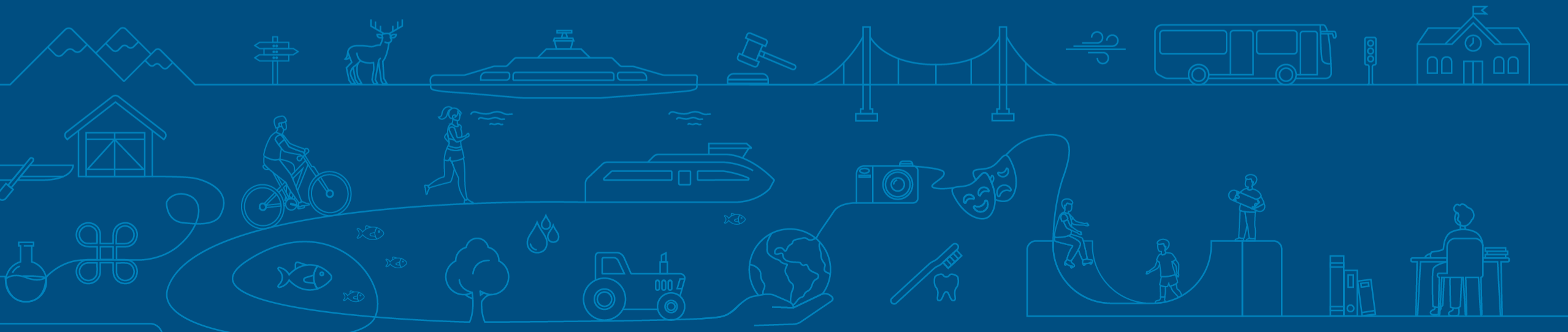




Møre og Romsdal
fylkeskommune

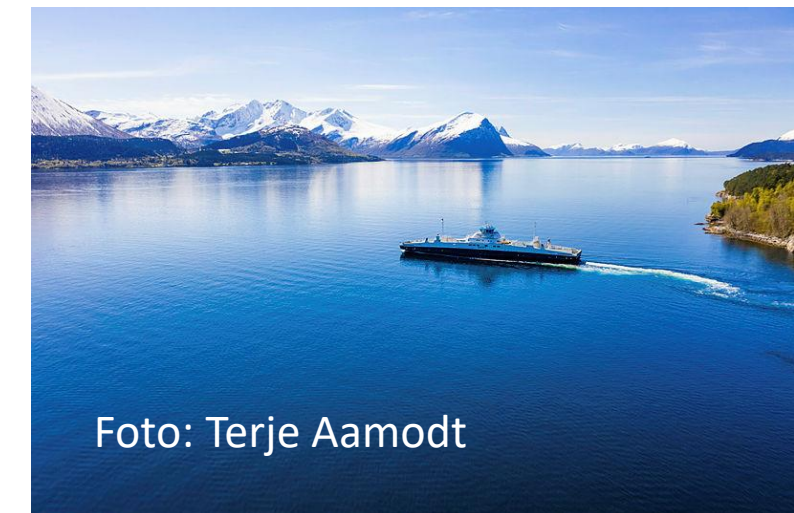
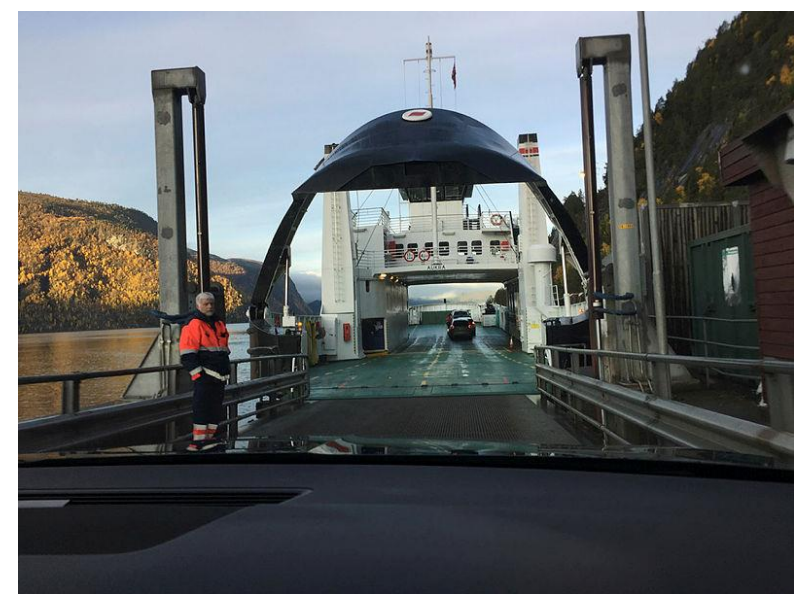
Null- og lågutsleppsteknologi i ferjedrifta – erfaringar så langt frå Møre og Romsdal

