

---

RAPPORT NR. 1519 | Hilde Johanne Svendsen og Falko Müller

---

# FORVALTNINGSREVISJON AV FERJEANBODA I MØRE OG ROMSDAL

Kostnadsutvikling, kapasitet og tilbud





---

<b>TITTEL</b>	Forvaltningsrevisjon av ferjeamboda i Møre og Romsdal. Kostnadsutvikling, kapasitet og tilbud
<b>FORFATTERE</b>	Hilde Johanne Svendsen og Falko Müller
<b>PROSJEKTLEDER</b>	Hilde Johanne Svendsen
<b>RAPPORT NR.</b>	1519
<b>SIDER</b>	63
<b>PROSJEKTNUMMER</b>	2587
<b>PROSJEKTITTEL</b>	Ferjeamboda
<b>OPPDRAGSGIVER</b>	Møre og Romsdal fylkeskommune
<b>ANSVARLIG UTGIVER</b>	Møreforskning Molde AS
<b>UTGIVELSESTED</b>	Molde
<b>UTGIVELSEÅR</b>	2015
<b>ISSN</b>	0806-0789
<b>ISBN (TRYKT)</b>	978-82-7830-248-4
<b>ISBN (ELEKTRONISK)</b>	978-82-7830-249-1
<b>DISTRIBUSJON</b>	Høgskolen I Molde, Biblioteket, pb 2110, 6402 Molde tlf 71 21 41 61 epost: biblioteket@himolde.no www.moreforsk.no

---

### **KORTSAMMENDRAG**

Kostnadsutviklinga for ferjekontraktane frå 2010 til 2014 har vore på 9 prosent dersom vi ser bort frå Volda-Folkestad, som var fylkesvegferje i eitt år (2014). For perioden 2010 til 2016 kan det sjå ut til at vi vil få ein kostnadsauke på 34 prosent. Bakgrunn for kostnadsutviklinga for ferjekontraktane i Møre og Romsdal er todelt. Dette er kostnadsutviklinga i ein kontraktperiode, og kostnadsutvikling som følgje av oppstart av ny kontrakt. Konsekvensane for fylket på samferdselsområdet kan vere at ekstraløyvingar til vedlikehald på vegnettet må brukast til å finansiere ferjedrifta, og det kan bli nødvendig å redusere investeringsnivået for å halde oppe driftsnivået. Nivået på inntektsbortfall som følgje av elbiler vil kunne vere i intervallet 260 000 til 1 500 000 for 2014. Det er grunn til å tru at nivået er nærare minimumsnivået.

Minstestandarden er oppfylt for 40 prosent av fylkesvegferjesambanda i fylket, noko som utgjør 50 prosent av ÅDT PBE (årsdøgntrafikk i personbileiningar).

Dei etablerte rutinar for avvikshandtering ser ut til å vere tilstrekkelege på dei områda der det er etablert rutinar. Det er i kapittel 9 forslag til vidareutvikling av eksisterande rutinar og forslag til kva rutinar som i tillegg bør utarbeidast.

Eit system for samla og oversiktleg informasjon om ferjekontraktane bør etablerast.

---

© FORFATTER/MØREFORSKING MOLDE

Forskriftene i åndsverksloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller fremstille eksemplar til privat bruk. Uten spesielle avtaler med forfatter/Møreforskning Molde er all annen eksemplarframstilling og tilgjengelighetsgjøring bare tillatt så lenge det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavere til åndsverk.

---



---

## FORORD

---

Denne forvaltningsrevisjonen er utført på oppdrag frå Fylkesrevisjonen i Møre og Romsdal fylkeskommune.

Kontrollutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune har grunnlagt denne forvaltningsrevisjonen med at kostnadsauken innan ferjekontraktar har blitt ei betydelig utfordring for fylkeskommunen. I tillegg kan kapasitetsvanskane på enkelte ferjesamband gjere at fylkeskommunens økonomi kommer under press, så lenge ferjesubsidiene ikkje fullt ut tar høgde for nødvendig auke i kapasiteten.

Oppdragsgivars kontaktperson har vore Ronny Rishaug. Arbeidet er utført av Falko Müller og Hilde Johanne Svendsen, med sistnemnte som prosjektleiar. Svein Bråthen har vore diskusjonspartner og kvalitetssikrar av rapporten.

Rapporten er basert på tilsendt dokumentasjon frå samferdselsavdelinga i fylkeskommunen. Rapporten tar utgangspunkt i at den leverte dokumentasjonen har riktige og komplette leveransar. Eventuelle feil eller manglar som følgje av vår tolking av tilsendt materiale er vårt ansvar.

Molde,19.11.2015

Forfatarane



---

## INNHALD

---

Forord.....	5
Innhald .....	7
Samandrag .....	9
1 Innleiing.....	13
1.1 Bakgrunn for oppdraget .....	13
1.2 Om oppdraget .....	13
1.3 Roller i ferjeforvaltninga .....	14
1.4 Problemstillingar .....	16
2 Revisjonskriterier .....	16
3 Metode.....	17
3.1 Datainnsamling.....	17
3.2 Møteverksemd .....	17
3.3 Litteraturstudiar .....	17
3.4 Dokumentanalyse .....	18
4 Data .....	18
5 Definisjonar .....	19
6 Problemstilling 1: Kostnader .....	21
6.1 Innleiing.....	21
6.2 Kostnadsutviklinga i ferjedrifta i Møre og Romsdal .....	22
6.3 Bakgrunn for utviklinga .....	26
6.4 Kostnadsutviklinga og konsekvensar for fylket (på samferdselsområdet) .....	38
6.5 Inntektsbortfall som følge av El-bilar – nivå og konsekvensar.....	41
7 Problemstilling 2: Standard .....	47
7.1 Innleiing.....	47
7.2 Metode og resultat.....	48
8 Problemstilling 3: Avvikshandtering.....	51
8.1 Innleiing.....	51
8.2 Eksisterande rutinar .....	52
9 Vurdering og tilråding .....	55
9.1 Samla vurdering av kostnader i ferjedrifta.....	55
9.2 Vurdering av grad av innfridd minstestandard .....	59
9.3 Vurdering av avvikshandteringa .....	59
9.4 Tilrådingar .....	61
10 Høyring .....	61
11 Referansar .....	63
12 Vedlegg.....	63

