



Arkivnr: 2014/19309-3  
Saksbehandlar: Karl Inge Nygård

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		21.01.2015
Fylkesutvalet		29.01.2015

## Nye ferjeanbud i Hordaland - strategiske vegval

### Samandrag

Dagens ferjekontraktar i Hordaland går ut i perioden 2018-2020. Tema for denne saka er strategiske vegval knytt til neste generasjon ferjekontraktar. Fylkesrådmannen legg til grunn at fylkeskommunen må ha som ambisjon å skaffe til vege ein nyare og meir miljøvenleg ferjeflåte. For å illustrere dei økonomiske konsekvensane knytt til desse ambisjonane har fylkesrådmannen utarbeidd tre ulike kostnadsmodellar:

- Budsjettmodellen: Illustrerer kva ferjetilbod ein kan forvente med vidareføring av dagens tilskotsnivå
- Fornyingsmodellen: Illustrerer eit ferjetilbod som inneber ei viss fornying av ferjeflåten og gir overslag på kostnadane ved eit slikt tilbod
- Miljømodellen: Synleggjer kva moglegheiter som ligg føre for å oppnå ein meir miljøvenleg ferjeflåte og gir overslag på kostnadsnivå knytt til ulike miljøtiltak

Dei overslaga som ligg føre syner at ambisjonane om ein fornya og meir miljøvenleg ferjeflåte vanskeleg kan verte innfridd innanfor rammene av dagens budsjett. Om ein skal innfri ambisjonen, er det difor naudsynt at dei statlege overføringane vert auka i vesentleg grad.

Andre strategiske vegval som vert omhandla i denne saka er mellom anna kontraktlengde, kontraktform og inndelingar i rutepakkar.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet viser til at ferjene våre vert å rekne som ein del av vegsystemet og spelar ei heilt avgjerande rolle i folks kvardag i Hordaland. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen arbeide for å auke dei statlege overføringane til ferjedrifta for dermed å sikre ein meir driftssikker og miljøvennleg ferjeflåte i Hordaland.
2. Fylkesutvalet har som målsetting at ferjeflåten i neste generasjon kontraktar vert fornya og at ferjedrifta skal bli meir driftssikker og miljøvenleg. Ein føreset at:
  - a) Ein fornyingsmodell vert lagt til grunn. Den må likevel tilpassast forventningar om statlege tilskot, utvikling i kostnadsnivå og teknologi.
  - b) Tilpassingar i rutetilbodet til trafikkgrunnlaget vert vurdert, spesielt i område med endringar i infrastrukturen.
3. Kontraktlengde skal vere på mellom 8 og 14 år, inkludert opsjonar.
4. Neste generasjon ferjekontraktar vert utforma som bruttokontraktar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

#### Vedlegg

- 1 Utvikling i fergedriften og strategi, Vegdirektoratet 2. des. 2014
- 2 Lavutslippsteknologi og nullutslippsteknologi

Fylkesrådmannen, 16.12.20145

## 1. Bakgrunn

Dagens ferjekontraktar går ut i perioden 1. januar 2018 til 1. januar 2020.

Framtidige ferjeandbodar har ved fleire høve vorte politisk handsama, mellom anna i fylkesutvalet 24. mai 2012 og i fylkestinget 11. mars 2014:

- Fylkesutvalet 24. mai 2012 (119/12):
  - «Fylkesutvalet vedtek å starta opp hovudprosjekt for implementering av miljøvenleg framdriftsteknologi i ferje- og snøggåtdrifta i fylket.
  - Fylkesutvalet ber om å få attende sak om konkurranseform for aktuelle ferjesamband saman med budsjett og finansieringsopplegg for arbeidet med konkurransegrunnlaget.»
- Fylkestinget 11. mars 2014 (3/2014):
  - Vedtak:
 

«Fylkestinget ber fylkesrådmannen fremja ei sak der ein vurderer ulike strategiar for å optimalisera ferjeandboda med omsyn til kostnad og kvalitet.»
  - Oversendt til fylkesrådmannen:
 

«Ein av fleire alternative innkjøpsstrategiar kan vera å dele ferjeandboda i to; ein del for den operative drifta av ferjesambanda og ein del for innleige av ferjemateriell (lenger anbodsperiode)»

Arbeidet med å førebu neste generasjon ferjeandbodar er organisert i eit eige prosjekt. Prosjektet har lagt til grunn dei politiske vedtaka som er gjort saman med annan styrande dokumentasjon. Dette omfattar mellom anna Regional transportplan Hordaland 2013 – 2024, Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss. I tillegg har ein vore i dialog med andre oppdragsgjevarar, ferjeoperatørane og sentrale myndigheiter.

Det er òg gjort vedtak i Storting og Regjering som er relevante for saka:

- I Politisk plattform Sundvolden-erklæringa står det følgjande under "Klima" i del 13:
 

*"Regjeringa vil:  
Utarbeide krav om at alle nye offentlege kjøretøy, og alle nye drosjer, ferger, rutebåtar og dieseltog, benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette."*
- I vedtaket i budsjettforliket (2015) står det (under anmodningsforslag):
 

*«Stortinget ber regjeringa sørge for at kommande ferjeandbodar har krav til nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi) når teknologien tilsier det.»*

### **Kollektivstrategi for Hordaland og Miljøstrategi for Skyss**

Kollektivstrategien vart vedteken i fylkestinget i juni 2014, og dannar det faglege grunnlaget for prioritering av midlar til utvikling og drift av kollektivtilbodet i Hordaland. Miljøstrategi for Skyss, vedteke i fylkesutvalet i desember 2013 (FUV-sak 279/13), vert følgd opp gjennom handlingsprogrammet for kollektivstrategien.

Miljøstrategien er retningsgivande i arbeidet med nye andbodar når det gjeld val av teknologi og drivstoff. Reduksjon i miljøbelastninga frå båt- og ferjetrafikk gjennom fornying av materiell er ein

uttalt ambisjon. Fornyning av ferjemateriellet vil vere kostnadskrevjande, må gå føre seg over lengre tid og må tilpassast dei ulike sambanda. For å få ned utslepp frå ferjedrifta vil det også vere nødvendig å vurdere tilbodet med omsyn til service- og driftsnivå, og ei best mogleg tilpassing mellom tilbodet og trafikkgrunlaget.