Hilde Johanne Svendsen



Agenda

- Kontekst
- Teknologi og drift
- Politisk prosess og rammevilkår
- Økonomi



Kart med ruteoversikt

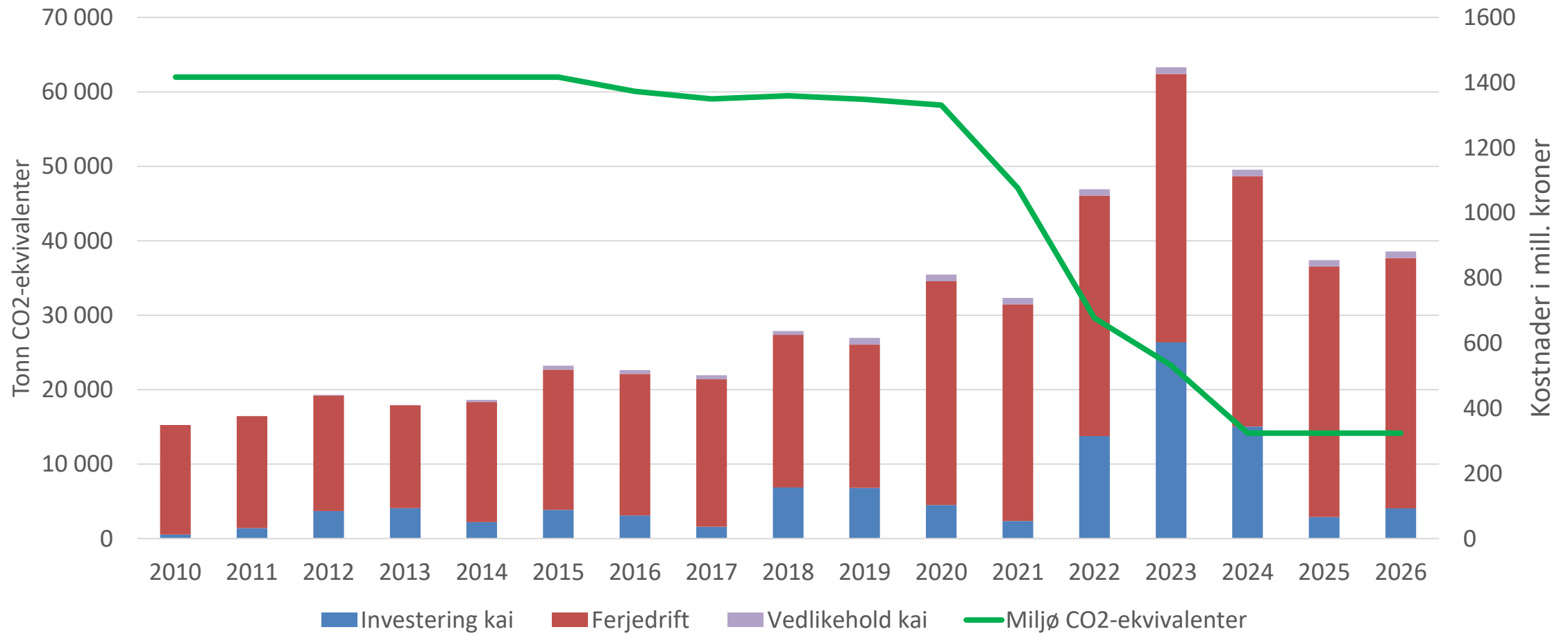
Samband	Rute	Samband	Rute
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy	1066	Molde-Vestnes	1070
Årvik-Kopparnes	1067	Molde-Sekken	1050
Hareid-Valderøya-Ålesund	1145	Åfarnes-Søtunes	1060
Hareid-Sulesund	1068	Kvanne-Rykkjem	1061
Volda-Lauvstad	1065	Halša-Kanestraum	1072
Hundeivika-Festøya	1049	Arasvik-Hennset	1062
Folkestad-Volda	1071	Seivika-Tjømmervåg	1063
Festøya-Solavågen	1069	Edøya-Sandvika	1064
Sæbø-Leknes	1135	Kystekspresen	800
Magerholm-Sykkylven	1055		
Stranda-Liabygda	1053		
Eidsdal-Linge	1054		
Standal-Trandal-Sæbø-Skår-	1136		
Valderøya-Storø Kalvøy			
Geiranger-Hellesylt	1142		
Brattvåg-Dryna-Fjærtøtta-Harøya	1056		
Langevåg-Ålesund	1148		
Ålesund-Hamnsund	1149		
Solholmen-Mordalsvågen	1058		
Aukra-Hollingsholmen	1059		
Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	1051		



Ferjefylket

- 21 fylkeskommunale samband
- Hittil i 2022 har vi frakta 18 070 PBE/12 000 køyretøy i gjennomsnitt kvar dag på våre ferjer
- Ferjedrift for folk og næringsliv, avgjerande for busetnad og distriktsutvikling
- Ambisjon om å vere miljøfylke nr. 1

Kostnader og CO2-utslepp, forenkla illustrasjon



NB: Takstjusteringar på ferje frå 1. juli 2018 er med på å redusere netto driftsutgifter, motsett frå mars 2020

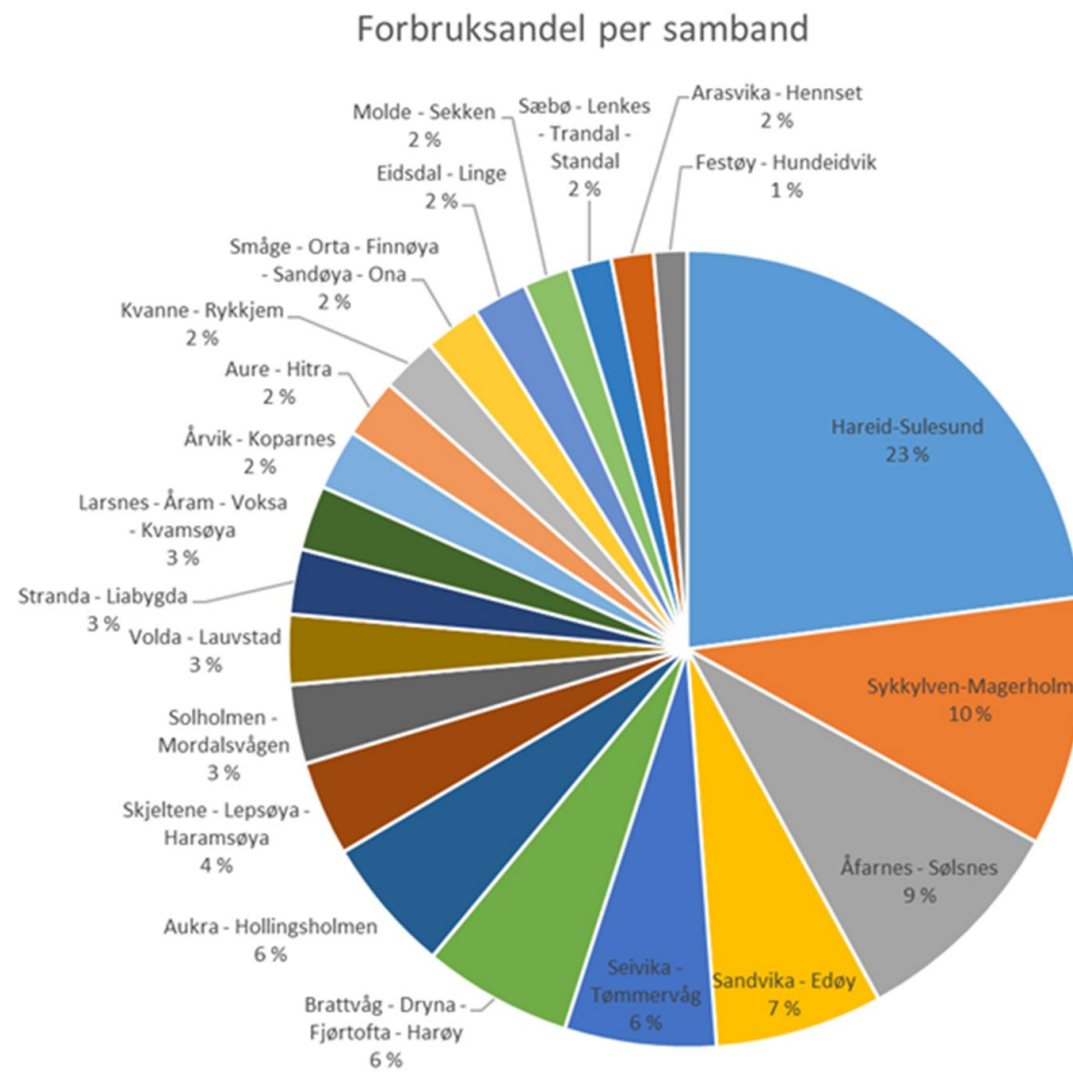
Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune



Teknologi og drift

Val av teknologi

- DNV-utgreiingar for kvart anbod i ferjedrifta
- Sulapakken er brukt som døme vidare
- Miljødimensjonen og økonomi: Kostnad for ny teknologi og reduksjon av CO2-utslepp er vurdert saman.
- Sosial dimensjon er ivaretatt gjennom at vi føreset same tilbod som før.