Figur 1 Roller i ferjeforvaltninga .....	14
Figur 2 Kostnader i ferjedrifta i Norge (Kjelde: SSB/Kostra) .....	22
Figur 3 Løyvingar til riksvegferjer 2010 – 2016 .....	23
Figur 4 Innanriks sjøfart, delindeks fartøy - ferjer.....	24
Figur 5 Kostnadstal fylkesvegferjer i Møre og Romsdal i 2010-kroner .....	24
Figur 6 Utvikling i ferjeindeksen, KPI og kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal .....	25
Figur 7 Prognose/framskriving av ferjeindeks/KPI/kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal	26
Figur 8 Utvikling i kostnader for grunnbeløp i kontrakt. Tal for 2014 inkl Volda-Folkestad ....	27
Figur 9 Utvikling i kostnader for tilleggskjøp/endringsordrar .....	28
Figur 10 Utvikling i kostnader for nasjonale krav og føringar .....	28
Figur 11 Utvikling i kostnader for andre kostnader enn vist i figur 8-10 .....	29
Figur 12 Utvikling i nærsjøindeks og KPI. 1. kvartal 2006 til 2. kvartal 2014.	32
Figur 13 Utvikling i drivstoffkostnader .....	33
Figur 14 SSB sin prisindeks for mineralolje og oljeprodukter .....	34
Figur 15 Utvikling i kostnader for reparasjon og vedlikehald .....	34
Figur 16 Utvikling i personalkostnader .....	35
Figur 17 Reallønsvekst i Norge - SSB .....	35
Figur 18 Trafikkvekst i PBE i ferjemarknaden 2010-2014 (Kjelde: Ferjedatabanken).....	36
Figur 19 Kostnadsutviklinga for rammene for samferdselsavdelinga (tal i 1000 NOK) .....	38
Figur 20 El-bilar Møre og Romsdal 2014.....	41
Figur 21 El-bilar i prosent av registrerte kjøretøy .....	42
Figur 22 El-bilar per innbyggjar 2014 .....	43
Figur 23 Kjøretøy per innbyggjar 2014.....	43
Figur 24 El-bilar registrert / el-bil på ferje.....	43
Figur 25 Registrerte kjøretøy / kjøretøy på ferje .....	44
Figur 26 Utvikling i tal på el-bilar i Møre og Romsdal .....	46
Tabell 1 Oversikt over møteverksemd .....	17
Tabell 2 Definisjonar.....	20
Tabell 3 Løyvingar til riksvegferjer i mill. kroner, nominelle verdiar.....	23
Tabell 4 Kostnader i mill kroner fordelt på kategori, 2010-kroner .....	27
Tabell 5 Oversikt over utlyste anbod i perioden 2010-2014.....	30
Tabell 6 Fylkeskommunale budsjett og regnskap 2010-2014.....	39
Tabell 7 Rammeoverføringar og forbruk for nye fylkesvegferjer .....	40
Tabell 8 Muleg inntektsbortfall som følgje av bruk av el-bil.....	45
Tabell 9 Prognose 2015 – Muleg inntektsbortfall som følgje av el-bil.....	46
Tabell 10 I kva grad minstestandarden er oppfylt for Hareid - Sulesund .....	48
Tabell 11 I kva grad minstestandard er oppfylt sett i forhold til rutehefte .....	49
Tabell 12 I kva grad minstestandard er oppfylt sett i forhold til kontraktane .....	50
Tabell 13 Oversikt over avvik og regularitet på sambandsnivå i 2014.....	52



---

## SAMANDRAG

---

Dette prosjektet er omfattande og inkluderer både framstilling av informasjon og analyser. Vi har i samandraget trekt ut viktige punkt for kvar del av oppdraget.

### Kostnadsutviklinga

Det har vore ein kostnadsauke på 9 prosent for drift av fylkesvegferjene i perioden 2010 til 2014 dersom vi ser bort frå Volda – Folkestad. Ein stor del av auken ser vi frå 2013 til 2014. Til samanlikning viser kostnadsindeksen for innenriks sjøfart, fartøy ferjer ein auke på 13 prosent frå 2010 til 2014. Når vi ser framover i tid til prognoser og framskrivingar til og med 2016, finn vi at kostnadsauken frå 2010 til 2016 kan vere på 34 prosent (Figur 7). Dette basert på fylkeskommunen sitt budsjett for 2016.

Når vi ser på bakgrunn for kostnadsutviklinga i ferjedrifta i Møre og Romsdal ser vi at kostnadene knytt til grunnbeløpa i kontraktane går ned frå 2010 til 2013, mens vi frå 2013 til 2014 ser ein auke på 27 prosent. Dersom vi trekk ut Volda-Folkestad, som var fylkesvegsamband berre i 2014, ser vi ein kostnadsauke i perioden på om lag 20 prosent. Når det gjeld tilleggskjøp og endringsordrar så vart beløpa for disse komponentane tredobla frå 2011 til 2012. Nedgangen i disse kostnadene som vi ser i 2014 er lik tilleggskjøp på Åfarnes-Sølsnes. Dette tilleggskjøpet vart inkludert i ny kontrakt som starta opp i 2014. Kostnader som følgje av nasjonale krav og føringar har auka frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014.

Når vi ser på utviklinga frå 2013 til 2014, og den vidare venta utviklinga frå 2014 til 2015 har vi sett på forhold i samband med anbudsutlysinga som kan tenkast å påverke kostnadsnivået i nye kontraktar. Disse er:

- Det er kort tid frå signering til oppstart, fire månader på det minste og 1 år og 10 månader på det meste
- Det er dei same to tilbydarane i kvar konkurranse
- Det er eksisterande operatør som er valt som ny operatør
- Kontraktperioden varierer frå 4 til 7 år, opsjonsperioden frå 1 til 3 år
- Kontraktane går frå netto til brutto

Vi har sett på følgjande kostnadsdrivarar generelt i ferjedrifta, og kartlagt muleg påverknad på nye kontraktar:

- Generell kostnadsauke for innsatsfaktorar
  - Den generelle utviklinga i personalkostnader og drivstoff
  - Utdrøying med å treffe på nivå på innsatsfaktorar når rekning på prisar skjer eitt eller fleire år før kontraktane startar opp
  - Budsjettering og prising som ein del av dei strategiske vurderingane
- Trafikkvekst og tilbodsauke
  - I to av sambanda det er inngått nye kontraktar på, er det gått frå 1-ferje til heilt eller delvis 2-ferjeløysing
  - Trafikkveksten på fylkesvegferjesambanda i Møre og Romsdal har vore på om lag 11 prosent i perioden 2010 til 2014

- Risiko
  - Dei sentrale risikoelementa i ei ferjekontrakt er trafikk- og inntektsutvikling, bruk av materiell (fartøy) etter avslutta kontrakt (kapitalkostnader) og driftskostnader (SVV 2014).
  
- Myndigheitskrav
  - Vi finn at kompensasjon for auka kostnader som følgje av myndigheitskrav har auka frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014. Årlege kostnader for krav som er grunna nasjonale krav og føringar, vil gå frå å vere synlege som kompensasjonsbeløp til å bli innarbeidd i kontraktbeløpet når nye kontraktar startar opp.
  
- Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester
  - Det synes å vere manglande nasjonal koordinering av anbudsutsetting. Utlysing av fleire anbod innan ferjedrifta på same tid kan medføre redusert konkurranse sidan reiarlaga kan bli tvinga til å prioritere kva anbod dei skal gi tilbod på – dersom dei ikkje har kapasitet til å rekne på fleire anbod. Dette kan også gi høgare risiko og eigenkapitalkrav.