I miljøstrategien til Skyss går det fram at «Fylkesferjene har eit utslepp av klimagassar som er større enn samla utslepp frå alle bussane i Hordaland.» Ferjedrifta i Noreg står for 1 prosent av det totale utsleppet av CO<sub>2</sub>.

## 2. Dagens ferjekontraktar og -samband

Dagens ferjesamband:

- 16 samband med til saman 20 ferjer (+ reserveferjer).
- Sambanda hadde samla trafikk i 2013 på 2,3 mill. køyretøy, 3,2 mill. personbileiningar (PBE) og 4,4 mill. passasjerar
- Nettokontraktar (operatørane har inntektsansvaret)
- 6 rutepakkar
  - 4 store kontraktar
  - 2 kontraktar med små enkeltsamband
- Brutto omsetnad på kring ein halv milliard i året
  - Kostnadene (tilskot) utgjer 317 MNOK
  - Billettinntektene er på omlag 200 MNOK
- Kontraktlengda for dei fleste kontraktane er på 7-8 år + 1 år (opsjon) med oppstart frå 2011 (4 kontraktar), 2010 (1 kontrakt) og 2012 (1 kontrakt).

Dagens kontraktar:

Rutepakke	Samband	Kontraktperiode	Opsjon	Operatør
Masfjordnes – Duesund	Masfjordnes - Duesund	01.01.2010 – 31.12.2017	1 år	Wergeland AS
Klokkarvik – Hjellesstad	Klokkarvik – Lerøy – Bjelkarøy – Hjellesstad	01.10.2014 – 31.12.2018	1 år	GulenSkyss AS
Midthordland og Austevoll	Hatvik - Venjaneset	01.01.2011 – 31.12.2018	1 år	FosenNamsos Sjø AS
	Halhjem - Våge			
	Krokeide - Hufthamar	01.01.2011 – 31.12.2016	1 år	
	Husavik - Sandvikvåg			
Nordhordland	Leirvåg – Sløvåg	01.01.2011 – 31.12.2018	1 år	Norled AS
	Fedje - Sævrøy			
	Langevåg - Buavåg			
Sunnhordland	Jektevik – Nordhuglo – Hodnanes	01.01.2011 – 31.12.2018	1 år	Norled AS
	Skjersholmane – Ranavik			
	«Fjelbergruta»			
	Skånevik–Matre-Utåker			
Hardanger	Gjermundshamn – Varaldsøy - Årsnes	01.01.2012 – 31.12.2018	1 år	Norled AS
	Jondal - Tørvikbygd			
	Kvanndal – Utne – Kinsarvik			

Det er teke ut opsjon på å forlenge kontraktperioden med eitt år for sambanda Krokeide – Hufthamar og Husavik – Sandvikvåg for å sikre god nok tid til å gjennomføre ny konkurranse.

### 3. Erfaringar frå bransjen og andre oppdragsgjevarar

Det er lagt stor vekt på å hente inn erfaringar frå andre oppdragsgjevarar. Dette gjeld mellom andre Møre og Romsdal fylkeskommune, AtB (Sør-Trøndelag fylkeskommune), Statens Vegvesen Region Nord, Nordland fylkeskommune, Statens Vegvesen Region Vest (inkludert Lavik - Oppedal), Ruter (Oslo/Akershus) og Vegdirektoratet. Dialog med desse blei gjennomført i perioden juni til september 2014.

Erfaringane frå desse kan summerast opp som følgjer:

- Kostnadsvekst på mellom 20 og 50 % i høve til første generasjon ferjeanbod
  - 10 – 25 % på mannskap- og drivstoffkostnader
  - 10 – 25 % på fornying av ferjeflåten
  - 5 % relatert til måten konkurransar er gjennomført på, blant anna korte fristar
- Operatørane har prisa første generasjon ferjeanbod for lågt i høve risiko
- Med bakgrunn i kostnadsvekst, har fleire teke opp med departement og minister spørsmålet om auka overføringar for å oppnå ei flåtefornyng og styrking av ferjedrifta . Dette har ikkje gitt resultat.
- Utstrakt bruk av funksjonskrav til ferjene
- Krav til kiosk / kafé kan føre til auka kostnader
- Det er viktig å forme konkurransegrunnlaget (ruteproduksjon og passasjerkapasitet) optimalt sett i høve skiftordningar og bemanning. Mannskapskostnadar er den største kostnadsposten (ca. 40 % av totalen)
- Nye lovkrav om større evakueringszone på ferjene har auka krava til ferjestørrrelse i høve personbileiningar (PBE).
- Nybygg er i utgangspunktet sterkt kostnadsdrivande (kapitalutgifter), men kostnadsveksten kan reduserast med lang kontraktid
- Det er fire store aktørar i marknaden, dette har vore tilstrekkeleg til få konkurranse om anboda. Dei fire store operatørane har hatt ein viss tendens til å operere i ulike landsdelar: Trollhatten og Boreal i nord, Norled og Fjord1 i sør
- For å motivere flest mogleg operatørar til å ta del i konkurransen vert det anbefalt å
  - Ha god tid fram til start på ny kontrakt
  - Prioritere dialog med operatørane
  - Leggje opp til store rutepakkar
  - Vurdere om det er mogleg å mobilisere utanlandske operatørar
- Av alternative miljøvenlege framdriftsteknologiar utpeikar hybride løysingar seg som mest kostnadseffektive
- Meir bruk av bruttokontraktar
- Det er vanleg med kontraktlengder på 7-8 år og med 1-2 år opsjon. Det finnst og døme på lengre kontraktar
- Ei større utgreiing kring AutoPASS er i gang. Dette vil truleg ha stor innverknad på framtidig billettering
- Få har endra geografisk inndeling av rutepakkar i høve førre anbodsrunde
- Det er auka bruk av dialogkonferanse med operatørane for å trekke på deira erfaringar

Kostnadsveksten vert og stadfesta i Vegdirektoratet sitt arbeid kring «Utvikling av ferjedrifta og fremtidig kjøp av ferjetenester», nedfelt i brev til Samferdselsdepartementet 2. desember 2014.