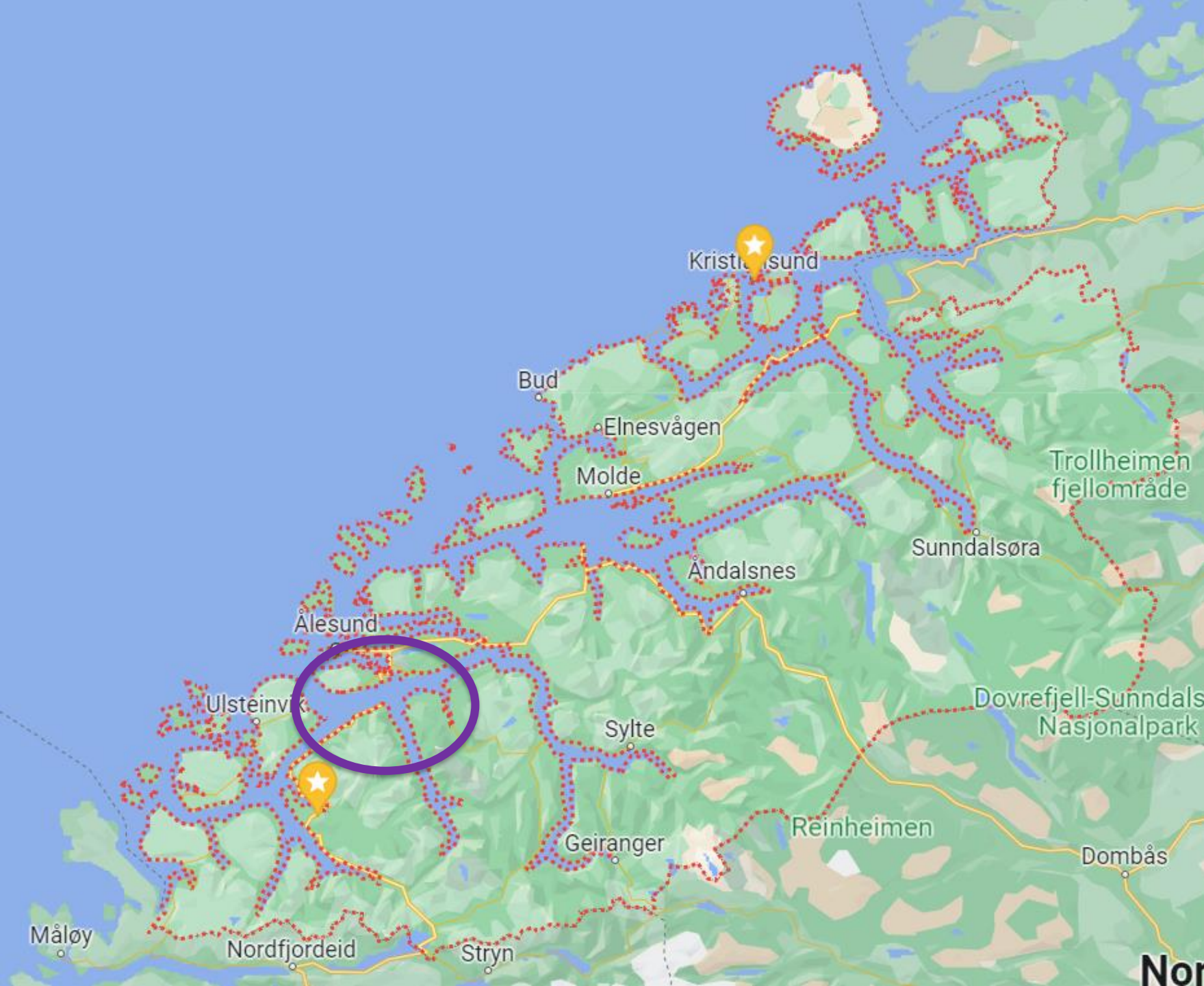
Sulapakken

Hareid – Sulesund

- 3 ferjer
- ÅDT PBE: 3 212
- ÅDT køyretøy: 2 128

Sykkylven – Magerholm

- 2 ferjer
- ÅDT PBE: 3 301
- ÅDT køyretøy: 2 339



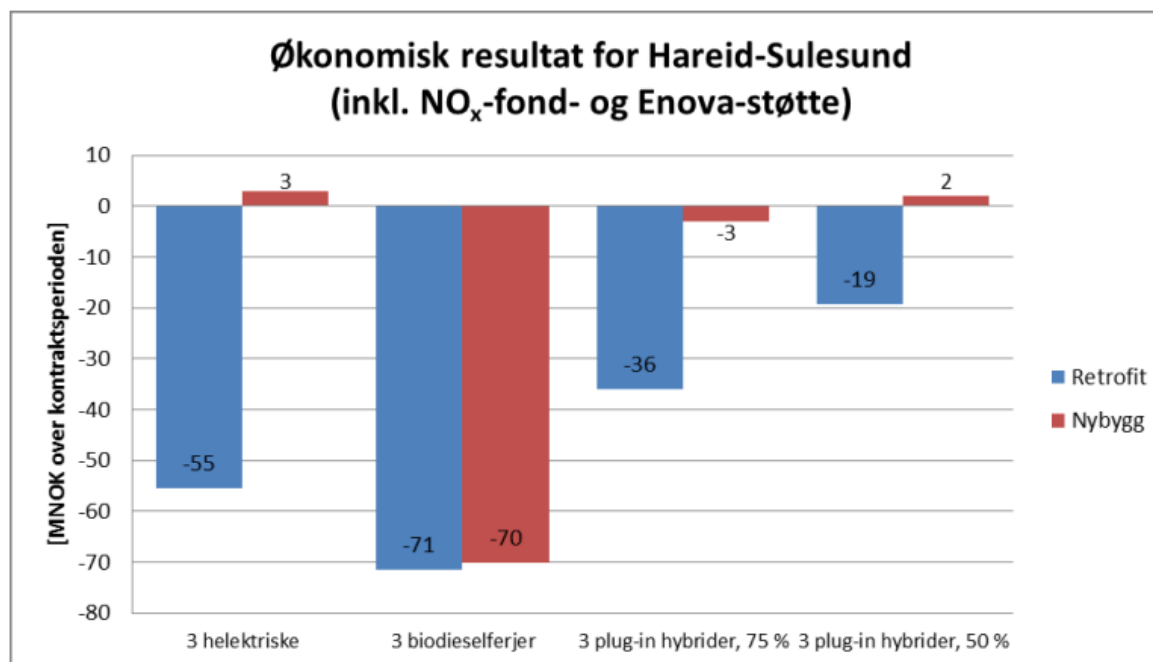
Det starta med Sulapakken i 2016

Tabell 3 Kostnader for nettoppgradering på land

Samband	Kostnader for nettoppgradering på land [MNOK]					
	Kai 1			Kai 2		
	Batteri-bank	Direkte 10 min	Direkte 5 min	Batteri-bank	Direkte 10 min	Direkte 5 min
<i>Hareid – Sulesund</i>	1,8	1,8	NA	5,0	21,0	NA
<i>Sykkylven* - Magerholm</i>	1,0	3,5	3,5	2,4	2,4	5,9

NA betyr at maksimal realistisk utbygging av infrastruktur ikke er tilstrekkelig for å dekke nødvendig ladekapasitet.