Konsekvensane og utfordringane for fylket på samferdselsområdet som følgje av kostnadsauke i ferjedrifta er:

- Det er knytt usikkerheit til nivået på statlege overføringar til fylkesvegferjene, men fylkeskommunen sine utrekningar viser at ferjedrift er betydeleg underfinansiert i Møre og Romsdal. I 2016 er auka opprustingsmidlar (ca. 22 mill. kr) til veg blitt brukt til å finansiere m.a. ferjedrifta og auka lånekostnader ved investeringar (inkl. veginvesteringar). Dette kan medføre eit ytterlegare forfall på fylkesvegnettet.
- Dagens fordelingsnøkkel i rammetilskotsordninga/inntektsutjamninga synes ikkje å ta høgde for dei auka kostnadene i ferjedrifta, og reflekterer ikkje de faktiske kostnadene i fylket. Dagens fordelingsnøkkel er basert på talet på samband i eit fylke. Konsekvensar av nøkkelen/inntektssystemet for ferje, kan vere at driftsnivået på ulike ferjesamband må vurderast. Dette inneber at reduksjon i driftsnivå på ferjesamband kan bli en konsekvens av manglande statlege overføringar.

Nivået på inntektsbortfallet som følgje av dagens takst for el-bil på ferje er utrekna til å vere i intervallet mellom om lag 260 000 og 1 500 000 kr for 2014. Våre vurderingar gir grunn til å tru at inntektsbortfallet er nærare eit minimumsanslag enn eit maksimumsanslag.

#### Minstestandard

Som kartlegginga i spørsmål 2 viser, er det berre 40 prosent av fylkesvegferjesambanda og 50 prosent av årleg ÅDT PBE som innfrir krava for fylkesvegferjesambanda i ferjestandarden. Det er gjennomgåande god score på 95 prosent for kapasitet, mens det er ein del å gå på når det gjeld frekvens og forutsigbarhet.

Det kan sjå ut til at det har vore fokus på å få kapasiteten opp på eit tilfredstillande nivå, mens krav om forutsigbarhet og frekvens har måtta vike når prioriteringane vart gjort. I det pågåande

arbeidet med ny ferjestandard for Møre og Romsdal vil vi tilrå at det blir vurdert om ei rangering av dei ulike kriteria innan dei ulike kategoriane kan vere eit alternativ, sidan det kan sjå ut til at det er krevjande å få innfridd alle elementa i ferjestandarden for kvar ferjestrekning.

### Avvikshandtering

Våre vurderingar av dei skriftlege rutinane som Statens vegvesen har utarbeidd, er at det ser ut til at kommunikasjon internt i Statens vegvesen og mot operatør ser ut til å vere ivaretatt frå kontraktisering til oppstart av kontrakt og i driftsfasen når det gjeld rapportering av avvik. Det ser ut til at skriftlege rutinar for kommunikasjon i det eit avvik oppstår, ikkje er etablert. Dette gjeld rutinar frå kontraktoppfølgar til operatør, samt rolleavklaring mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen. Vi har likevel inntrykk av at rutinar eksisterer, men vi har ikkje fått dei dokumentert. Mangel på skriftlege rutinar kan bidra til ulik handtering av dei ulike kontraktane basert på kven som følgjer opp både på etatsnivå og personnivå.

Vårt inntrykk er at på dei områda der skriftlege rutinar er etablert, så vil disse vere tilstrekkelege. Rolleavklaring og rapporteringsrutinar mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen bør inkluderast for at avvikshandteringa skal vere komplett.

Når rutinane no er vurdert, og vi har kome med forslag til tiltak på dei punkta der vi meiner det er forbettringspotensiale, så vil det i neste fase vere viktig å etablere eit system som sikrar at dei etablerte rutinane blir brukt.

I fylkeskommunens nye ferjestandard bør det også vurderast kva som er definisjonen på eit avvik, og kva avvik fylkeskommunen ønskjer å følgje opp i komande kontraktar. Ein tydeleg definisjon på regularitet bør også inkluderast i ny ferjestandard for Møre og Romsdal.

### Generelt

Det har vore krevjande innsamling av grunnlagsdata i dette oppdraget. Leveransar som ikkje har vore komplette har forseinka arbeidet i prosjektet. Eit system for informasjonslagring som sikrar informasjon internt i fylkeskommunen, internt i Statens vegvesen og også informasjonsflyten mellom disse, hadde gjort ivaretaking av rutinar enklare samt letta arbeidet i samband med revisjonar som denne. Vi har likevel inntrykk av at kunnskapen og oversikt over kostnadene på eit detaljert nivå i ferjedrifta er godt kjent, og at enkeltpersonar har god oversikt over kostnadene.

Når det gjeld informasjon om kostnadene ved ferjedrifta på eit overordna nivå, kan dei etablerte systema og oversiktene ha eit forbettringspotensial. Ferjedrifta i Møre og Romsdal har snart eit kostnadsnivå på over 400 mill. kroner årleg. Eit lett tilgjengeleg system for lagring samt muligheit for systematisk framstilt informasjon vil vere viktig å etablere. Noko av kostnadsproblematikken kan også ha eit grunnlag i konkurransesituasjonen i ferjesektoren. Ei vurdering av denne vil krevje ei nærare analyse, noko som ligg utanfor ramma av dette oppdraget.

Gjennom kommunikasjon på e-post og møte med fylkeskommunen og Statens vegvesen, kan det vere grunn til å vurdere om ikkje utfordringa med fleire aktørar (Figur 1) gir utfordringar i forvaltning av ferjedrifta. Bakgrunn for disse vurderingane er at vi har mottatt dokumentasjon på

etterspurt materiale frå begge aktørane, men med ulikt innhald. Utfordring med fleire aktørar kan løysast på fleire måtar, der gode samhandlingsrutinar, tydelege rolleavklaringar og oversiktlege statusrapportar kan vere måtar å løyse dette på.

---

## 1 INNLEIING

---

Forvaltningsreforma av 01.01.2010 medførte at fylkeskommunane mellom anna tok over drifts- og utviklingsansvar for store deler av det tidlegare riksvegnettet og dei tidlegare riksvegferjene. Dette ansvaret var tidlegare hos Statens vegvesen (SVV). Det har vore eit tema om dei tilhørande rammeoverføringane har vore tilstrekkeleg for å finansiere det auka ansvaret. Det er derfor i Kontrollutvalet si interesse å kartlegge mellom anna kva kostnadsutviklinga er, og kva konsekvensar dette har hatt for fylkeskommunen på samferdselsområdet.