#### **Dialogkonferansar med bransjen**

Fleire oppdragsgjevarar har gjort gode erfaringar med dialogkonferansar med bransjen. Operatørar og leverandørar sit på mykje spisskompetanse som det er viktig å få tilgang til. På den måten kan ein unngå fordyrande element i konkurransegrunnlag og kontrakt.

Skyss gjennomførte slik dialogkonferanse med bransjen hausten 2014. Det var godt oppmøte og stor interesse for dei spørsmåla bransjen vart invitert til å diskutere. Fem operatørar og to verft stilte med toppleiarar og sentrale personar frå bransjeorganisasjonane var til stades. Det vart ein god og open diskusjon, som ein har hatt nytte av i det vidare arbeidet.

Når vedtak om strategiske vegval er gjort, tek ein sikte på å utarbeide eit utkast til konkurransegrunnlag og invitere til ny dialogkonferanse med bransjen kring dette.

#### **4. Finansiering er ei hovudutfordring**

Budsjettet til fylkesvegferjer i 2015 er på 317 MNOK. Kostnadsauken som har gjort seg gjeldande hos andre oppdragsgjevarar i nyare tid gjer at ein kan kome til å få ein kostnad på minimum 350 MNOK for ei vidareføring av dagens ferjetilbod i Hordaland, og då utan at det er tatt med behov for fornying av materiell og miljøtiltak. Dette overslaget byggjer blant anna på kunnskap innhenta gjennom dialog med andre og brev frå Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet om «[Utvikling i fergedriften og strategi for framtidige kjøp av fergertjenester-Redegjørelse](#)» (Vedlegg1).

Hovudpunkta i denne utgreiinga:

- Generell kostnadsauke
  - Det har vore ei prisvekst på om lag 35 % dei siste 5 åra (2010 – 2015)
  - Næringsindeksen, som måler kostnadsutviklinga i bransjen, har auka med om lag 20 % meir enn prisstiginga (KPI) sidan 1. kvartal 2006 (9 år)
    - 40 % auke på mannskapskostnader
    - 61 % auke i drivstoffkostnader
- Trafikkvekst/tilbodsauke
  - Frå år 2000 til 2013 (13 år) har det på riksvegsambanda vore ei trafikkvekst på 60 %
  - Det har vore ei generell auke i tilbodet, både når det gjeld kapasitet, frekvens og opningstider
- Risiko
  - Operatørane var i første runde med konkurranseutsetting ikkje vant med å prise inn risiko og at dette har ført til ein vanskeleg økonomisk situasjon for dei. Ein må difor rekne med at slik risikoprising vil kome i framtidige anbodsrundar (ref. Oslo Economics, «Konkurranseutsetting av riksvegferjedriften – på rett kjøp», 2012).
- Endringar frå myndigheiter
  - Rabattordningar gjer at trafikantane betaler mindre
  - Krav til universell utforming
  - Strengare tryggleikskrav
  - Internasjonale krav om opplæring av personell

- Anna
- Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester
  - I notatet frå Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, til Samferdselsdepartementet er deira vurdering at desentralisering til fylkeskommunen har ført til ein meir fragmentert oppdragsgjeverside og at dette kan auke kostnadene ved at kontraktane ikkje er tilstrekkeleg samordna og einsarta.
- Konkurransesituasjonen
  - Det har vore ein kraftig reduksjon i tal på operatørar. Marknaden er dominert av fire store operatørar. Oslo Economics (2012) konkluderer med at det framleis er konkurranse i marknaden, men at ein og skal vere merksam på utviklinga framover.

### **Inntektsauke**

I denne saka har ein ikkje vurdert inntekspotensialet som ligg i å auke billettinntektene. Fylkeskommunen har så langt følgd Statens vegvesen sitt riksregulativ for ferjetakstar. Fylkeskommunen er ikkje pålagt å følgje dette regulativet.

## **5. Alternative kostnadsmodellar**

Det vil bli ei stor utfordring å vidareføre ferjedrifta innafor dagens økonomiske ramme på 317 MNOK. Om ein ønskjer å gå utover dette nivået, er det viktig å få ei god og realistisk drøfting om kva som skal vere ambisjonsnivået, og ikkje minst korleis det skal finansierast.

Kostnadsnivået med nye kontraktar vil få ein gradvis aukande budsjetteffekt frå 01.01.2018 og full effekt frå 2020. Dersom kostnadsauken må dekkast innanfor dagens nivå på rammeoverføringane, vil det ha store konsekvensar for andre samferdselspolitiske mål, jf. Hordaland fylkeskommune sin kollektivstrategi.

Målet med kostnadsmodellane er å få fram kva for økonomiske utfordringar ein står overfor. Det er difor skissert tre modellar som er meint, kvar for seg eller i kombinasjon, å illustrere forholdet mellom økonomiske rammer og ambisjonsnivå: Budsjettmodellen, Fornyingsmodellen og Miljømodellen.

### **Rutetilbodet i modellane**

I alle modellane har ein i størst mogleg grad søkt å oppretthalde opningstider og frekvens i rutetilbodet. Dette er i liten grad foreslått endra, heller ikkje der det vil skje endringar i infrastrukturen. Unntaket er likevel budsjettmodellen, der gapet mellom den økonomiske ramma og kostnadsauken på ferjedrifta vert for høg til å unngå kutt i rutetilbodet.

Sjølv om dagens rutetilbod i Hordaland vert vurdert som tilfredsstillande, må det likevel gjerast ei vurdering av om det er rom for endringar, spesielt i område med endringar i infrastruktur og trafikkutvikling. Ein kan og vurdere rutetilbodet der ein har alternative ruter, omkøyringsmoglegheiter m.m. Ei eventuell nærare utgreiing av dette bør involvere kommunane dette gjeld.

### **5.1. Alternativ 1: Budsjettmodellen**

Budsjettmodellen legg dagens økonomiske ramme til grunn. I dette ligg at ein har tatt inn ein estimert prisauke på ferjedrifta, og redusert kvalitetskrava i framtidige konkurransegrunnlag tilsvarende. Opningstider og frekvens er prioritert, slik at ein har fokusert på reduksjon på andre område. På tross av ei prioritering av opningstider og frekvens har det vore vanskeleg å

oppretthalde alle to-ferje-samband. Denne modellen legg til grunn reduserte krav til kvalitet på ferjene, noko som opnar for høgare gjennomsnittsalder, og redusert bil- og passasjerkapasitet. Ferjene i Hordaland har i dag ein gjennomsnittsalder på 27 år.

