

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Thomas Engen

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet - Ørland kommune	

Ferjetilbudet Brekstad-Valset

Sakens bakgrunn og innhold

Ferjetilbudet Brekstad-Valset var i perioden 2007 – 2014 dekket av et tilbud med timesavganger mellom 06:20 og 23:00 med en ferje med kapasitet på 50 PBE. Ferjestørrelsen skulle opprinnelig være 35 PBE, men ble etter innspill fra Ørland kommune økt til 50 PBE. Trafikkøkningen har i perioden vært meget stor og i 2014 var kapasitetsutnyttelsen på sambandet blant de 3 høyeste nasjonalt.

Fra 1.1.2015 skulle ny anbudsperiode startet opp. I sak «60/12 - Overordna kravspesifikasjon ferjeandbud - oppstart januar 2015» vedtok fylkestinget blant annet følgende:

For sambandet Brekstad-Valset legges følgende krav til grunn:

- Sambandet skal trafikkeres av to ferger, dimensjonert for å ivareta en kvalitet som tilsvarer mindre en 100 tilfeller pr år med gjenstående biler. Det skal legges til grunn en årlig vekst i trafikkmengde.*
- Åpningstiden skal følge veileder i regional transportplan og være minimum 17 timer. Sambandet skal ha beredskap utenfor åpningstiden.*
- Sambandet skal gå med halvtimes frekvens morgen og kveld, samt i sesongbelastede perioder.*
- Det settes krav til reservemateriell utover de 2 ordinære ferjene.*

I sak «119/13 - Anbudsstrategi fergeandbud 2015» vedtok Fylkesutvalget blant annet følgende:

- Fylkesutvalget vedtar at Ferjeandbud 2015 gjennomføres med de presiseringer som gjøres igjennom dette vedtaket og i henhold til den overordnede kravspesifikasjon som ble vedtatt i FT-sak 60/12.*
- Fylkesutvalget ber om at beredskapsordning i sambandet Brekstad-Valset utredes nærmere i dialog med brukerne. Er det grunnlag for å anbefale endring av beredskapskrav i forhold til tidligere vedtak i fylkestinget legges dette fram som egen sak for fylkestinget.*
- Krav til reserveferge i sambandet Brekstad-Valset settes til at sambandet ikke skal være uten samband i mer enn 8 timer. Ytterligere krav til dette fartøyet må spesifiseres.*

Ved utsending av «Konkurransgrunnlag Rutetransport Ferge 2015» var det spesifisert krav til fartøy 1 og 2 på «Minimum kjøretøykapasitet på 50 pbe» og «Minimum passasjersertifikat på 195 passasjerer». I løpet av konkurransen ble dette endret for fartøy 2 til «Kjøretøykapasitet på 35 pbe» og «passasjerkapasitet på 97 pax». Av juridiske grunner ble det ikke inngått noen kontrakt basert på denne konkurranseutlysningen.

1.1.2015 ble det som en midlertidig løsning frem til 2017 satt inn en ferje på 38 PBE og en ferje på 35 PBE. Det ble også utlyst «Konkurranses grunnlag Rutetransport Ferje For perioden 2017-2018». Krav til normalt åpningstid for sambandet ble satt til 06:00 til 24:00, selv om medfølgende ruteoppsett viste åpningstid 06:20-23:00. Krav til materiell var satt til to ferjer med kapasitet på 35 PBE eller en ferje på 50 PBE. Ved tilbud om ferje med 50 PBE skulle rutetiden ikke lenger være med stiv frekvens (faste tidspunkt), men i stedet ha 50 minutters frekvens slik at kapasiteten er 60 PBE/time. Det er også satt i gang et arbeid med en Fosenstrategi og planlegging av anbudsgrunnlag frem fra 2019. Arbeidet med Fosenstrategien er nylig startet opp, men tidlige signaler antyder at administrasjonen i Sør-Trøndelag fylkeskommune allerede nå ha konkludert med løsninger i forbindelse med materiellstrategi:

«Fylkesrådmannen anbefaler at sambandet Flakk-Rørvik trafikkeres med to store ferjer i halvtimesfrekvens mens Brekstad-Valset trafikkeres med en ferje i timesfrekvens. Sambandene bør ha felles reserveferje, som henlegges ved Flakk – Rørvik.»