### 1.1 BAKGRUNN FOR OPPDRAGET

Kontrollutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune har vedtatt at det skal gjennomførast forvaltningsrevisjon om "Ferjeamboda, kostnadsutvikling, kapasitet og tilbod" (KO-5/15). I bestillinga frå kontrollutvalet var det gitt følgjande grunngjeving for prosjektet:

"Kostnadsauken m.a. innan ferjekontraktar er blitt ei stor utfordring for fylkeskommunen. Kapasitetsvanskane på enkelte ferjesamband gjer at fylkeskommunen kjem i skvis så lenge ferjesubsidiane ikkje fullt ut tar høgde for nødvendig auke i kapasiteten. I tillegg er det store kostnader knytt til drift, vedlikehald og oppgradering av ferjekaier, og til tryggleikutstyret om bord i ferjer som følgje av statlege pålegg. Eit prosjekt bør kunne avdekke i kva omfang fylkeskommunen er blitt påført netto meirutgifter, dvs. i kva grad statlege overføringar og inntekter elles ikkje har dekt opp dei auka kostnadene. Konsekvensane dette har for fylket bør avklarast"

### 1.2 OM OPPDRAGET

Fylkeskommunen har gjennom sin ferjestrategi for 2006-2015 definert kva nivå dei ønskjer at ferjesambanda i Møre og Romsdal skal ha. Eit delspørsmål i denne revisjonen er å kartlegge i kva grad ferjesambanda i Møre og Romsdal innfrir minstestandarden. Vi oppfattar minstestandard til å vere standardkrava i den gjeldande ferjestrategien for Møre og Romsdal.

Det har vore ulike avvik innan fylkesvegferjedrifta som har skapt engasjement både lokalt, politisk og i media. For å sjå nærare på om dette vil bli handtert på ein tilfredstillande måte skal denne revisjonen innehalde ei vurdering av om eksisterande rutinar for kontraktsoppfølging er gode nok til å sikre tilfredstillande regularitet.

Oppdraget er avgrensa til å i hovudsak omfatte perioden 2010-2014. Vi vil likevel i enkelte deler sjå på utviklinga litt lengre tilbake i tid. Dette blir drøfta for kvar enkelt tidsserie. Når det gjeld kostnader vil vi sjå på den venta utviklinga fram til 2016.

Det er i dette oppdraget gjort ein forvaltningsrevisjon av fylkesvegferjene. Ferjestrækningane på riksvegnettet er derfor ikkje ein del av våre vurderingar. Dette gjeld strekningane Halså-Kanestraum, Molde-Vestnes, Festøy-Solevåg og Volda-Folkestad. Volda-Folkestad var fylkesvegferjesamband i 2014. Vurderingar rundt dette er gjort i dei delar av rapporten der dette har vore relevant.

Det meste av grunnlagsinformasjonen for denne forvaltningsrevisjonen er levert via samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK). Vi har hatt både formelle og uformelle møtepunkt i samband med innsamling av informasjon og tolking av datamaterialet. Det har likevel vore krevjande å få oversikt over datamaterialet, sidan det har vore utfordrande å få fullstendige leveransar til rett tid. Informasjonen frå samferdselsavdelinga er supplert med uttrekk frå SSB, eksterne rapportar og andre kjelder.

Det har tidlegare vore skilnad på "gamle" og "nye" fylkesvegferjer. Fylkeskommunen er no på veg bort frå å bruke disse definisjonane. Vi vil likevel presisere kva som var forstått med dette:

- Gamle fylkesvegferjer: Dei sambanda som fylkeskommunen hadde ansvaret for før forvaltningsreforma i 2010.
- Nye fylkesvegferjer: Dei sambanda som fylkeskommunen fikk ansvar for i samband med forvaltningsreforma 01.01.2010

Det kan i deler av datagrunnlaget og våre vurderingar vere delt på om det er gamle eller nye fylkesvegferjer.

Resten av rapporten er bygd opp slik: Kapittel 2-5 inneheld innleiande informasjon om oppdraget med bakgrunn, problemstillingar, revisjonskriterier, metode, data/informasjonsbehov og definisjonar. Kapittel 6, 7 og 8 er presentasjon og analyse av dei tre problemstillingane i oppdraget og kapittel 9 inneheld vurdering og tilråding

### 1.3 ROLLER I FERJEFORVALTNINGA

Innleiingsvis er det viktig å vere merksame på kva rolle dei ulike aktørane i ferjeforvaltninga har. Figur 1 viser rollefordelinga for dei nye fylkesvegferjene. For dei gamle fylkesvegferjene har fylkeskommunen også det ansvaret som i figuren under er SVV sitt ansvar.



**Figur 1 Roller i ferjeforvaltninga**

Figuren over viser ikkje dei nyansane som oppstår når ein går over frå netto til brutto kontraktar, der oppdragsgivar, eller Statens vegvesen på vegne av oppdragsgivar, får utvida ansvar. Liknande modellar har blitt utreda i andre samanhengar som til dømes buss (fylkeskommune – administrasjonsselskap – operatør), og resultat viser at informasjonsasymmetri kan vere eit element det er verd å sjå nærare på. Informasjonsasymmetri oppstår når den eine parten har

meir kunnskap om oppgåvene enn den andre. Med ei slik ansvarsdeling som er vist i figur 1 vil vi også kunne erfare utfordringar i bestillar-utførar-rollene. Slike utfordringar vil mellom anna kunne vere om bestillar har god nok kompetanse til å gjere dei rette bestillingane, om bestillar er tydeleg nok, om utførar og bestillar er einige om måla for det ein skal oppnå, om det kan vere ein risiko for opportunistisk åtferd hos utførar, og om det kan eksistere kulturforskjellar mellom partane.

Arbeidsdelinga mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen er regulert gjennom leveranseavtalen mellom partane. Punkt 2.5 regulerer ferjedrifta. Dette punktet seier:

#### "Kjøp

SVV skal på vegner av MRFK gjere kjøp etter anbod, stå for utarbeiding av konkurransegrunnlag og gjennomføring av anbodsprosessar. Konkurransegrunnlag skal i kvart tilfelle utarbeidast etter instruks og medverknad frå MRFK. SVV skal gi faglege råd. MRFK skal velje operatør/tildele konsesjon samt signere kontrakt. Klage på løyve skal førebust av SVV og avgjerast av MRFK sitt klageorgan.

SVV skal ta del i forhandlingar av årlege kontraktar fram til tidspunkt for oppstart av anbodskontraktar. MRFK skal leie forhandlingane og signere kontraktane.

#### Oppfølging av kontraktar

SVV skal:

Berekne årleg betaling ut frå reguleringsbestemmelsar i avtalane.

Berekne årleg betalig som følgje av ruteendringar.

Ha kontroll med operatør i høve til leveransen, vurdere og eventuelt tilrå sanksjonar overfor operatør.

#### Andre oppgåver

SVV skal følgje opp produksjons- og inntektsstatistikk. SVV skal og gjennomføre kontaktmøte med operatør."

Om avvikshandtering står det i leveranseavtalen at dette blir regulert gjennom rammeavtalen mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen. Punkt om avvikshandtering i rammeavtalen er referert slik i forvaltningsrevisjonsrapport 2/2012:

" Om det mellom fastlagde rapporteringstidspunkt oppstår avvik det er av betydning for MRFK å være kjend med i høve til framdrift, kostnad eller kvalitet, eller det er fare for at ramme- og/eller leveranseavtala ikkje vil bli oppfylt på eit eller fleire punkt, skal SVV umiddelbart rapportere til fylkesrådmannen. I rapporten skal det leggst fram forslag til tiltak for å korrigere situasjonen"

I forvaltningsrevisjonsrapport 2/2012 i Møre og Romsdal vart det vurdert slik at ulik oppfatning av kontraktsinnhald og organisasjonskultur hadde gjort at fylkeskommunen tidvis ikkje var fornøgd med måten Statens vegvesen følgde opp kontraktane på. Revisjonen hadde i denne rapporten tilråding om at det burde etablerast eit avtaleverk som var i samsvar med gjeldande praksis. Revisjonen viste til at dette handlar om kor tydeleg fylkeskommunen er som bestillar, og at dette er ein grunnleggande føresetnad for god samhandling(Forvaltningsrevisjonsrapport 2/2012).