Tabellen under syner endringane på dei respektive sambanda som er lagt til grunn i budsjettmodellen. Desse kapasitetsanslaga er berre retningsgjevande og kan bli endra i det vidare arbeidet. Kriterium for reduksjonen i sambanda har vore:

- Forventa lågare trafikkvekst i einssilde samband
- Reduksjon av ei ferje på to-ferje-samband
- Der det eksisterer alternativ veg, dvs. mogleg for trafikantane med omkøyning

Budsjettmodell i høve dagens tilbod						
Pakkeinndeling	Dagens			Krav til ferjemateriell		
	Byggeår	PBE	Passasjer	Byggeår	PBE / VTE	Passasjer
Leirvåg - Sløvåg	1985	112	299	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Fedje - Sævrøy	2001	42	149	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Hufthamar - Krokeide (Ferje 1)	1992	125	290	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Hufthamar - Krokeide (Ferje 2)	1989	100	290	Ingen krav	1-ferje-løysing	
Husavik - Sandvikvåg	1978	35	149	Ingen krav	Uendra	Uendra
Hatvik - Venjanaset	1989	105	290	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Halhjem - Våge	2010	120	290	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Langevåg - Buavåg	1975	36	149	Ingen krav	Uendra	Uendra
Skjersholmane - Ranavik (Ferje 1)	1992	76	249	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Skjersholmane - Ranavik (Ferje 2)	1982	75	249	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	1998	76	199	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Skånevik - Måtre - Utåker	1978	42	198	Ingen krav	Uendra	Reduksjon
Gjermundshamn - (Varaldsøy) - Årsnes	1992	86	249	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	1979	64	149	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Jondal - Tørvikbygd	1979	94	260	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Kvanndal - Utne	1993	86	249	Ingen krav	Reduksjon	Reduksjon
Kinsarvik - Utne, Aktiv reserveferje	1974	32	99	Ingen krav	Reduksjon	Uendra
Kløy - Lerøy - Bjelkarøy - Hjellesund	1977	16	82	Ingen krav	Uendra	Uendra
"Fjelbergsambandet"	1975	26	149	Ingen krav	Uendra	Reduksjon
Masfjordnes - Duesund	2001	20	60	Ingen krav	Uendra	Uendra

## 5.2. Alternativ 2: Fornyingsmodellen

Fornyingsmodellen er basert på dagens bil- og passasjerkapasitet med ei viss fornying av ferjeflåten. Ei fornying vil og gi meir energieffektive motorar og dermed lågare utslepp. Krav til ferjene vil redusere gjennomsnittsalderen og to-ferje-sambanda er ført vidare. Rutetilbodet er ikkje endra.

Ein kan leggje til rette for fornying av ferjeflåten på to måtar, enten ved å stille krav til maksimum alder ved kontraktstart, eller ved å stille kvalitetskrav som utelukkar eldre ferjer. Krav om fleirmotoranlegg er døme på slikt kvalitetskrav. Fleirmotoranlegg vil og gjere det mogleg å nytte hybridløysingar.



Kostnadsauken er framleis svært usikker. Overslaga tyder på ein auke på 70-110 MNOK i året, inkludert prisauken i marknaden. Det er då ikkje lagt opp til ei vesentleg fornying og heller ikkje krav om nybygg, men nybygg kan likevel verte tilbydd.

Tabellen under syner alder- og kapasitetsendringane på dei respektive sambanda med ein fornyingsmodell. Desse anslaga er berre retningsgjevande og kan bli endra i det vidare arbeidet.

Fornyingsmodell i høve dagens tilbod						
Pakkeinndeling	Dagens			Krav til ferjemateriell		
	Byggeår	PBE	Passasjer	Byggeår*	PBE / VTE	Passasjer
Leirvåg - Sløvåg	1985	112	299	1992	Auke	Uendra
Fedje - Sævrøy	2001	42	149	1992	Uendra	Uendra
Hufthamar - Krokeide (Ferje 1)	1992	125	290	1992	Uendra	Uendra
Hufthamar - Krokeide (Ferje 2)	1989	100	290	1985	Auke	Uendra
Husavik - Sandvikvåg	1978	35	149	1985	Auke	Uendra
Hatvik - Venjanaset	1989	105	290	1992	Reduksjon	Uendra
Halhjem - Våge	2010	120	290	1992	Reduksjon	Uendra
Langevåg - Buavåg	1975	36	149	1992	Uendra	Uendra
Skjersholmane - Ranavik (Ferje 1)	1992	76	249	1985	Reduksjon	Reduksjon
Skjersholmane - Ranavik (Ferje 2)	1982	75	249	1985	Uendra	Reduksjon
Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	1998	76	199	1992	Uendra	Uendra
Skånevik - Matre - Utåker	1978	42	198	1992	Auke	Uendra
Gjermundshamn - (Varaldsøy) - Årsnes	1992	86	249	1992	Uendra	Auke
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	1979	64	149	1985	Reduksjon	Auke
Jondal - Tørvikbygd	1979	94	260	1992	Uendra	Auke
Kvanndal - Utne	1993	86	249	1985	Reduksjon	Reduksjon
Kinsarvik - Utne	1974	32	99	1977	Reduksjon	Uendra
Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjelles	1977	16	82	1977	Uendra	Uendra
"Fjelbergsambandet"	1975	26	149	1977	Uendra	Uendra
Masfjordnes - Duesund	2001	20	60	1992	Uendra	Uendra

\* Byggeår er minstekrav. Ferjene kan difor få ein lågare alder enn i tabellen.