*Nettoppgraderingskostna tilbake med mer detaljerte



Figur 10 Grafisk fremstilling av økonomisk resultat for null-/lavutslippsløsninger på Hareid-Sulesund (inklusive estimert støtte fra NO_x-fondet og Enova)

Memo til:
Knut Ivar Nauste v/ Statens vegvesen

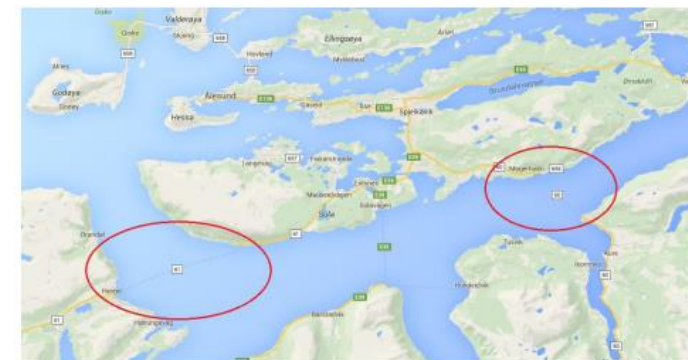
Memo Nr.: 18JL697-77/ JOFRIDA
Fra: Alvar Mjelde
Dato: 2016-04-18
Skrevet av: Joakim Frimann-Dahl, Alvar Mjelde og Martin Wold

Kopiert til:

Kartlegging av energibehov og infrastruktursituasjon for ferjesamband i Møre og Romsdal

1 GENERELT

Figuren nedenfor viser de to ferjesambandene som er omtalt i dette memoet, Hareid-Sulesund og Sykkylven-Magerholm. Her presenteres en kartlegging av energibehov for elektrifisering og kostnadsberegninger for oppgradering av kaiene i sambandene.



Figur 1: Oversikt over ferjesambandene

[Lenke](#) til DNV-notat

Val i anbod

- Ny teknologi skulle ikkje medføre redusert tilbod til innbyggjarane og næringslivet
- Optimalisering av kostnadar, særleg viktig for ferjefylket Møre og Romsdal
 - Mange anbod skulle ut samtidig - kontraktsstrategi
 - Overgangsfartøy (nytt og gammalt materiell i same kontrakt)
 - Risikofordeling mellom rederi og fylkeskommunen (Nox-fond, nettoppgraderinger, utvikling av effektpriser m.m./etc etc)
 - Hybridteknologi, krav om 75% el./miljøvenleg teknologi
- Generelle vurderingar i alle anbod
 - Trafikkvekst og kapasitet. Gir større ferjer og behov for oppgradering på kai uavhengig av miljøteknologi
 - Tidens tann - etterslep
 - Befolkning og næringsliv sine behov
 - Livsnerve vs samfunnsøkonomi

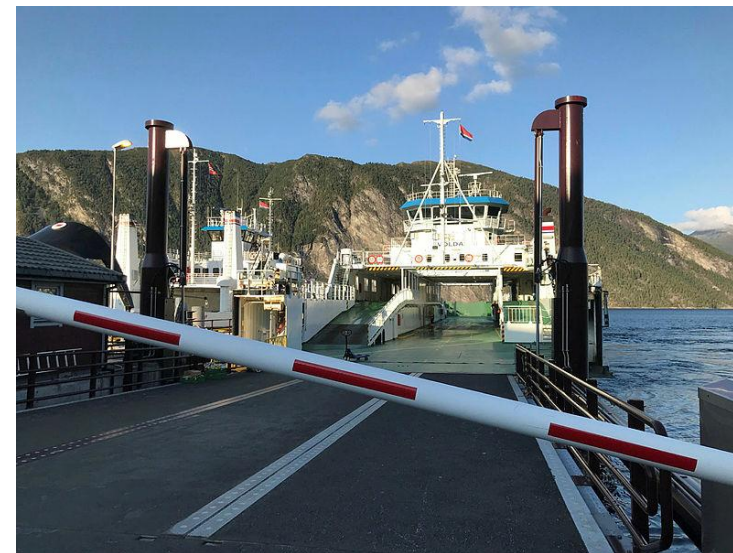


Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune



Foto: Terje Aamodt

Ferjekaiene 50 millioner dyrere

Ferjekaiier



Kjelde: Utklipp frå Romsdals Budstikke



Politisk prosess og rammevilkår

Rammevilkår

- Forvaltningsreformen 2010
 - Ansvar for fylkesvegferjer splitta i økonomi/ansvar
 - SAMS vegadministrasjon var ferjeforvaltar i Møre og Romsdal fram til 31.12.2019
- Regionreformen 2020
 - Personell frå ansvarsendinga i 2010 vart overført frå Statens vegvesen til fylkeskommunane
 - Midt i overgangsfasen til nye ferjer
 - Litt rusk i maskineriet, men vi har landa greit



St.prp. nr. 72 (2008–2009)

Om nokre saker på Samferdselsdepartementets område

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. mai 2009, godkjend i statsråd same dagen. (Regjeringa Stoltenberg II)

Ot.prp. nr. 68 (2008–2009)

Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 24. april 2009, godkjent i statsråd same dag. (Regjeringa Stoltenberg II)

Anbudsprosess – politisk medverknad

- Organisering av ferjeanbod 2018 – 2022 2016
- Notat frå SVV i høve pakkeing i sak SA 2/16 2016
- Kravspesifikasjon Sulapakken (alle andre) 2016
- Framtidige ferjeanbod 2016
- Økonomiske konsekvensar Sulapakken 2016
- Marknads og konkurransesituasjonen ferjeanbod 2018
- Konsekvensar av miljøkrav – installasjonar på land 2018

Takst – politisk retningsval

- Opsjon to-ferjeløysing Rute 36 Åfarnes-Sølsnes, tilsvar høyring 2017
 - «Samferdselsutvalet vedtek at takstsona i sambandet Åfarnes-Sølsnes vert auka med to soner frå den dato ein sett i verk ei permanent to-ferjeløysning.»
- Finansiering av kapasitetsauke på Rute 15 Eidsdal – Linge 2018
 - Auke med 2 takstsoner i periodar der det går meir enn ei ferje
- Inndekning av auka kostnader i ferjedrifta frå 2020 2018
 - «Fylkestinget ber fylkesrådmannen innarbeide ei auke med to takstsoner for alle fylkeskommunale ferjesamband på bruttokontrakt i komande økonomiplan.»
- Korona og AutoPASS takstregulativ 2020
- Ferjeopprør og nasjonal finansiering av reduserte takstar 2021
- Nasjonal finansiering av gratis ferjer 2022

Foto: Terje Aamodt



Regjeringa vidarefører satsinga på reduserte ferjetakstar for fylkesvegferjene i 2023

Regjeringa legg inn ein auke i rammetilskotet som skal gje ein vidareføring av 30% rabatt samanlikna med 01.01.21 fram til 15.august, og ytterlegare reduksjon i ferjetakstane til 50% samanlikna med 01.01.21 frå 16. august.