Fylkeskommunen informerer om at det blir arbeid for fullt med revidering av leveranseavtalen.

## 1.4 PROBLEMSTILLINGAR

Bestillinga frå Fylkesrevisjonen inneheld følgjande problemstillingar:

1. Korleis er kostnadsutviklinga i ferjedrifta i Møre og Romsdal?
  - a) Kva er bakgrunn for utviklinga?
  - b) Kva for konsekvensar har kostnadsutviklinga for fylket (på samferdselsområdet)?
  - c) Kor stort er og kva innverknad har inntektsbortfallet for elbilar fått for (økonomien i) ferjedrifta?
2. I kva grad oppfyller inngåtte kontraktar minstestandarden for ferjedrifta i Møre og Romsdal?
3. I kva grad er rutinen for handtering av kontraktsavvik tilstrekkeleg til å fange opp mangelfull regularitet i ferjetrafikken?

---

## 2 REVISJONSKRITERIER

---

Revisjonskriterier i denne samanhengen er dei dokument og/eller det informasjonsgrunnlag som er nødvendig for å gjennomføre ein forvaltningsrevisjon.

Til grunn for heile oppdraget vil følgjande dokument vere aktuelle:

- Ferjestrategi for Møre og Romsdal

For dei tre spørsmåla vil det vere ulike mengde og type informasjon som er nødvendig. For dei tre problemstillingane har vi lagt til grunn følgjande revisjonskriterier:

- Problemstilling 1: Kostnader
  - Økonomirapportar frå fylkeskommunen
  - Eksterne fagrapportar om ferjedrifta
  - Skriv frå Vegdirektoratet
  - Nøkkelopplysningar frå dei siste ferjeanboda i Møre og Romsdal
  - KOSTRA-tal for kostnader til ferjedrift
  - Ferjestatistikk, omfang av elbilar
  - Sambandsrekneskap
  - Gjeldande kontraktar
- Problemstilling 2: Standard
  - Kontraktar for ferjedrift
  - Rutetabellar
- Problemstilling 3: Avvikshandtering
  - Oppdragsgivar/kontraktsoppføljar sin rutine for kontraktsavvik
  - Avviksrapportar
  - Forvaltningsrevisjon 2/2012 "Samhandlinga med Statens vegvesen – bestillarfunksjon og kontraktsoppfølging"



### 3 METODE

I tillegg til dei metodane som er lista opp under, så har det vore hyppig kontakt per telefon og e-post mellom Møreforsking Molde og samferdselsavdelinga i fylkeskommunen. Mykje informasjon og avklaringar har blitt levert gjennom telefonsamtalar.

#### 3.1 DATAINNSAMLING

For å svare ut spørsmåla i denne forvaltningsrevisjonen har vi hatt behov for betydelege mengder med data og grunnlagsinformasjon. Med ei forholdsvis knapp tidsramme i oppdraget har rask levering av data vore ein føresetnad. Det har vore ei omfattande oppgåve å samle inn dei nødvendige data for å gjere våre vurderingar av problemstillingane. En del av ressursane i oppdraget har gått til kontroll og komplettering av tilsendt materiale.

#### 3.2 MØTEVERKSEMD

Det har ikkje vore gjennomført personlege intervju i dette oppdraget. Det har vore gjennomført fleire møte, både formelle og uformelle. Møta er lista opp i tabellen under.

Dato	Tema	Deltakarar
14.sep	Oppstartsmøte. Tilbod og gjennomføring.	Fylkesrevisjonen (FR), Møreforsking Molde (MFM)
14.sep	Oppstartsmøte. Presentasjon av oppdraget og planlagt metode for gjennomføring.	Møre og Romsdal fylkeskommune v/Samferdselsavdelinga (SA), FR, MFM
28.sep	Møte. Gjennomgang av kva informasjon som må leverast	Statens vegvesen v/ferjeseksjonen (SVV), SA, MFM
6. okt	Uformelt møtepunkt. Diskusjon og avklaringar om Kostra-tal, regnskapstal og budsjett	SA, MFM
23. okt	Møte. Avvikshandtering	SA, MFM
23. okt	Møte. Gjennomgang av ferjesamband og minstestandard	SA, MFM
26. okt	Møte. Avvikshandtering. Sambandsregnskap. Ferjesamband og minstestandard.	SVV, MFM
3. nov	Møte. Økonomi i ferjedrifta	Møre og Romsdal fylkeskommune v/økonomiavdelinga, SA, MFM

Tabell 1 Oversikt over møteverksemd

Informasjon frå møta 23. og 26. oktober om avvikshandtering og møte 3. november om økonomi er brukt i våre vurderingar.

#### 3.3 LITTERATURSTUDIAR

Aktuell litteratur som har påverknad på oppdraget er gjennomgått og referert til for kvar problemstilling. Litteratur har vore forskingsrapportar, nasjonale planer, fylkeskommunen sine interne dokument og andre publiseringar.

### 3.4 DOKUMENTANALYSE

Hovuddelen av arbeidet i denne forvaltningsrevisjonen har vore å analysere tilsendte dokument. Kva type dokument vi har gått gjennom er nærare omtalt i avsnittet under. I fleire deloppdrag har Excel blitt brukt til presentasjon av grunnlagsdata, utrekningar for å sjå utvikling i kostnader, utrekninga av effektar for el-bil og elles der det har vore nødvendig.

---

## 4 DATA

---

Det har vore ei omfattande datainnsamling. Samferdselavdelinga i fylkeskommunen har på førespurnad levert det nødvendige datamaterialet for å gjere dei aktuelle analysane. Dette omfattar mellom anna:

- Gjeldande kontraktar
- Tidlegare kontraktar der det har vore oppstart at ny kontrakt i perioden 2010-2014
- Endringsordrar og tilleggskjøp i perioden 2010-2014
- Samferdselsbudsjettet på rammenivå 2000-2014
- Samferdselsrekneskapet på rammenivå 2000-2014
- Ferjerutene for 2014 (01.05.2014 – 31.12.2014)
- Rutinar for kontraktsoppfølging/avvikshandtering av fylkesvegferjer
- Oversikt over ferjekontraktar for Region Midt med nøkkelinformasjon for anbodspakkar
- Trafikktal og trafikkinntekter for el-bil, samt anna arbeid fylkeskommunen allereie har gjort relatert til el-bil
- Trafikkstatistikk for ferjene i Møre og Romsdal som inneheld nøkkeltal for perioden 2003 – 2014
- Omtale av fylkeskommunen sitt sanntidssystem
- Avviksrapportar
- Rekneskap på sambandsnivå
- Årlege budsjett for fylkesvegferjene

I tillegg har vi vore i kontakt med Vegdirektoratet, og på telefon har vi fått avklart at det ikkje finst ein nasjonal definisjon på "regularitet" i ferjesektoren. Vegdirektoratet seier at regularitet blir definert i kvar enkelt kontrakt. Vi har også etterspurt ei oversikt over endringar i nasjonale krav i perioden frå 2006-2014. Vegdirektoratet er i ferd med å utarbeide ei slik oversikt.