### 5.3. Alternativ 3: Miljømodellen

Utviklinga innan alternativ framdriftsteknologi går fort. Frå Det Norske Veritas (DNV GL) si utgreiing for fylkeskommunen i 2011, "[Alternativ fremdriftsteknologi for miljøvennlige ferjer](#)", til erfaringssamtalane med andre aktørar og utviklinga fram til i dag, skjer det både teknologiske og politiske endringar. Vegdirektoratet har fått DNV GL til å utarbeide eit nytt notat med oppdatering på utviklinga (Vedlegg 2 Lavutslippsteknologi og nullutslippsteknologi). Notatet er utarbeidd i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og mykje av «Miljømodellen» byggjer på innhaldet i dette notatet.

Med "nullutslippsteknologi" meiner ein her utsleppgraden i sjølve sambandet, altså utsleppet til ferjene når dei er i drift. I klimarekneskapan er til dømes verken batteri eller hydrogen 100 % reint, då energien som vert brukt er produsert på ein slik måte at det gir eit CO<sub>2</sub>-bidrag. Til dømes vert noko av straumen vi nyttar produsert ved kolverk. Likevel er utsleppet frå "nullutslippsteknologi"

radikalt lågare enn utslepp frå diesel og gass. CO<sub>2</sub>-bidraget er her teke med i rekneskapan over kva for teknologi som er mest miljøvennleg.

I notatet går det fram at det i all hovudsak er fire teknologiar som er relevante for miljøvennleg ferjedrift:

- «**Batteri** er en teknologi som er spesielt egnet for ferjesektoren. Noen samband vil egne seg for ren batteridrift, de resterende samband vil kunne benytte hybride løsninger (gass og batteri).
- **LNG (gass)** tas med som lavutslippsteknologi. LNG er en konkurransedyktig og etablert teknologi. Det er fortsatt behov for stimulans og innsats på enkelte områder for at denne teknologien skal "stå på egne ben", spesielt i forhold til etablering av nødvendig infrastruktur/bunkring og forutsigbarhet i forhold til kostnad (investering og drift).
- **LBG** (Liquid Bio Gas). Biogassmarkedet har en positiv utvikling og det bør være realistisk å få til regionale løsninger (kortreist) i nær fremtid. Biogassmarkedet er fortsatt preget av at det er i etableringsfasen. (...)
- **Hydrogen** er interessant på lengre sikt, men det er fortsatt signifikante barrierer som gjør at dette ikke er så aktuelt for ordinære anbud i nær framtid. »

I tabellen under har vi gjort ei grov rangering av kva for utslepp dei ulike teknologiane (energiberarane) gir, i høve utslepp av CO<sub>2</sub> og CH<sub>4</sub> (=metan, 1 del metan gir 20 deler CO<sub>2</sub>), og kva kostnadsnivå desse ligg på.

Utslepp-parameter	Diesel	Hybrid (Diesel+Gass)	Gass	Hybrid (Diesel+Batteri)	Hybrid (Gass+Batteri)	Batteri	Hydrogen
CO <sub>2</sub>	Høg	Høg	Middels	Middels	Låg	Låg	0
CH <sub>4</sub>	Låg	Middels	Høg	Middels	Middels	0	0
Antatt kostnad	Låg	Middels	Middels	Låg	Middels	Middels	Høg

Det er svært usikkert å estimere kostnadane med dei ulike teknologiane. Mellom anna er hybridløyisingane avhengig av hybridiseringsgrad (kor stor del av den miljøvennlege teknologien som vert nytta). I tabellen over er til dømes hybrid diesel + batteri med landstrøm, noko som gir høgare miljøgevinst. Vegdirektoratet har sett i gang arbeid med å utgreie kva kostnader det er knytt til miljøvennleg framdriftsteknologi. Transnova skal levere rapport i april 2015 og det vil då vere tydelegare kva for kostnader ein kan operere med.

På generelt grunnlag er ei hybridløyising med diesel/batteri truleg den rimelegaste miljøløyisinga. Ein kan då byggje om fleire av dagens ferjer som har fleirmotorsanlegg og erstatte dieselaggregata i desse med batteri. Miljøeffekten vil avhenge av hybridiseringsgrad (%-vis del landstrøm som energiberar). Det er òg grunn til å tru at batteri er den energiforma som er mest kostnadseffektiv som "nullutsleppsteknologi".

Innanfor miljømodellen er det og mogleg å leggje seg på ulike ambisjonsnivå. Nedanfor har vi lagt til grunn to hovudtilnærmingar: lågutsleppsteknologi og nullutsleppsteknologi.

### Nivå 1: Lågutsleppsteknologi

På nivå 1 vert det her lagt opp til å overlate til marknaden å vurdere kva for teknologi som er best egna for å redusere utsleppa. Ved å ta med tildelingskriteriet klimavennleg teknologi (CO<sub>2</sub>-utslepp, inkludert CH<sub>4</sub>, og noko NO<sub>x</sub>-utslepp) i evalueringa av tilboda, vil fylkeskommunen leggje forholde til rette for at operatørane kan velje den teknologien som er beste egna. Tilbydarane vil

då konkurrere på pris og miljø. Ved å overlate dette til marknaden stimulerer ein dei aktivitetane som allereie er i gang på teknologiutvikling. Operatørane må, i samarbeid med verft, fagmiljø og pågåande prosjekt, utvikle den teknologien dei ønskjer å tilby. Det skjer mykje i næringa på dette feltet og det vil vere vanskeleg for fylkeskommunen å ta stilling til kva som er den mest effektive løysinga. Ved å invitere marknaden, vil dei som sit på spisskompetansen sjølv ta stilling til val av teknologi. Fylkeskommunen avgrensar si rolle til å tildele kontraktar basert på miljøeffektiv teknologi, målt i utslepp. Ein skal vere varsam med å stille for konkrete krav, fordi slike krav kan kome i konflikt med kva næringa er moden for. Utviklinga går fort og ein kan oppleve at det skjer vesentleg teknologiutvikling fram til sjølve konkurransen. Det er også viktig å ikkje leggje opp til tildelingskriterium på spesifikk teknologi i retning av operatørar som har satsa på denne bestemte teknologien. Dette kan bli oppfatta som favorisering, bidra til å redusere tal på tilbydarar og auke prisen.

På dette nivået vil ein ikkje setje krav til nullutslepptechnologi, men operatørane kan sjølv velje nullutslepptechnologi for å vinne konkurransen.