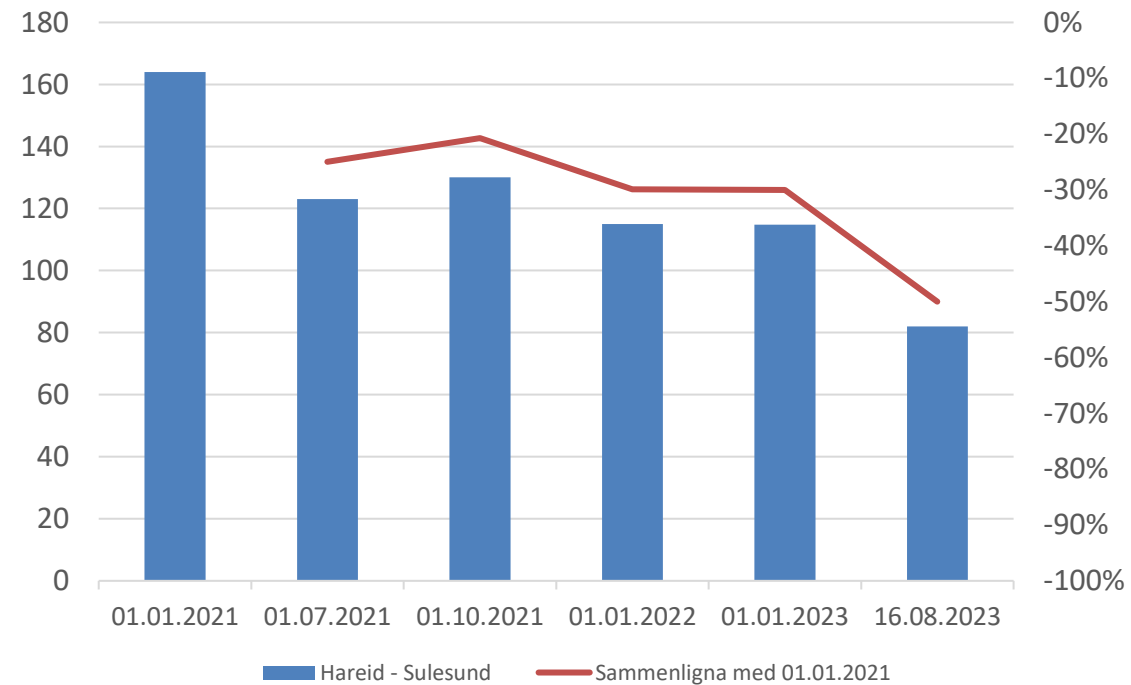


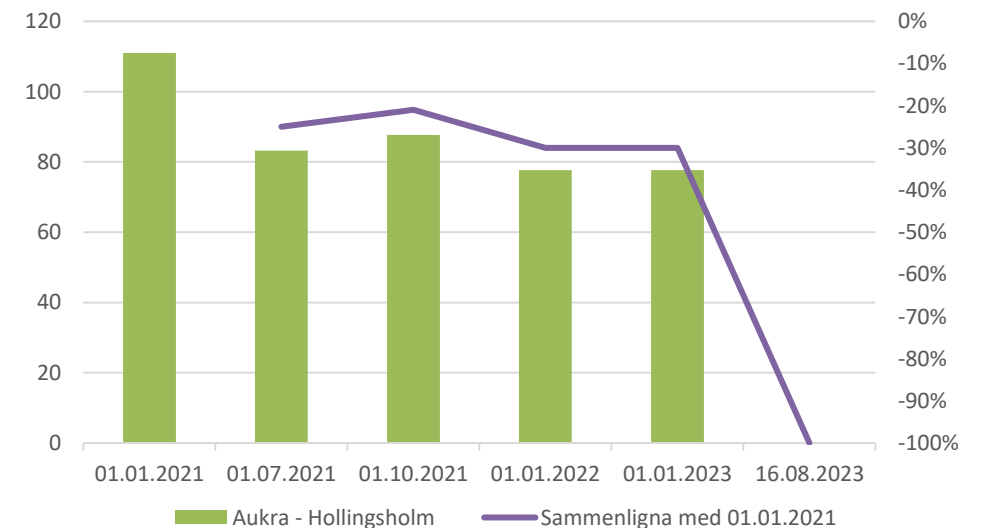
Foto: Terje Aamodt



Hurdalsplattformen

«Gratis ferje for øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og gjøre alle ferjesamband med under 100 000 passasjerer gratis» Regjeringa innfrir frå 16. august 2023.

Aukra – Hollingsholm
Solholmen – Mordalsvågen
Edøya – Sandvika
Voksa – Kvamsøy og inn til fastlandet
Brattvåg – Dryna
Sæbø – Leknes
Sæbø – Skår – Trandal – Standal – Store Kalvøy
Arasvika – Hennset
Småge – Orta – Finnøya – Ona
Festøya – Hundeidvika
Molde - Sekken



Økonomi

Tilbakeblikk 2015, kostnader i ferjedrifta

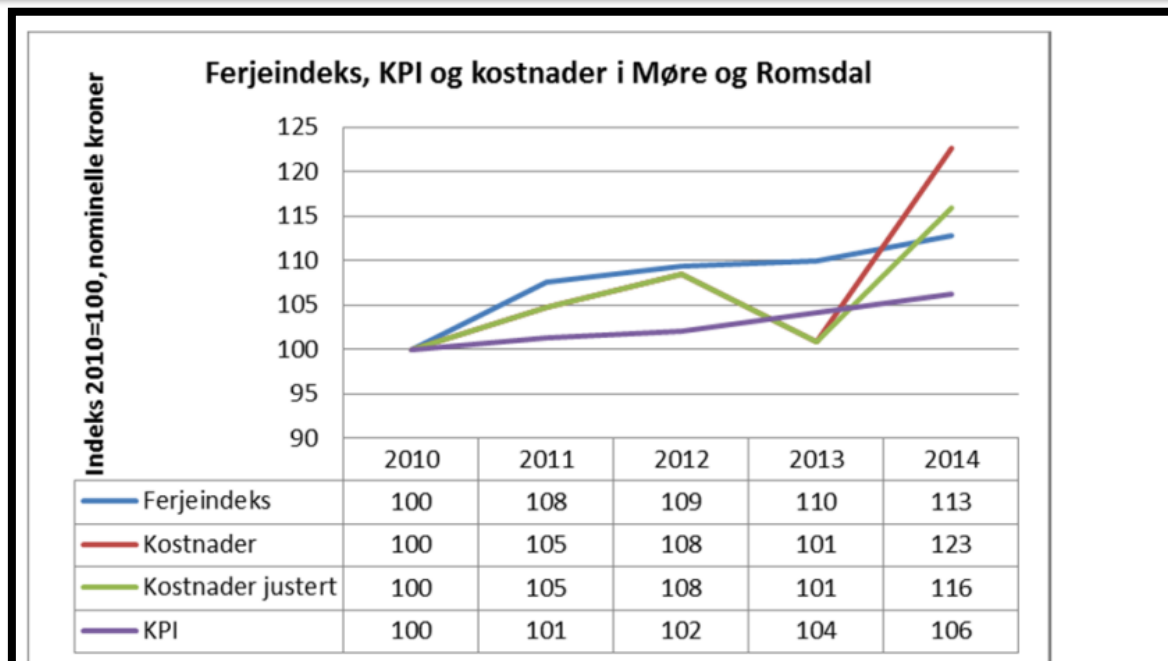
RAPPORT NR. 1519 | Hilde Johanne Svendsen og Falko Müller