For noko av datamaterialet har det vore ukomplette oversendingar på data der ein skulle vente det var etablert eit oversiktleg system som raskt ville sikre komplette leveransar. Vi har også opplevd at det har vore ulikt nivå på kostnadstal basert på om oversikter er sendt frå Statens vegvesen eller fylkeskommunen. Dette har gjort at det har vore usikkerheit til om dei leverte oversiktene har vore komplette, og dermed om dei har gitt det riktige bildet på kostnadsnivået.

## 5 DEFINISJONAR

For å svare på spørsmåla i denne revisjonen har vi behov for definisjonar av fleire omgrep. Dette går mellom anna på minstestandarden (ferjestrategien), og korleis dei ulike elementa i dette dokumentet er definert. Det same gjeld definisjon på regularitet, som rutine for kontraktsavvik skal målast opp i mot. I tabellen under viser første kolonne kva vi har behov for å definere, andre kolonne viser fylkeskommunen sin definisjon dersom ein slik eksisterer, og tredje kolonne viser definisjonar frå andre kjelder på dei omgrepa som er brukt.

Ein slik gjennomgang av omgrepa er nødvendig sidan det kan vere forskjellar på korleis ein definerer omgrepa, kva som blir brukt i offentleg administrasjon og også kva som blir meint når vi bruker omgrep i daglegtale. Blankt felt betyr at vi ikkje har vurdert alternativ definisjon.

Omgrep	MRFK sin definisjon	Andre kjelder
Fylkesvegferjene	Alle ferjene som Møre og Romsdal fylkeskommune har ansvar for	
Gamle fylkesvegferjer	Dei sambanda fylkeskommunen hadde ansvar for før forvaltningsreforma 01.01.2010	
Nye fylkesvegferjer	Dei sambanda fylkeskommunen fikk ansvar for etter forvaltningsreforma 01.01.2010	
Regularitet	Prosent av innstilte avgangar sett i høve til det totale talet på avgangar i løpet av eit år	Vegdirektoratet: På førespurnad fikk vi til svar at det ikkje var noko felles definisjon på regularitet i ferjemarknaden. Dette blir regulert og definert i kvar enkelt kontrakt  For gods på bane: Andel av togene som kjøres i henhold til ruteplan (NTP 2014-2023 s. 77)  Punktlegheit målt på om avgang blir gjennomført innanfor 15 minutt frå den oppsette tida. Regularitet målt på om den planlagde avgangen blir gjennomført. (St.meld 38 2012-2013)
Opningstid	Frå første til siste avgang	NTP-standard: "fra 1.til siste avg." (NTP 2010-2019, s.80)
Kapasitet	Attståande bilar	NTP-standard: "andel kjøretøy som kommer med ønsket avgang"(NTP 2010-2019, s.80)

Omgrep	MRFK sin definisjon	Andre kjelder
Frekvens	Avgangar per dag	NTP-standard: "(Avganger per døgn)" (NTP 2010-2019, s.80)
Forutsigbarhet	1/2times avgangar	NTP-standard: "Stiv frekvens: Avganger med faste intervall fra samme ferjeleie innenfor en tidsperiode, eksempelvis 15, 20, 30 eller 60 minutter mellom hver avgang. Stiv frekvens er ønskelig også for samband/strekninger der dette ikke er et krav dersom det kan oppnås uten ekstra kostnader." (NTP 2010-2019, s.80)
Nattopent	Maksimal ventetid	NTP-standard: "For at åpningstid skal være 24 timer må det ikke være mer enn 2 ½ time mellom to avganger." (NTP 2010-2019, s.80)
ÅDT		"Årsdøgntrafikk er den gjennomsnittlige døgntrafikk i året. Summen av trafikken som passerer en fergestrekning i løpet av et år dividert med antall dager i året. Tall gis for den enkelte kjøretøygruppe/takstgruppe/sum i alt eller sum antall personer.(Håndbok 157.Ferjestatistikk 2009)
PBE		"PBE (personbilenheter). Hensikten med denne målenheten er at det skal være en størrelse som sier noe om hvor stor plass og hvor stor belastning det enkelte kjøretøy utgjør for fergen/fergedekket. Ved beregningen av omregningsfaktoren for PBE har en tatt hensyn til forhold som lengde, bredde og vekt på de ulike kjøretøy-/takstgruppene. ".(Håndbok 157.Ferjestatistikk 2009)

**Tabell 2 Definisjonar**

Når det gjeld definisjonar på fylkesvegferjer og omgrepet "gamle" og "nye", så er bruk av disse uttrykka forsøkt minimert. Fylkeskommunen ønskjer å bruke fylkesvegferjer og dermed inkludere alle ferjene uavhengig av kven som følgjer opp kontraktar, jamfør kapittel 1.3.

---

## 6 PROBLEMSTILLING 1: KOSTNADER

---

I denne problemstillinga skal følgjande spørsmål utgreiast:

Korleis er kostnadsutviklinga i ferjedrifta i Møre og Romsdal?

- a) Kva er bakgrunn for utviklinga?
- b) Kva for konsekvensar har kostnadsutviklinga for fylket (på samferdselsområdet)?
- c) Kor stort er og kva innverknad har inntektsbortfallet for elbilar fått for (økonomien i) ferjedrifta?

### 6.1 INNLEIING

I bakgrunn for denne forvaltningsrevisjonen er det uttrykt ønske om å sjå på om dei auka kostnadene til ferjedrift har gitt konsekvensar for fylkeskommunen. Innleiingsvis i dette kapittelet vil vi presentere kostnadstala for Møre og Romsdal. Vi vil først sjå på det overordna bildet der vi samanliknar Møre og Romsdal med dei andre ferjefylka basert på tal frå Kostra (Kommune-Stat-Rapportering). Deretter ser vi på regnskapstala for fylkesvegferjene i Møre og Romsdal for å vise kostnadsutviklinga for fylkeskommunen.

Spørsmål 1a vil utgreiast basert på årsbudsjett og rekneskap levert av fylkeskommunen. Disse inneheld informasjon som gir grunnlag for å vurdere om kostnader skuldast generell auke i kontraktsbeløp, ekstra kostnader som følgje av nasjonale krav og/eller føringar, fylkeskommunen sine tilleggskjøp og endringsordrar eller om det er andre årsakar. Samleposten "anna" vil innehalde det som ikkje passar inn dei tre hovudkategoriane vi har valt.

