), samt følgje opp ferjestrategien gjennom aktiv deltaking i anbudsprosessane.



Frå Halså, foto Øyvind Leren



## VEDLEGG 2

### Vedtak samferdselsutvalet – fase 2. Sa-80/05 A

#### Samrøystes vedtak:

##### 1.

Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal viser til fylkestingsvedtak T-70/05, og vedtek følgjande strategiar for enkeltsambanda (fase 2):

#### Ferjetilbudsstandard enkeltsamband

Møre og Romsdal fylke:

- krev at ny og forbetra minimumsstandard for ferjetilbodet, vist i tabell 1 side 6 (som er ei konkretisering av vedtaket i T-sak 70/05 på enkeltsamband), blir lagt til grunn ved anbudsutlysingar av dei einskilde riksvegferjesambanda i fylket

- finn grunn til å presisere at dette er eit forslag til ny minimumsstandard, og føreset derfor at ingen samband får dårlegare tilbud enn det dei har pr i dag

- meiner at krav om universell utforming/tilgjenge for alle må inn i anbudsgrunnlaget på lik linje med t.d. opningstid og frekvens

#### Ferjefornying/kapasitetsbehov pr samband

Møre og Romsdal fylke:

- krev at kapasitetskrava for dei einskilde anbodssamband som går fram av tabell s. 8, blir lagt til grunn som minimumskrav

- krev ei raskare fornying av ferjeflåten

- krev at det blir lagt til rette for at fleire ferjesamband i fylket får gassferjer, men føreset likevel at dette blir dekt av statlege ekstraløyvingar og ikkje går på bekostning av dei nødvendige forbetringane av ferjetilbodet i fylket

#### Fylkesvegferjesambanda Møre og Romsdal fylke:

- vil at dei to fylkesvegsambanda

i rute 01 (Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy) og rute 09 (Hundeidvik-Festøy) samt blandasambandet i rute 12B (Standal-Trandal-Sæbø-Leknes) skal leggest inn i dei aktuelle riksvegferjepakkane på Sunnmøre allereie ved første utlysingsrunde

- meiner at vi for rute 32 (Småge-Orten-Finnøy-Sandøy-Ona) og rute 34 (Molde-Sekken) i første omgang bør få til ei langsiktig, forhandla kontrakt eventuelt anbud for. Det er likevel ein klar intensjon å få også desse to sambanda inn i ein riksvegferjepakke ved eit seinare høve

#### Samordning andre prosjekt Møre og Romsdal fylke:

- vil nøye følgje arbeidet som skjer med Riksregulativ for ferjetakstar, ulike former for sjølvbillettering og AutoPASS-kort/brikke, samt bidra til at vi her i fylket kan ta i bruk meir effektive og trafikkanttilpassa billetteringssystem

#### Samferdselsutvalet vil dessutan presisere følgjande:

1) Møre og Romsdal fylke ber Samferdselsdepartementet satse på meir bruk av gassferjer. Framtidige gassferjer må ha auka kapasitet og nytte ny framdriftsteknologi for å få ned reisetida i dei aktuelle sambanda.

2) Samband i Møre og Romsdal som bør få nye gassferjer er mellom anna Molde-Vestnes, (eit samband med for låg standardkravkapasitet som skal vere normalt i eit slikt ferjetilbod).

3) Frigjort kapasitet bør rokerast og styrke samband med låg kapasitet (til dømes Halså-Kanestråum og Årvik-Koparnes).

##### 2.

Samferdselsutvalet ber administrasjonen om å snarast redigere fase 1 og fase 2 saman til eitt dokument – Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006-2015 – og distribuere det til alle relevante aktørar.