### **Nivå 2: Nullutslepptechnologi**

I tillegg til tilrettelegging for bruk av lågutslepptechnologi, vil nivå 2 leggje forholda til rette for nullutslepptechnologi. Dette kan ein gjere ved å stille krav til at det skal vere nullutslepptechnologi i ein rutepakke, men også her overlate til operatørane å velje både teknologi og samband.

I høve strategisk vegval og kostnader er det svært vanskeleg å estimere kostnadene med nullutslepptechnologi. Det vert hevda at krav til nullutslepptechnologi på eit samband fort kan koste mellom 50 og 100 MNOK ekstra i høve eit konvensjonelt nybygg. Då er kostnader til landanlegg også teke med. Samstundes kan drivstoffkostnaden verte 25 prosent lågare. Det er framleis lite erfaringar på dette feltet.

For Hordaland peikar sambandet Jondal-Tørvikbygd seg ut som godt eigna for batteridrift. Det vil vere fleire samband som kan vere godt eigna for hybriddrift.

## **6. Rutepakkeinndeling**

Ein har vurdert fleire alternative måtar å dele inn rutepakkane på.

I dag er ferjedrifta delt inn i seks kontraktar. Fire kontraktar ligg i store pakkar som er geografisk samla, medan to pakkar er kontraktar knytt til einskilde samband. Det er kort reiseavstand mellom sambanda, noko som gir fleksibilitet både når det gjeld tilgang til personell og korte avstandar til reserveferjer (responstid).

Små rutepakkar. Det har ikkje vore konkret vurdert å berre dele inn i små rutepakkar (enkelt samband). Ulempene med fleire mindre operatørar vil blant anna vere at det er risiko knytt til mindre selskap og at ei slik innretning kan kome til å krevje noko meir administrasjon frå Skyss. Mindre operatørar vil og ha mindre fleksibilitet med tanke på disponering av mannskap og materiell.

Å berre ha store pakkar kan på ein annan side verte oppfatta som ei favorisering av nokre få store, etablerte aktørar. Ei inndeling som legg opp til nokre små pakkar (som i dag) opnar for nokre mindre operatørar og vil stimulere til å ha fleire operatørar i marknaden på kort og lang sikt.

I tilrådinga vert det lagt til grunn at det er viktig å leggje forholda til rette for å ta vare på og utvikle ein marknad. Ein tek difor sikte på å leggje ut to småpakkar.

Geografisk modell byggjer på same prinsipp som dagens inndeling, men for å auke interessa for konkurransen vert det her lagt opp til to større pakkar. Den største fordelen med geografisk nærleik er at det gir ein meir fleksibel disponering av ferjer og mannskap innanfor eit område. Ei ulempe er at fleire samband i eit geografisk område ikkje har same ferjestørrelse og difor kan få ei dyrare reserveferjeløysing.

Modell basert på ferjestørrelse tar utgangspunkt i at pakkane vert delt inn etter ferjestørrelse (tre grupper: små, mellomstore, store). Fordelane med denne modellen er at det sikrar fleksibilitet på disponering av ferjer mellom samband. I tillegg vil ein få betre løysingar for reserveferjer.

Det er fordelar og ulemper med alle modellane. I det vidare arbeidet vert det lagt vekt på ei inndeling i 2 geografiske område som òg tek omsyn til ferjestørrelse. Dei geografiske grensene er då endra og pakkane vert større. Samstundes vil ein leggje ut to mindre rutepakker. Ein pakke med to samband og ein pakke med eitt. Inndelinga er retningsgjevande og kan verte endra i det vidare arbeidet.

<b>Rutepakke 1</b>
1) Leirvåg - Sløvåg
2) Fedje - Sævrøy
3) Hufthamar - Krokeide
4) Husavik - Sandvikvåg
5) Hatvik - Venjaneset
6) Halhjem - Våge
7) Langevåg - Buavåg
<b>Rutepakke 2</b>
1) Skjersholmane - Ranavik
2) Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes
3) Skånevik - Matre - Utåker
4) Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes
5) Jondal - Tørvikbygd
6) Kvanndal - Utne
7) Kinsarvik - Utne
<b>Rutepakke 3</b>
1) Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjeltestad
2) "Fjelbergsambandet"
<b>Rutepakke 4</b>
1) Masfjordnes - Duesund

## 7. Kontraktlengde

Eit av kriteria for å få ned kostnadene er å utvide kontraktperioden. Ved å gjere perioden lengre vil operatørane ha fleire år til nedskriving av kapitalkostnadene og meir føreseielege vilkår for drift. Dette kan opne for nybygg sjølv om ein ikkje ber om det i konkurransegrunnlaget.

Det vert difor lagt opp til kontraktlengde på mellom 8 og 14 år, inkludert opsjonar.

## 8. Kontraktform

Det er i hovudsak to kontraktformer som vert nytta i nye ferjeanbod: Nettokontraktar (operatøren har ansvaret for inntektene) og bruttokontraktar (oppdragsgjevar har ansvaret for inntektene).

### Nettokontrakt

Nettokontraktar er kjenneteikna ved at operatøren har risikoen for inntektene. Den største fordel med nettokontraktar er at operatøren er meir motivert for å krevje inn billettinntekter, prioritere billettkontroll og leggje forholda til rette for at kundane skal vere tilfredse. Om desse områda ikkje vert prioritert, vil operatøren sjølv bere ansvaret for tapte inntekter.

Ei ulempe med nettokontraktar er at det ved lang kontrakttid er vanskeleg å estimere trafikkutvikling, kva for rabattordningar som kan kome - og dermed den totale inntektsutviklinga.

Sidan det er høgst usikkert korleis trafikktviklinga vil bli dei neste 8-14 åra, bør ein difor leggje til grunn at nettokontraktar inneber høgare risiko og dermed fører til høgare pris.

### Bruttokontrakt

Bruttokontraktar inneber at inntektsansvaret vert lagt på fylkeskommunen. Argumenta for ei slik kontraktform er i hovudsak at operatørane sjølv i liten grad kan påverke trafikkgrunnlaget og - utviklinga, men at dette vert styrt gjennom politiske vedtak om endringar i infrastruktur og billettprisar/rabattordningar. Mellom anna kan ei eventuell innføring av AutoPASS ha stor innverknad på inntektsstrukturen, og det vil bli lite manuelt arbeid knytt til å få inn inntektene. Trafikkutviklinga på ferjene må difor setjast i eit meir heilskapleg perspektiv der heile trafikkutviklinga vert sett under eitt, med ferjetrafikk som eitt av fleire område. Ein bruttokontrakt vil gi fylkeskommunen større handlingsrom og fridom til å styre trafikkutviklinga og lettare kunne velje tiltak for å fremje politiske mål.