Dette forslaget er foreløpig trukket fra sak om materialstrategi.

Ørland kommune har vært i møte med Sør-Trøndelag fylkeskommune vedrørende Fosenstrategien. Det er har vært viktig for Ørland at dette blir videreført slik at det er en felles forståelse om behov og krav til ferjestrekningen og at rutetilbudet blir dimensjonert ut i fra dette.

Erfaringer i 2015 er at på grunn av værforhold og trafikkmønsteret på strekningen, har løsningen med to mindre ferjer medført en stor økning i kanselleringer og gjenstående kjøretøy. Regularitet og forutsigbarhet har blitt for dårlig og dette har medført stor problem, spesielt for næringslivet. Dette ble påpekt av Ørland kommune i brev datert 16.3.2015 «UTTALELSE FRA FORMANNSKAPET I ØRLAND 13.03.15 – FERGEKAPASITET OG RUTETILBUD».

Fra 7.4.2015 ble frekvensen på hverdager utvidet på dagtid. For å dekke kostnader til økt frekvens vedtok Formannskapet i Ørland kommune 27.3.2015 følgende:

Formannskapet vedtar, med hjemmel i kommunelovens §13 punkt 1 og 2, å dekke kostnadsøkningen knyttet til nye avganger på Brekstad-Valset fra 7.4.2015 og ut året 2015 med 350.000 kr, og på denne måten sikre at avganger som AtB har foreslått skal tas fra sambandet Garten-Storfosna består i 2015.

Til tross for forbedring i rutetilbudet, får Ørland kommune fortsatt tilbakemeldinger om manglende frekvens og regularitet fortsatt påfører både næringer og enkeltpersoner til dels store ulemper og kostnader. Det er viktig at Ørland kommune følger opp dette.

Administrasjonens vurdering

Ørland kommune har i forbindelse med ferjeruta Brekstad-Valset tatt på seg kostnader som normalt pålegges Fylkeskommunen. Ørland kommune gjorde også dette i forbindelse med omvendt pendlerrute med hurtigbåt. Uten påvirkning fra Ørland kommune av ferjestørrelse ved nytt anbud i 2007 ville det vært behov for å oppgradere ferjen i løpet av anbudsperioden. Selv med påvirkning og økonomisk bidrag fra Ørland kommune ser en at tilbud har vært i underkant av et forsvarlig nivå.

Ørland kommune har ikke vært involvert i spesifisering av tilbudet fra 1.1.2015 eller i anbudskonkurransen fra 2017-2018. Vi oppfatter at det i denne perioden er gjort vurderinger som medfører at tilbudet er kraftig underdimensjonert. For anbud som starter fra 2019 har

Ørland kommune vært i møte med administrasjonen i Sør-Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med Fosenstrategien. Vi opplever dette som positivt, men det er en forutsetning at denne kommunikasjonen fortsetter og leder til en felles forståelse av behov og utfordringer. Konklusjon om fremtidig tilbud må trekkes etter at dette er analysert.

I saksdokumentene til sak 60/12 i Fylkestinget er det beskrevet for sambandet Brekstad-Valset at «Årlig tilskudd til operatør i 2012 er 6,5 mill kroner.» Administrasjonen i Sør-Trøndelag fylkeskommune har fokusert og kommunisert en kostnad i 2015 for drift av to mindre ferjer på cirka 27 mill kroner/år. Ørland kommune erfarer at kostnadsnivået dersom en hadde inngått kontrakt om to ferjer på 50 PBE basert på «Konkurransegrunnlag Rutetransport Ferge 2015», ville ligget mellom disse nivåene i 2015. Dette kostnadsnivået er i henhold til de forutsetningene en la til grunn i fylkestingsvedtak om overordnede kravspesifikasjoner fra 2015.