FORVALTNINGSREVISJON AV FERJEANBODA I MØRE OG ROMSDAL

Kostnadsutvikling, kapasitet og tilbud

	2010	2011	2012	2013	2014*
Grunnbeløp i kontrakt	264	257	239	224	285
Tilleggskjøp/endringsordrar	3	9	28	26	20
Nasjonale krav og føringar	14	22	32	34	33
Anna	11	16	18	3	3

Tabell 4 Kostnader i mill kroner fordelt på kategori, 2010-kroner

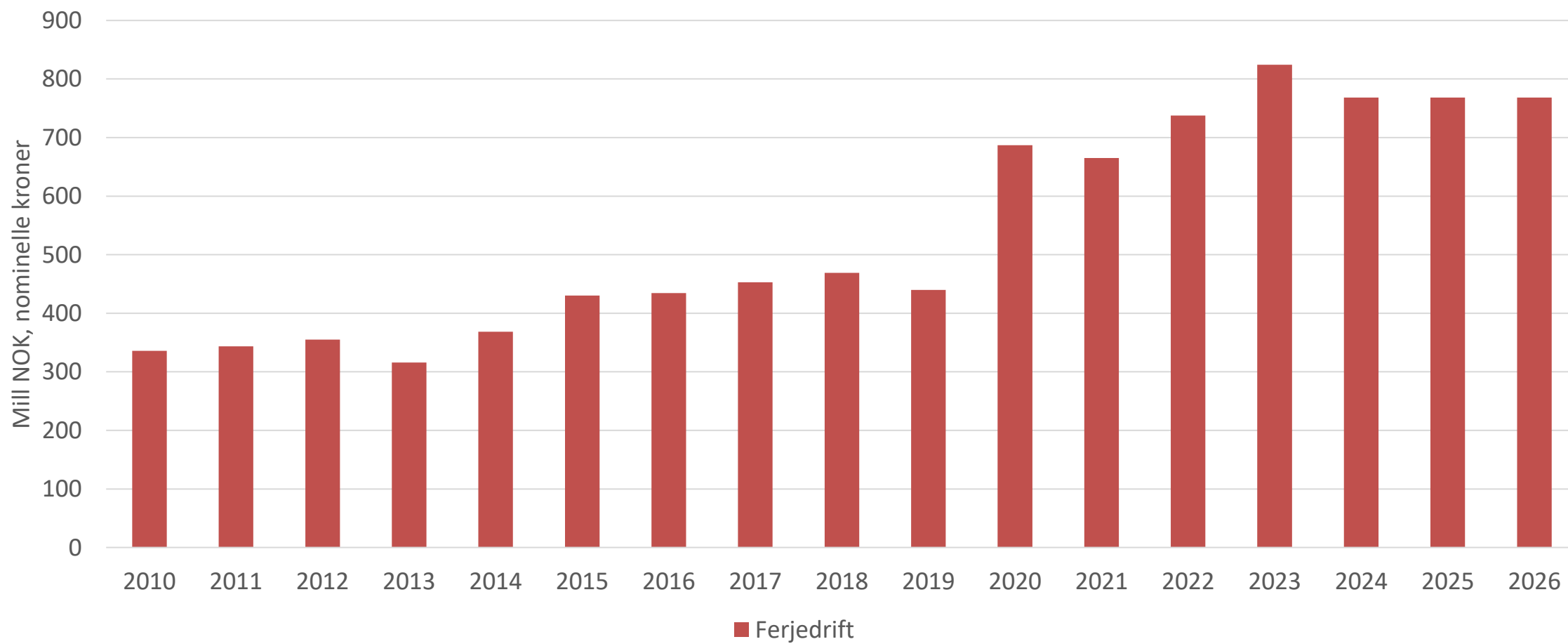


Figur 6 Utvikling i ferjeindeksen, KPI og kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal, nominelle kroner

Sulapakken

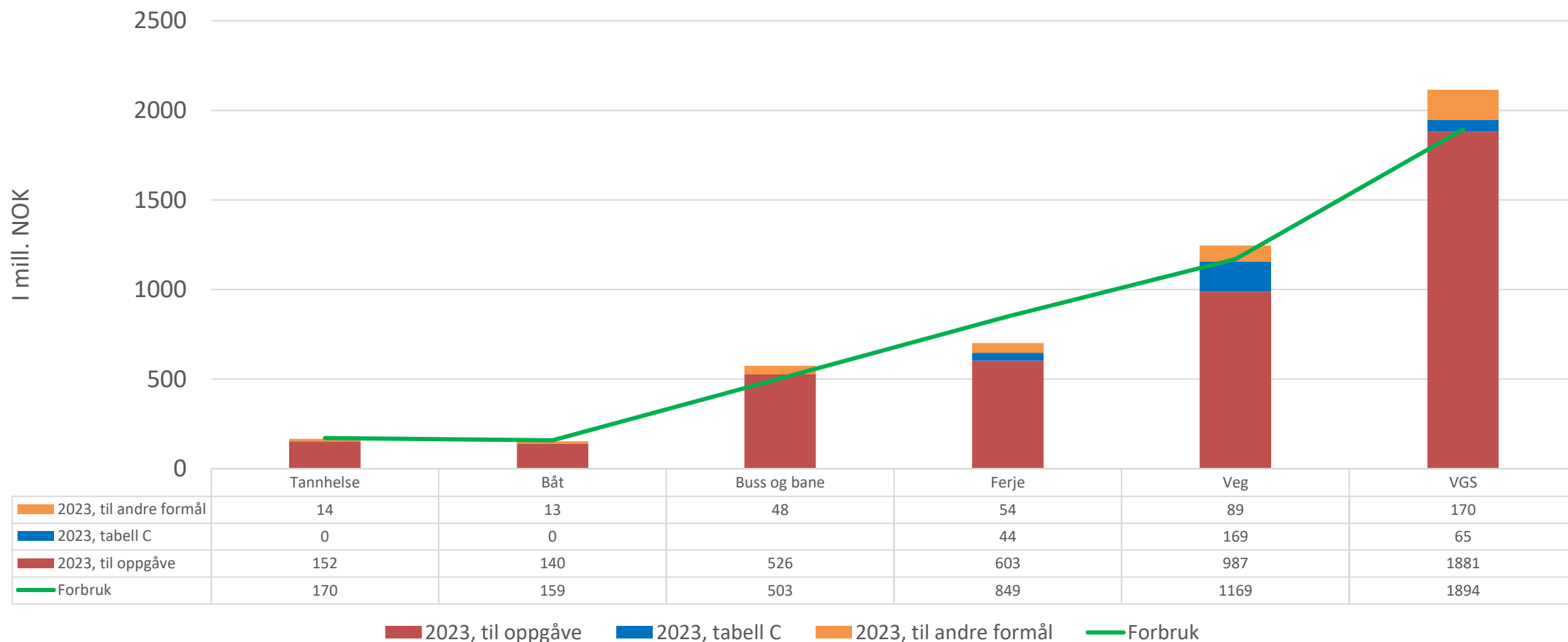
- Anslag om kostnader for nettoppgradering på land på 12 mill. 2016-kroner for Hareid – Sulesund
 - Resultat 23 mill. 2021-kroner
- 6 mill. 2016- kroner for Sykkylven – Magerholm
 - Resultat 16 mill. 2021-kroner
- Nettselskapa var i ukjent farvatn, som oss
- Høg læringskurve for oss og for nettselskapa
- Teknologi i utvikling