Ein annan fordel med bruttokontraktar er at ein unngår at det ved endringar i inntektene oppstår usemje og konflikt om vederlag. Det har vore fleire tvistar på dette i inneverande kontraktperiode, noko som vert opplevd som både ressurskrevjande og uheldig i høve samhandlinga med operatørane.

Om fylkeskommunen tek over oppgåvene kring administrering av billettinntekter og marknadsansvaret vil dette føre til noko meirarbeid. Men inntektshandtering og marknadsarbeid i høve ferjedrift har likevel såpass mange fellestrekk med andre oppgåver i Skyss at det ikkje vil auke ressursbehovet i særleg grad.

Tendensen hos oppdragsgjevarane er at ein som følgje av forholda nemnt over, går over til bruttokontraktar. Dette gjeld både Nordland fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og for dei statlege sambanda. Ut frå ei samla vurdering av alternativa vil ein difor tilrå å nytte bruttokontraktar i neste anbodsrunder.

## **9. «Nordlandsmodellen»**

I fylkestinget 11. mars (3/2014) vart det vedteke å sende over fylgjande forslag:

«Ein av fleire alternative innkjøpsstrategiar kan vera å dele ferjeamboda i to; ein del for den operative drifta av ferjesambanda og ein del for innleige av ferjemateriell (lenger anbodsperiode)».

«Nordlandsmodellen» er forsøket som no vert gjennomført i Nordland fylkeskommune med fleire kontraktområder. Så langt er det starta forsøk på mindre snøggbåtar og ei eldre ferje.

### Del 1: Spesifisere og bestille fartøy

Fylkeskommunen utformer kravspesifikasjonen til nye fartøy, gjennomføre ei anbodskonkurranse og tildeler bygginga til det verftet som vinn konkurransen.

### Del 2: Eigarskap

Når kravspesifikasjonen, kostnadsomfanget og kven som skal bygge fartøyet er avklart, vil sjølve eigarskapet til fartøyet verte lyst ut på anbod. Vinnaren vert då eigaren av fartøyet og vil som investor skyte inn det naudsynte beløpet for å få det bygd. Investor vil få ein garantert leigeperiode og ein garantert tilbakekjøpssum frå fylkeskommunen, noko som gjer at finansiell investor har låg risiko og dermed vil stille lågare krav til avkastning. Investor sitt krav til avkastning på utleige vil vere konkurransekriterium.

### Del 3: Drift og vedlikehald

Fylkeskommunen, eventuelt eigar med garanti frå fylkeskommunen, leiger fartøyet ut til ein driftsansvarleg. Driftsansvarleg er den operatøren som får tildelt kontrakt etter eigen konkurranse på drift og vedlikehald av fartøyet. Forholdet mellom eigar og leigar vert regulert gjennom ein Bareboat-avtale (internasjonal standard som regulerer forholdet mellom eigar og leietakar).

Eit av hovudargumenta for ein slik modell er at ein ved å trekke ut kapitalkravet til operatørane, vil få fleire aktørar med i konkurransen og på den måten få ein betre marknad. Hovudinnvendinga har knytt seg til det ansvaret fylkeskommunen tar på seg og den kompetansen fylkeskommunen må tileigne seg, først ved utforming av kravspesifikasjon på ferjer (sjølvfartøyet), bestilling og oppfølging av bygging, og deretter med administrering av forholdet mellom eigar og leietakar. Ved at fylkeskommunen tar nesten all risiko i forhold til eigar, for å få avkastningskravet frå eigar så lågt som mogleg, vil mykje av det «tradisjonelle» eigaransvaret som er vanleg i shippingbransjen i realiteten verte lagt over på fylkeskommunen. Ei føresetnad for å oppnå låge avkastningskrav frå eigar, er at det ikkje er risiko med investeringa. Det vert ivaretatt ved at fylkeskommunen garanterer både langtidsleige og tilbakekjøp. Når eigar ikkje har risiko er det heller ikkje sannsynleg at eigar vil ha eit aktivt oppfølgingsapparat for å kontrollere operatør. Dei er uansett garantert ein leigeperiode og har ein på førehand definert tilbakekjøpspris på ferja, om den er brukt med varsemd og godt vedlikehalden eller ikkje.

Det vil vere ei utfordring for Hordaland fylkeskommune og Skyss å bygge opp kompetanse til å utarbeide kravspesifikasjonar til framtidige fartøy. Dette er ei særskilt omfattande og kritisk oppgåve med tanke på at fartøya skal halde høg kvalitet over eit langt tidsrom. Fordelen med modellen er at skilje mellom operatør (drift og vedlikehald) og eigar (kapital) gjer at fleire kan ta del i konkurranse. Det vil vere gunstig i eit konkurranseområde med få aktørar.

I Hordaland har det vore tilfredsstillande konkurranse om anboda på ferjer. Marknaden i Noreg har ferjemateriell som er eigna for sambanda i Hordaland. I Fornyingsmodellen og Miljømodellen er det lagt opp til å få tilgang på nyare ferjemateriell med ein bokført verdi / marknadsv verdi som gir fornuftige kapitalkostnader. Dette må og sjåast i samanheng med kontraktlengder på mellom 8 og 14 år, noko som gir operatørane betre rammer for avskrivning av sine fartøy. Nyare ferjemateriell vil normalt også ha meir kostnadseffektive drifts- og mannskapsløysingar. Ein vurderer det difor som lite teneleg å ta i bruk denne modellen i denne anbodsrunderen.

### 10. AutoPASS

AutoPASS er namnet på et norsk system for elektronisk betaling av [bompengar](#). Med AutoPASS-brikke kan ein som [bilist](#) passere gjennom en [bomstasjon](#) utan stopp. Systemet bruker elektroniske [radiosendarar](#) og-mottakarar. Innkrevjinga av billettinntekter er då heilelektronisk. Systemet er og utvikla for å handtere bilar som køyrer inn på ferjer og dette er no prøvd ut ved fleire ferjesamband.