Det er viktig at en dimensjonerer nytt ferjetilbud til det behovet en har. Det er ikke bare en overdimensjonering av tilbudet som medfører kostnader. Underdimensjoner og rotete prosess medfører kostnader både for det offentlige og for samfunnet som er avhengig av tilbudet. Dette ser vi i dagens tilbud. Det er derfor meget viktig at prosessen frem til en fastsetter standarden på tilbudet er transparent og basert på analyser av eksisterende og fremtidige behov.

Erfaring fra de 4 første månedene med drift av mindre ferjer er at dette medfører langt flere kanselleringer på grunn av værforholdene. Denne situasjonen er uholdbar og har redusert kvaliteten og forutsigbarheten på sambandet kraftig. Dette må utbedres før vintersesongen 2015/2016 og minimum en ferje må ha samme sjøegenskapene som MF Ørland hadde.

I Nasjonal Transportplan for 2010-2019 angir standardklasse for fylkesveger med trafikk tilsvarende Brekstad-Valset en åpningstid på 18 timer fra 1. til siste avgang. Dette oppfyller ikke Brekstad-Valset i dag med en åpningstid på 16:40. Erfaringen er at dette medfører at kjøretøy blir stående igjen på første avgang både fra Brekstad og Valset. Første ferje fra Valset ankommer Brekstad 07:15. Dette er for sent i forhold til normale arbeidstider i anleggsektoren. Åpningstiden må derfor utvides slik at første avgang er seneste 06:00.

Kapasitet må være tilpasset trafikkmengden. I januar – mars var det en kraftig økning i antall gjenstående biler. Sammen med de mange kanselleringene medførte dette en meget lav regularitet for de reisende på strekningen. Ørland kommune har bidratt økonomisk for å få økt kapasitet i 2015 på hverdager. Selv etter denne kapasitetsøkningen har det vært en økning i gjenstående biler sammenlignet med tidligere år. Kapasiteten i helger er for tiden ikke tilfredsstillende og det er forventet at dette problemet vil øke i månedene mai-august når trafikken normalt er størst.

Sør-Trøndelag fylkeskommune må snarest ta grep for å utbedre den situasjonen ferjesambandet Brekstad-Valset har i dag med underdimensjonering av tilbudet. I 2015 har manglende regularitet på grunn av trafikk og kanselleringer medført store ulemper og kostnader på samfunnet. På tross av dette er det trafikkvekst i 2015. Dette kan ikke tolkes som at tilbudet er tilfredsstillende, men at det er et stort udekket behov til forbedring av tilbudet.

Tilbudet er i dag langt ifra det som tidligere politiske føringer har fastlagt og prosessene som føres nå synes ikke å løse dette i tiden fremover. Kommune, fylkeskommune og samfunn blir belastet med store kostnader dersom en ikke tar på alvor de behov og den trafikkutvikling som er ventet på sambandet fremover. På grunn av for dårlig transporttilbud står en nå i fare for ikke å kunne utnytte potensiale for vekst i regionen etter vedtak om lokalisering av kampflybasen.

Rådmannens innstilling

Formannskapet i Ørland kommune setter følgende krav til prosess og tilbud for ferjestrekningen Brekstad-Valset:

- Åpningstiden må umiddelbart utvides til å inkludere første avgang seneste 06:00. Det må utredes om enda tidligere avgangstidpunkt er påkrevet.
- Frekvens i forbindelse med fredag kveld og søndag må utvides umiddelbart.
- Før vintersesongen 2015/2016 må hovedferje ha kapasitet på 50 PBE og sjøegenskaper tilsvarende ferja MF Ørland.
- Føringer fra tidligere fylkestingsvedtak og anbudskonkurranser må følges opp. Dagens trafikk tilsier at kapasiteten på ferjesambandet må utvides til å være minimum 85 PBE i makstime med avgang hver halvtime og minimum 50 PBE i lavtrafikkerte perioder.
- Overordnede kravspesifikasjoner og konkurransegrunnlag for anbud fra 2019 må være basert på analyser av behov og trafikkutvikling. Det påbegynte samarbeidet mellom Ørland kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune må fortsette og benyttes i utarbeidelsen av disse analysene. Prosessen må være transparent og etterprøvable for alle berørte parter.