Netto driftsutgifter i ferjedrifta



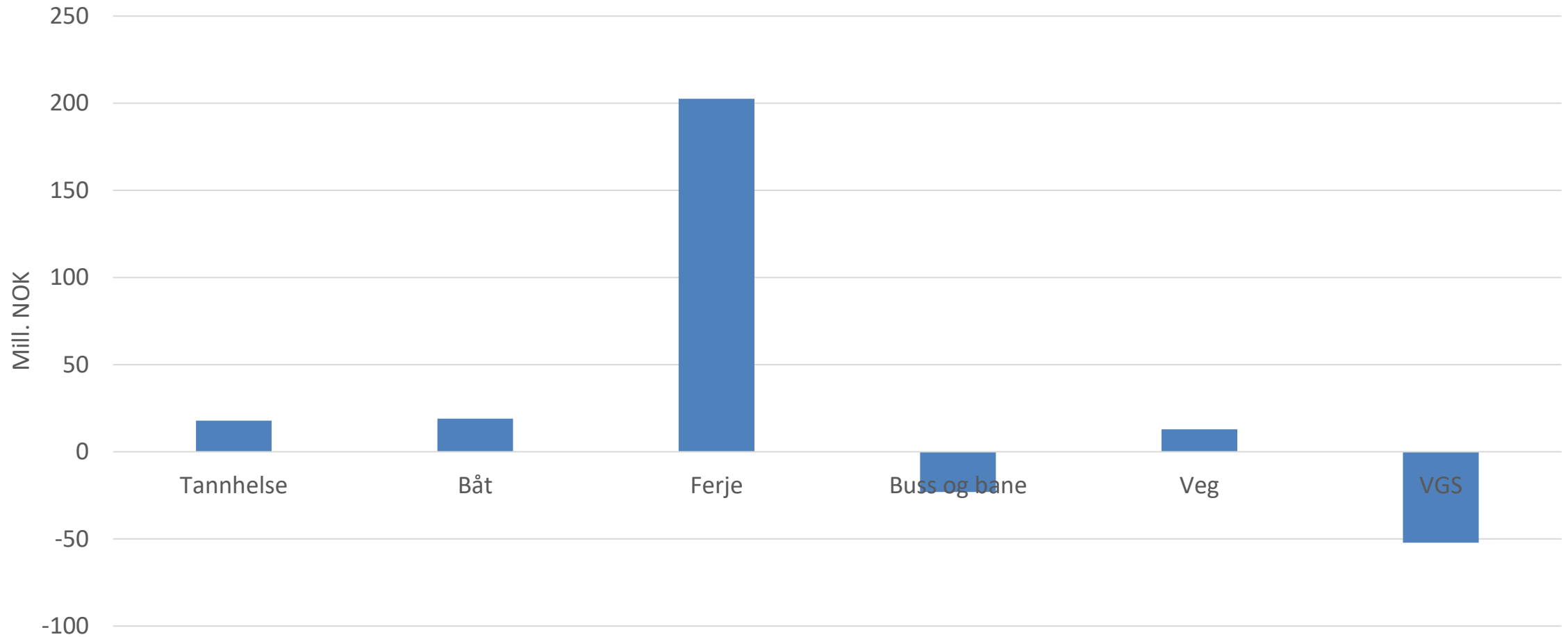
NB: Takstauke på ferje frå 1. juli 2018 er med på å redusere netto driftsutgifter, Korona og takstreduksjon frå mars 2020 er med på å auke netto driftsutgifter