I spørsmål 1a har vi i tillegg sett på utvalde sambandsrekneskap. Våre utrekningar tar utgangspunkt i detaljerte sambandsbudsjett, der vi gjer forsøk på å kartlegge i kva grad innsatsfaktorar har hatt kostnadsauke i perioden som er relevant for dette oppdraget. Eksisterande rapportar og planlagde utgreiingar om temaet vil også bli kort presentert i denne delen av rapporten. Bakgrunn for kostnadsutviklinga må sjåast i samheng med nasjonale forhold, og ikkje berre det som skjer lokalt i Møre og Romsdal. Vegdirektoratet har bestilt ei utgreiing om bakgrunn for kostnadsutviklinga i ferjedrifta, og denne skal vere ferdig våren 2016.

I spørsmål 1b vil vi sjå på rekneskapstala for samferdselsområdet i fylkeskommunen for om muleg å seie noko om konsekvensane dei auka kostnadene i ferjedrifta har hatt for samferdselsområdet i fylkeskommunen. Det er også gjennomført møte med fylkeskommunen som vil vere ein del av vurderingane i dette deloppdraget. Det er i dette delspørsmålet ikkje sett på konsekvensar for økonomien i fylkeskommunen som heilheit. Dette er utanfor rammene til dette oppdraget.

I spørsmål 1c har vi fått levert oversikter som allereie er utarbeidd av fylkeskommunen v/samferdselsavdelinga. Våre vurderingar tek utgangspunkt i disse. Vi har supplert med eigne utrekningar og uthenting av nasjonale oversikter frå mellom anna SSB.

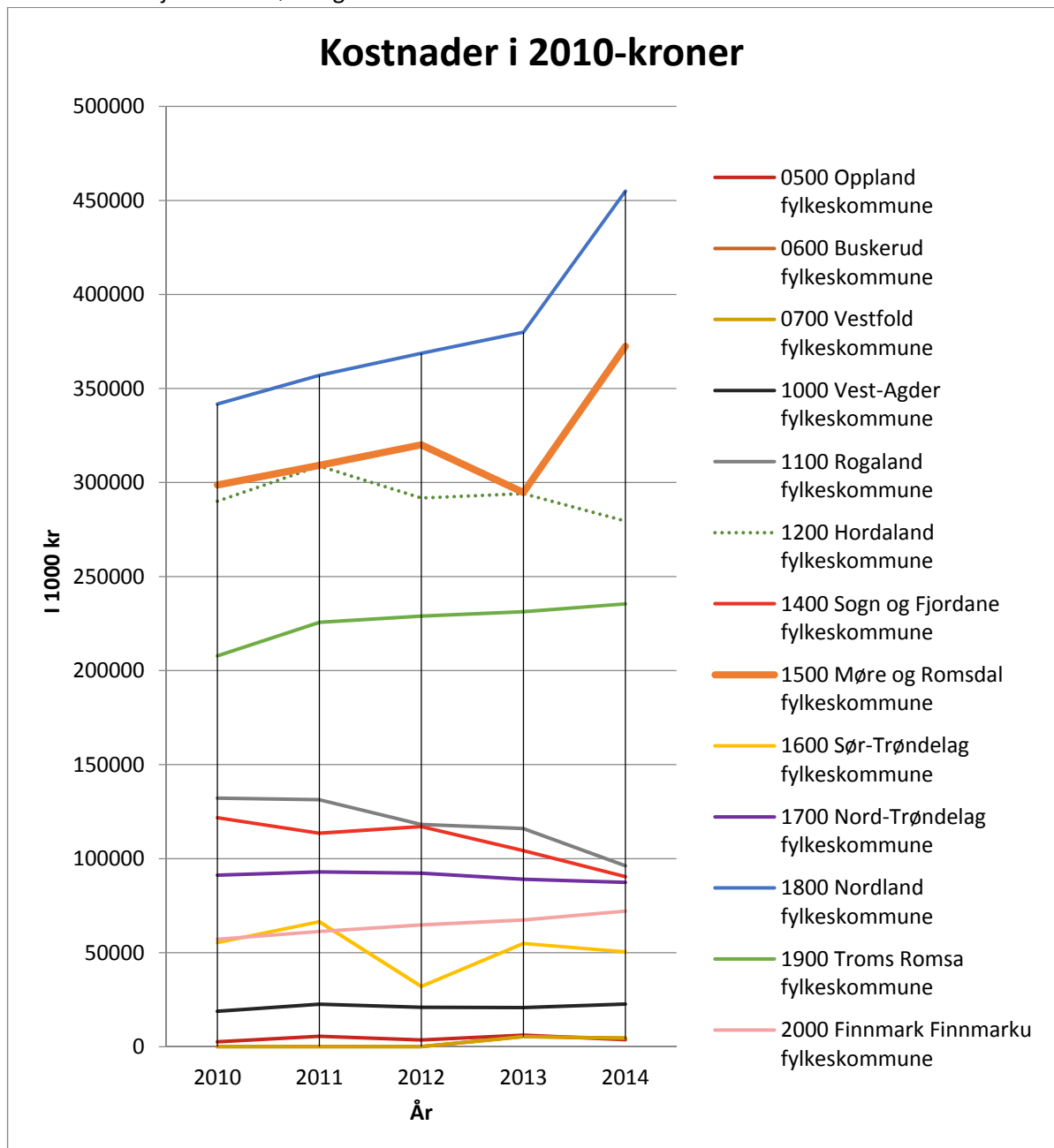
Vurdering og tilråding er samla i kapittel 9.

## 6.2 KOSTNADSUTVIKLINGA I FERJEDRIFTA I MØRE OG ROMSDAL

For å skape eit bilde av korleis kostnadsutviklinga for ferjedrift i Møre og Romsdal faktisk er, vil vi sjå på utvalde nasjonale tal frå SSB før vi viser kostnadsnivået på fylkesnivået.

### 6.2.1 NASJONALE KOSTNADER I FERJEDRIFTA

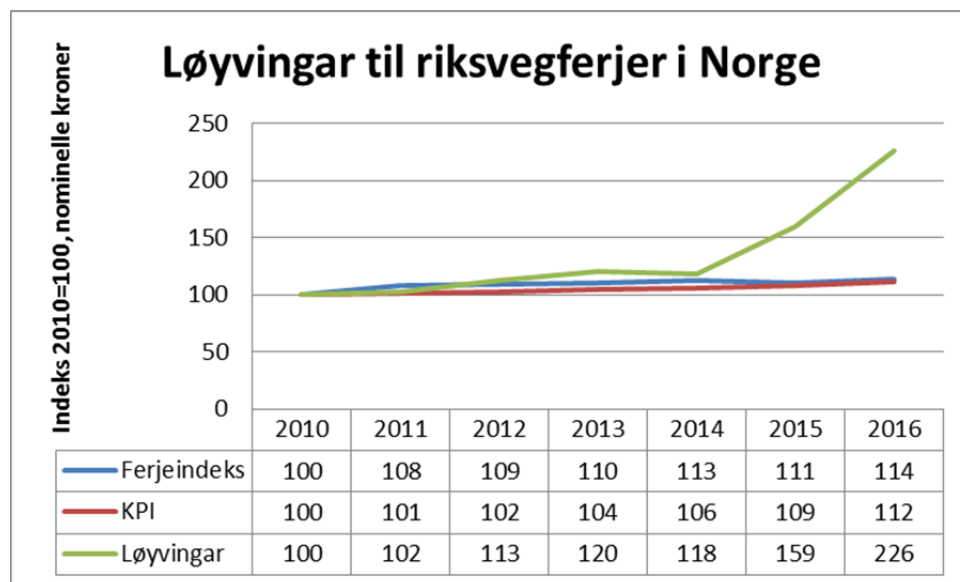
Oversikta i Figur 2 er laga på bakgrunn av tal på netto driftsutgifter for fylkesvegferjer frå Kostra/SSB. Tala er deflatert til faste 2010-kroner (justert for endring i KPI frå SSB). Kostra-tala er rapportering av dei faktiske utgiftene til ferjedrift, noko som inkluderer både driftsutgifter til ferjesambanda og administrative kostnader som til dømes tilsette i fylkeskommunen som arbeider med ferjedrifta. Dette betyr at disse tala vil avvike noko frå dei tala vi vil bruke i omtalen av ferjedrifta i Møre og Romsdal i neste avsnitt.