### VEDLEGG 3 Anbudsstandard 2006-2015 og tilbudsstatus 2005

STANDARDKLASSE S1	ÅDT 2005	Andel gjenstående				Behov				Auke					
		NTP-standard	Ev 1500-3000	Opningstid	Kapasitet	Frekvens	Faste avg.	Nattestengd	K		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	Fly:	1. avg.	Siste ank.
Fylkesstandard Vegnr Strekning	ÅDT PBE	E39	Molde-Vestnes	24 timar	2 %	35	06.00-20.00	2 ½ time	M	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	Krsund:	06:30	23:20	
				24 timar	2 %	38	06.00-21.00	2 timar	H	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	Molde:	06:45	23:50	
E39	Solevåg-Festoy	ÅDT PBE	2871	24	2,0 %	36	06.45-19.45	1 t 30 min	M	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	Ålesund	07:00	23:50	
				24	0,6 %	42	07.00-20.00	2 timar	Å	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	Hovden	06:40	21:30	
STANDARDKLASSE S 2	NTP-standard	Ev < 1500	Fylkesstandard	18 timar	3 %	30	07.00-19.00	Nattestengd		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				24 timar	2 %	38	06.00-21.00	2 t		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Vegnr Strekning	ÅDT PBE	E39	Volda-Folkestad	24	0,1 %	36	06.00-20.30	Tid mellom to avg.	H	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				24	4,3 %	36	08.30-20.30	1 t 30 min	K	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
STANDARDKLASSE RV 1	NTP-standard	Rv > 1500	Fylkesstandard	18 timar	3 %	30	07.00-19.00	Nattestengd		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				24 timar	2 %	38	06.00-21.00	2 t		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Vegnr Strekning	ÅDT PBE	Rv 60	Ørnsnes-Magerholm	24	2,3 %	55	06.00-21.00	Tid mellom to avg.	Å	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				19,75	7,2 %	30	-	4 t 15 min	2	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 61	Hareid-Sulesund	ÅDT PBE	2428	24	0,2 %	36	06.00-20.00	2 t	Å	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				19,5	0,7 %	33	-	4 t 30 min	4	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
STANDARDKLASSE RV 2	NTP-standard	500-1500	Fylkesstandard	16 timar	3 %	25	07.00-18.00	Nattestengd		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				19 timar	2 %	32	07.00-20.00	5 t		Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Vegnr Strekning	ÅDT PBE	Rv 662	Aukra-Hollingen	18,5	0,2 %	31	-	Tid mellom to avg.	M	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				18,5	1,2 %	23	-	5 t 30 min	2	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 64	Kristiansund- Bremsnes	ÅDT PBE	888	17,25	2,0 %	37	-	6 t 45 min	K	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				18,25	1,4 %	32	06.00-21.00	5 t 45 min	4	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 650	Stranda-Liabygda	ÅDT PBE	618	16,5	0,7 %	28	08.00-15.30	7 t 30 min	H	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				18	0,2 %	18	-	6 t	6	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 680	Seivika-Tømmervåg	ÅDT PBE	585	18,5	2,5 %	32	06.00-21.30	5 t 30 min	K	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				16,75	12,5 %	25	-	7 t 15 min	8	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 63	Eidsdal-Linge	ÅDT PBE	578	15,25	0,3 %	16	-	9 t 30 min	8	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				18	0,4 %	29	-	6 timar	10	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 710	Brekstad-Vaiset	ÅDT PBE	552	18	0,4 %	29	-	6 timar	M	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				512	0,4 %	29	-	6 timar	10	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
Rv 668	Mordalsvågen-Solhomen	ÅDT PBE	512	18	0,4 %	29	-	6 timar	M	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				
				512	0,4 %	29	-	6 timar	10	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass				