I Nasjonal transportplan for 2014-2023, Meld. St. 26 står det følgjande (side 115):

*«Innføring av AutoPASS som betalingssystem i riksvegferjedriften vil lette trafikkavviklingen på ferjesambandene og gjøre betalingen enklere for både ferjemannskaper og passasjerer. (...) Vegdirektoratet har satt i gang et prosjekt for å sikre innføring og bruk av betalingssystemet i ferjedriften på en hensiktsmessig måte. (...) Samferdselsdepartementet støtter forslaget om bruk av AutoPASS på ferjer og vil følge opp saken for raskest mulig innføring.»*

I handlingsprogrammet for 2014-17 står det følgjande (side 57):

*«Det vil bli utviklet AutoPASS-løsning for ferjer som forutsettes kunne være i bruk fra 2016. Det vil bli vurdert ved hver anbudsutlysning om AutoPASS skal innføres for sambandet. Dette er også aktuelt i inngåtte kontrakter, dersom ferjeselskapene ønsker det.»*

Det er gjort ei evaluering av AutoPASS i ferjesambandet Flakk-Rørвик («Evaluering av betaling med AutoPASS i ferjesambandet Fv715 Flakk Rørвик», 2011). Denne syner at AutoPASS har ein tilfredsstillande funksjonalitet for betaling av ferjetakstar, men at det har vore utfordringar med sjølve implementeringa. Krav om AutoPASS-løysing er teke med i ny kontrakt på Moss-Horten-sambandet.

Det vil vere opp til den einskilde fylkeskommune å ta i bruk AutoPASS i sine samband. Administrasjonen vil kome attende med eiga sak om dette.

### **11. Stabil og sikker drift**

Det er sentralt å oppnå god regularitet i komande anbudsrunder. Fornyng av ferjeflåten og ferjer med fleirmotoranlegg vil bidra til meir stabil og sikker drift. Dedikerte reserveferjer og sterkare sanksjonar ved driftsavbrot vil òg sikra stabil drift, men dette vil samstundes gi ein kostnadsauke.

### **12. Gjennomføring av konkurransen**

Når det gjeld gjennomføring av anbuds konkurransane for dei einskilde rutepakkeane, har Skyss fått følgjande tilbakemeldingar gjennom erfaringssamtalane, frå operatørane i dialogkonferansen og i utgreiinga til Vegdirektoratet:

0. God tid frå utlysning til oppstart sikrar god konkurranse og gjev moglegheit for eventuelle nybygg eller ombygging av eksisterande fartøy.
1. Ein bør gjennomføre prosessar som involverer erfaringane frå operatørane og bransjen elles gjennom:
  - Dialogkonferanse med bransjen om utkast til konkurransegrunnlag
  - Forhandlingar med tilbydarane kring anboda og dermed moglegheit for å utdjupe, forbetre og presisera anboda.

Av omsyn til operatørane og verfta si arbeidskapasitet, bør anbuds konkurransane fordelast over minimum to ulike tidsperiodar.

#### Tentativ framdriftsplan

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| • Utkast til konkurransegrunnlag ferdig                     | September 2015        |
| • Dialogkonferanse med operatørane om konkurransegrunnlaget | Oktober 2015          |
| • Utlysning rutepakke 1 og 4                                | Oktober/november 2015 |
| • Utlysning rutepakke 2 og 3                                | Desember 2015         |
| • Tilbudsfrist rutepakke 1 og 4                             | Mars 2016             |
| • Forhandlingar rutepakke 1 og 4                            | April/mai 2016        |
| • Tildeling og signering av kontrakt (rutepakke 1 og 4)     | Mai/juni 2016         |
| • Tilbudsfrist rutepakke 2 og 3                             | August 2016           |
| • Forhandlingar rutepakke 2 og 3                            | September 2016        |
| • Tildeling og signering av kontrakt (rutepakke 2 og 3)     | November 2016         |



### **13. Fylkesrådmannen si vurdering**

Ferjene vert å rekne som ein del av vegsystemet vårt og spelar ei heilt avgjerande rolle i folks kvardag i Hordaland. Lokalsamfunn og næringsliv er avhengig av eit velfungerande og trygt ferjetilbod. Fylkesrådmannen vurderer at dagens rutetilbod er tilfredstillande. Potensialet for betring ligg først og fremst i standarden på ferjemateriellet og miljøbelastninga.

Som nemnt i saka er gjennomsnittsalderen på ferjeflåten i Hordaland 27 år. Etter fylkesrådmannen si vurdering bør ein ha som klår ambisjon å redusere gjennomsnittsalderen, for dermed å leggje forholda til rette for eit meir driftsstabilt tilbod.

Klimaplanen for Hordaland legg opp til at utsleppa av klimagassar skal reduserast med 5,3 % årleg frem til 2020 og med 2,9 % årleg i perioden 2020-2030. Dei 20 ferjene som trafikkerer Hordaland i dag har eit ikkje ubetydeleg utslepp av klimagassar. Utvikling av ny teknologi dei seinare åra gjer det mogleg med vesentlege reduksjonar på dette området. Etter fylkesrådmannen si vurdering må også dette vere Hordaland fylkeskommune sin klåre ambisjon.

For å oppnå gode miljøløysingar vil fylkesrådmannen likevel åtvare mot at det vert sett krav om spesifikke løysingar. Fylkeskommunen som innkjøper bør leggje føringar knytt til miljøeffektar medan operatørane definerer kva løysingar som må til for å oppnå desse effektane.

Dagens økonomiske rammer tek ikkje høgde for dei meirkostnadene som vil følgje med ein nyare og meir miljøvenleg ferjeflåte. Det er difor avgjerande at dei statlege overføringane vert auka. Lukkast ein ikkje med å få auka løyvingane, vil ambisjonane om ein nyare og meir miljøvenleg ferjeflåte vanskeleg kunne verte innfridd. Som budsjettmodellen illustrerer, vil ein ved vidareføring av dagens ramme derimot stå overfor ei nedbygging av dagens ferjetilbod.