Inntektssystemet og forbruk, Møre og Romsdal 2023*



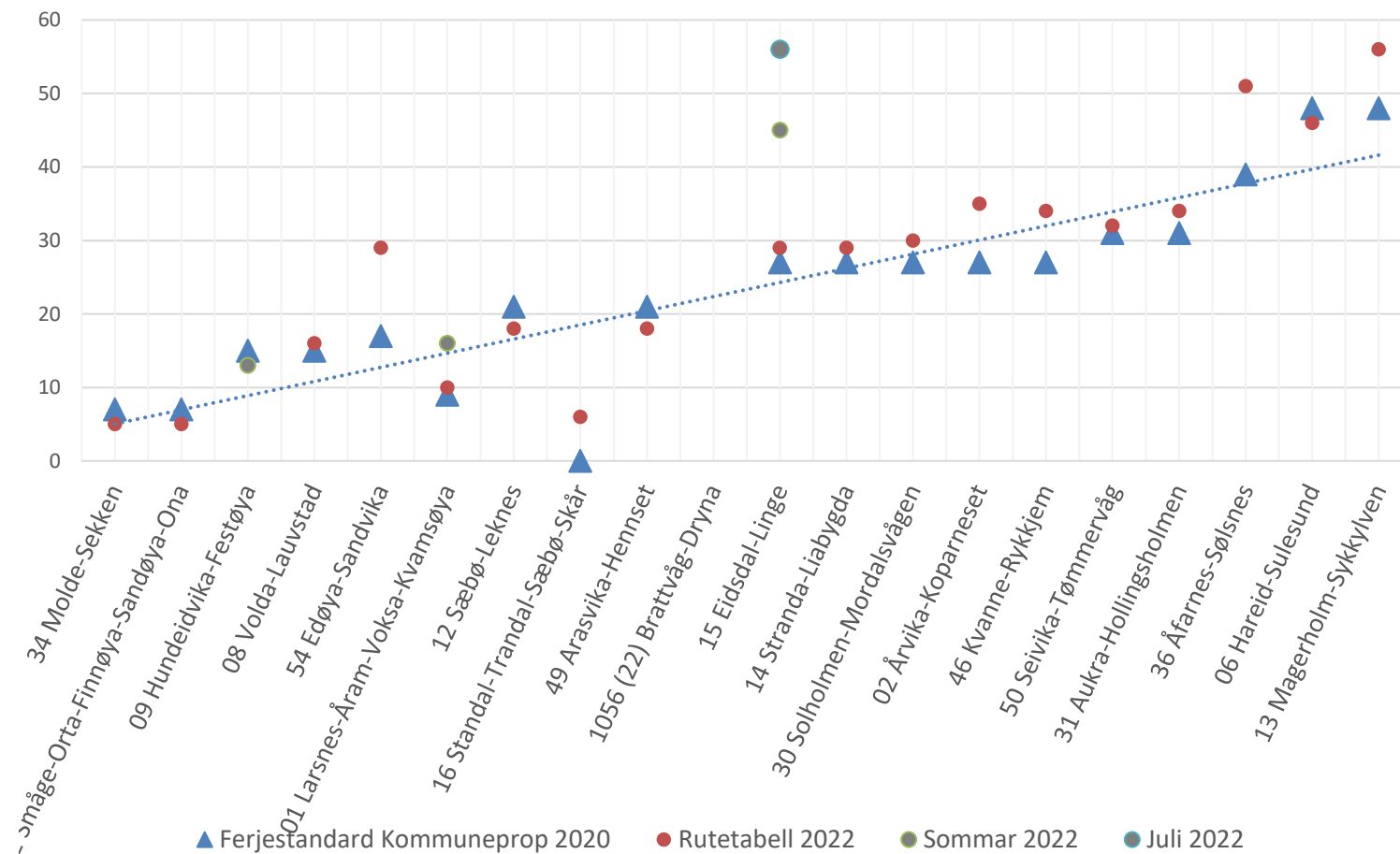
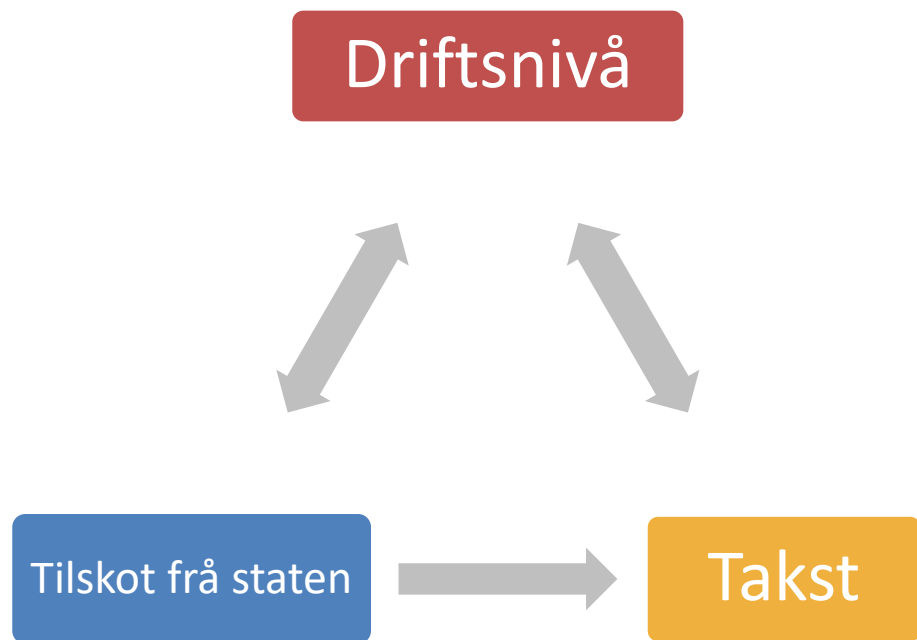
*Fordelt etter kostnadsnøklane, oransj farge utgjer 8,3% som går til finansiering av kultur, RN, stab, finans utan fylkesveg og utdanning m.v.

Forbruk samanlikna med justert ramme 2023*

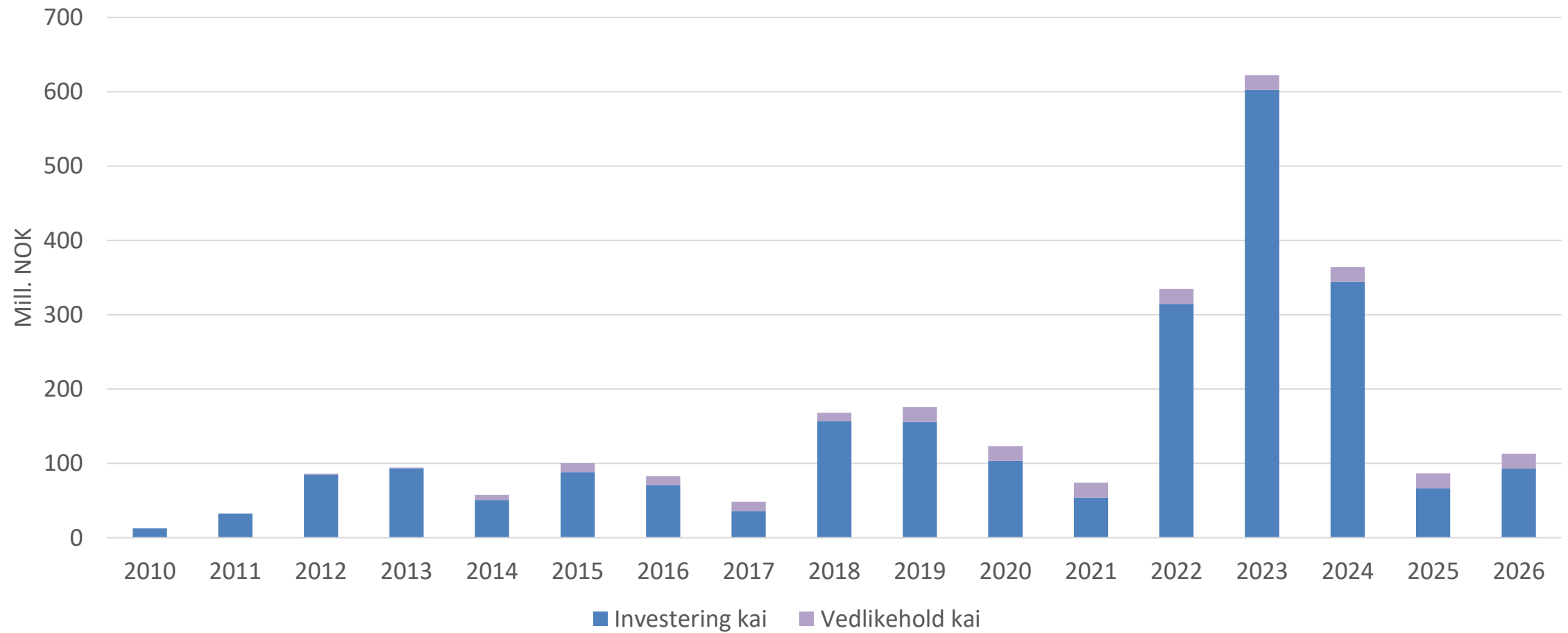


*Fordelt etter kostnadsnøklane, fråtrekk 8,3% som går til finansiering av kultur, RN, stab, finans utan fylkesveg og utdanning m.v.

Eit redusert handlingsrom for ferjedrifta



Kostnader til ferjekai utan ENOVA-støtte



Oppsummering

- Ferjedrift for folk og næringsliv
- Politiske ambisjonar
- «Kost/nytte»-vurdering av samband for miljøteknologi
- Investeringar i ferjekaier - læring og prisvekst
- Endra rammevilkår undervegs, mellom anna redusert handlingsrom for takst
- Inntektssystemet er på etterskot, krevjande finansiering
- Ferjeopprør på takst tok merksemd frå kostnadar knytt til miljø
- Reduksjon i ferjetilbod frå 2023, får vi eit nytt ferjeopprør?