SAS bet siste

SAS bet siste  
Kom bet siste  
Veg

snu ruta

SAS bet siste  
+20 min

**VEDLEGG 3 (forts.)**

STANDARDKLASSE RV 31	100-500	Opningstid 14 timar	Kapasitet 3 %	Frekvens 20	sone 1-4	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass	K	Veg
		17 timar	2 %	25	some	1. avgang	Siste avgang		
	ÅDT PBE	Frå same kai	Andel pr år	Frå same kai					
Rv 680 Aukan-Vinsternes	312	18,25	0,9 %	21	4 1				
Rv 777 Ølhammeren-Seierstad	181	17,5	0,0 %	23	1 2				
Rv 682 Aresvik-Hendset	139	16,25	0,1 %	22	4 3				
Rv 655 Sæbø-Leknes	104	16	0,6 %	15	4 4				
<b>STANDARDKLASSE RV 32</b>									
NTP-standard	100-500	Opningstid 13 timar	Kapasitet 3 %	Frekvens 12	some 5-9	Opningstid Til flyplass	Opningstid Frå flyplass		
Fylkesstandard		16 timar	2 %	16	some	1. avgang	Siste avgang	1. avgang	
Riksveg Strekning	ÅDT PBE	Frå same kai	Andel pr år	Frå same kai					
Rv 652 Volda-Lauvstad	317	17	0,1 %	16	7 1				+20 min.
Rv 669 Aukan-Eddøy	282	18	1,3 %	16	9 2	06:00	23:20	05:40	+85 min.
Rv 659 Skjelten-Haramsøya	233	16,5	0,2 %	15	6 3	05:50	00:10	04:45	
Rv 774 Levanger-Hokstad	209	16,5	0,0 %	11	9 4				
Rv 668 Brattvåg-Dryna	116	16,75	0,7 %	14	6 5				
Rv 771 Skei-Gutvik	99	15,5	0,1 %	13	6 6				
Rv 659 Skjelten-Løvsøya	92	16,5	0,2 %	15	5 7				
<b>STANDARDKLASSE RV 33</b>									
NTP-standard	100-500	Opningstid 12 timar	Kapasitet 3 %	Frekvens 6	some 10-20				
Fylkesstandard		15 timar	2 %	13	some				
Riksveg Strekning	ÅDT PBE	Frå same kai	Andel pr år	Frå same kai					
Rv 769 Hofles-Lund	295	15,5	0,2 %	11	10 1				
Rv 659 Brattvåg-Harøya	134	16,75	0,7 %	13	14 2				
<b>STANDARDKLASSE RV 4 &lt; 100 ÅDT: Ingen standardkrav</b>									
Riksveg Strekning	ÅDT PBE		Kapasitet	Frekvens	some				
			Andel pr år	Frå same kai					
Rv 776 Hofles-Geisnes	66		0,0 %	11	3 1				
Rv 659 Haramsøya-Løvsøya	14		0,2 %	13	5 2				
Rv 659 Dryna-Harøya	14		0,7 %	3	12 3				



**VEDLEGG 4**  
**Standardkrav 2006-2015 - status opningstid**

Vegnr	Strekning	ÅDT	Opnings- tid -05	Fylkets krav	Avvik	Tal ferjer	Manglar ferje	NTP- krav	Avvik NTP
1	Rv 60 Ørsnes- Magerholm	2 828	24	24	0	2		18	6
2	E 39 Molde-Vestnes	2 871	24	24	0	3		24	-
3	Rv 715 Flakk-Rørvik	2 496	19,75	24	-4,25	3		18	1,75
4	Rv 61 Hareid-Sulesund	2 428	24	24	0	2		18	6
5	E 39 Solevåg-Festøy	2 234	24	24	0	2		24	-
6	Rv 64 Søsnes-Åfarnes	1 646	19,5	24	-4,5	1		18	1,5
7	E 39 Volda-Folkestad	1 268	24	24	0	1		18	6
8	Rv 662 Aukra-Hollingen	1 314	18,5	19	-0,5	1		16	2,5
9	E 39 Halså-Kanestrøm	1 113	24	24	0	2		18	6
10	Rv 64 Kristiansund- Bremsnes	888	18,5	19	-0,5	1	1	16	2,5
11	Rv 653 Eiksund-Rjånes	925	17,25	19	-1,75	1		16	1,3
12	Rv 670 Kvanne-Røkkum	720	18,25	19	-0,75	1		16	2,3
13	Rv 650 Stranda-Liabygda	618	16,5	19	-2,5	1		16	0,5
14	Rv 680 Seivika-Tømmervåg	585	18	19	-1	1	1	16	2,0
15	Rv 61 Årvik-Koparnes	601	18,5	19	-0,5	1		16	2,5
16	Rv 63 Eidsdal-Linge**	578	16,75	19	-2,3	1		16	0,75
17	Rv 710 Brekstad - Valset	552	15,25	19	-3,75	1	1	16	-0,75
18	Rv 668 Mordalsvågen- Solholmen	512	18	19	-1	1		16	2,0
19	Rv 652 Volda-Lauvstad	317	17	16	1,0	1		13	4,0
20	Rv 680 Aukan-Vinsternes	312	18,25	17	1,25	1		14	4,25
21	Rv 769 Hofles-Lund	295	15,5	15	0,5	1		12	3,5
22	Rv 669 Aukan-Edøy	282	18	16	2,0	1		13	5,0
23	Rv 659 Skjelten-Haramsøya	233	16,5	16	0,5	1		13	3,5
24	Rv 774 Levanger - Hokstad	209	16,5	16	0,5	1		13	3,5
25	Rv 777 Ølhammeren- Seierstad	181	17,5	17	0,5	1		14	3,5
26	Rv 682 Aresvik-Hendset	139	16,25	17	-0,75	1		14	2,25
27	Rv 659 Brattvåg-Harøya	134	16,75	15	1,75	1		12	4,75
28	Rv 668 Brattvåg-Dryna	116	16,75	16	0,75	1		13	3,75
29	Rv 655 Sæbø-Leknes	104	16	17	-1,0	1		14	2,0
30	Rv 770 Skei-Gutvik	99	15,5	16	-0,5	1		13	2,5
31	Rv 659 Skjelten-Løvsøya	92	16,5	16	0,5	1		13	3,5
	turist- samb. Geiranger-Hellesylt					2			

*I dette er inkludert opningstid i 4 samband der siste rundtur er betalt av andre (SAS el kom.)*

*I tillegg kjem ytterlegare ca 2 timar for å nå 1. og siste fly i to samband*

*ÅDT= PBE (personbileiningar) pr døgn 2005*

*Krav= nye minimumskrav frå fylket*

*\*\*Rv 63 høgare frekvens og 2 ferjer om sommaren pga auka etterspørsel*



**VEDLEGG 5:  
Standardkrav 2006-2015 - status frekvens**

Vegnr	Strekning	ÅDT	Frekvens -05	Fylkets krav	Avvik	Tal ferjer	Manglar ferje	NTP-krav	Avvik NTP
1	Rv 60 Ørsnes-Magerholm	2 828	55	38	17	2		30	25
2	E39 Molde-Vestnes	2 871	36	38	-2	3		35	1
3	Rv 715 Flakk-Rørвик	2 496	30	38	-8	3		30	0
4	Rv 61 Hareid-Sulesund	2 428	36	38	-2	2		30	6
5	E39 Solevåg-Festøy	2 234	42	38	4	2		35	7
6	Rv 64 Sjølsnes-Åfarnes	1 646	33	38	-5	1		30	3
7	E39 Volda-Folkestad	1 268	36	38	-2	1		30	6
8	Rv 662 Aukra-Hollingen	1 314	31	32	-1	1		25	6
9	E39 Halså-Kanestrøm	1 113	36	38	-2	2		30	6
10	Rv 64 Kristiansund-Bremsnes	888	23	32	-9	1	1	25	-2
11	Rv 653 Eiksund-Rjånes	925	37	32	5	1		25	12
12	Rv 670 Kvanne-Røkkum	720	32	32	0	1		25	7
13	Rv 650 Stranda-Liabygda	618	28	32	-4	1		25	3
14	Rv 680 Seivika-Tømmervåg	585	18	32	-14	1	1	25	-7
15	Rv 61 Årvik-Koparnes	601	32	32	0	1		25	7
16	Rv 63 Eidsdal-Linge**	578	25	32	-7	1		25	0
17	Rv 710 Brekstad - Valset	552	16	32	-16	1	1	25	-9
18	Rv 668 Mordalsvågen-Solholmen	512	29	32	-3	1		25	4
19	Rv 652 Volda-Lauvstad	317	16	16	0	1		12	4
20	Rv 680 Aukan-Vinsternes	312	21	25	-4	1		20	1
21	Rv 769 Hofles-Lund	295	11	13	-2	1		6	5
22	Rv 669 Aukan-Edøy	282	16	16	0	1		12	4
23	Rv 659 Skjelten-Haramsøya	233	15	16	-1	1		12	3
24	Rv 774 Levanger - Hokstad	209	11	16	-5	1		12	-1
25	Rv 777 Ølhammeren-Seierstad	181	23	25	-2	1		20	3
26	Rv 659 Aresvik-Hendset	139	22	25	-3	1		20	2
27	Rv 682 Brattvåg-Harøya	134	13	13	0	1		6	7
28	Rv 668 Brattvåg-Dryna	116	14	16	-2	1		12	2
29	Rv 655 Sæbø-Leknes	104	15	25	-10	1		20	-5
30	Rv 771 Skei-Gutvik	99	13	16	-3	1		12	1
31	Rv 659 Skjelten-Løvsøya	92	15	16	-1	1		12	3
	turist-samb Geiranger-Hellesylt					2			

I dette er inkludert 1 avgang i 4 samband der siste rundtur er betalt av andre (SAS el kom.)

ÅDT= PBE (personbileiningar) pr døgn 2005

Krav= nye minimumskrav frå fylket

\*\*Rv 63 høgare frekvens og 2 ferjer om sommaren pga auka etterspørsel



## **Møre og Romsdal fylke**

Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon 71 25 80 00

E-post: [post@mrfylke.no](mailto:post@mrfylke.no)

Internett: [www.mrfylke.no](http://www.mrfylke.no)