Figur 2 Kostnader i ferjedrifta i Norge (Kjelde: SSB/Kostra)

Figuren viser at Nordland, Møre og Romsdal, Hordaland og Troms fylkeskommune har dei største utgiftene til ferjedrifta i Norge. Kostnadene aukar i Nordland, Møre og Romsdal og Troms, mens det i Hordaland er eit lågare nivå i 2014 på netto driftsutgifter enn det var i 2010. Mens Troms fylkeskommunen hadde eit sprang i kostnadsauken frå 2010 til 2011, ser vi at Nordland og Møre og Romsdal hadde eit sprang i sine kostnader frå 2013 til 2014. For Møre og Romsdal kan noko av kostnadsauken frå 2013 til 2014 skuldast at dei dette eine året hadde ansvar for strekninga Volda – Folkestad, og at ny kontrakt på strekninga Åfarnes – Sølvsnes og Brattvåg-Dryna-Fjørtoft-Harøya starta opp. Vi har ikkje sett nærare på kva som er årsaka til kostnadsutviklinga generelt i ferjedrifta. Vi er kjent med at i Nordland starta tre kontraktar ( fem strekningar) opp i 2014, og i Troms er vi kjent med at to nye kontraktar starta opp i 2014 (5 samband).

Basert på statsbudsjettet for åra 2010 til 2016 har vi utarbeidd ein figur som viser utvikling i løyvingar til riksvegferjer i perioden. Auke i løyvingane frå 2014 til 2015 og frå 2015 til 2016 blir grunngitt med utvida kapasitet på strekningar i Møre og Romsdal, og oppstart av nye anbod.



Figur 3 Løyvingar til riksvegferjer 2010 – 2016. Kjelde: Statsbudsjettet

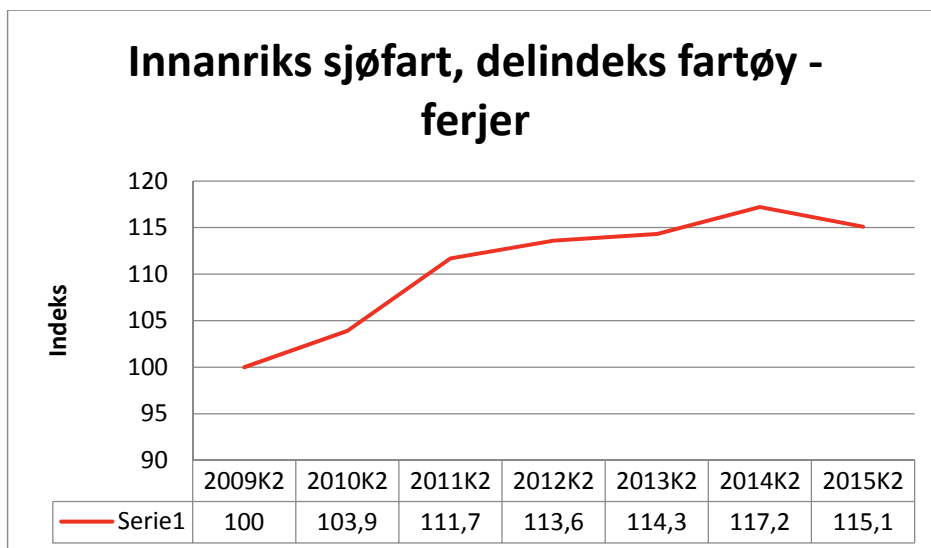
Figuren over er basert på følgjande tal i mill. kroner, nominelle kroner:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Riksvegferjer	436	446,4	491,9	525,1	516,1	694,5	983,6

Tabell 3 Løyvingar til riksvegferjer i mill. kroner, nominelle verdiar

### 6.2.2 KOSTNAD SINDEKS FOR INNENRIKS SJØFART, DELINDEKS FARTØY – FERJER

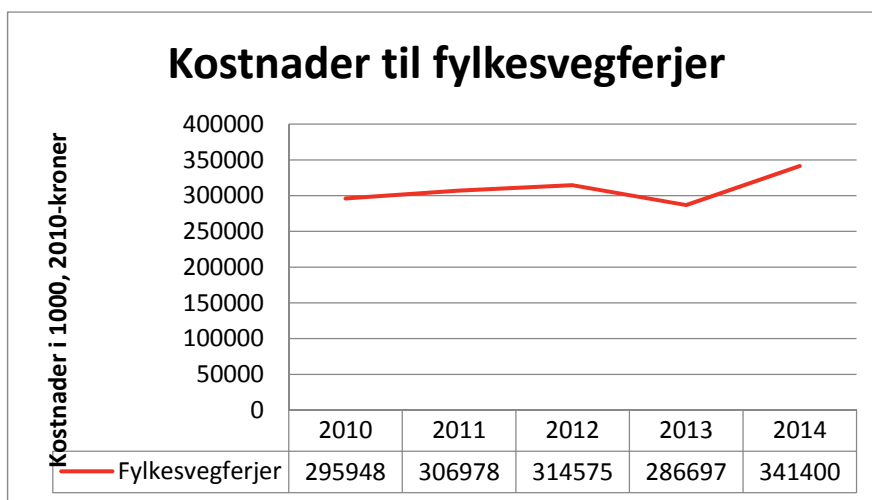
For å sjå kostnadsutviklinga på nasjonalt nivå slik SSB presenterer denne i sin kostnadsindeks for innanriks sjøfart, har vi henta ut nivå på indeksen sidan statistikken vart etablert(Figur 4). Det betyr at vi presenterer dei aktuelle tala for K2 (andre kvartal) kvart år sidan 2009 og fram til 2015. Frå nivå 100 vil den årlege auken kunne lesast i prosent. Det betyr at kostnadsauken i denne indeksen viser ein auke på 15,1% frå 2009 til 2015. Om vi ser isolert på perioden 2010 til 2014 finn vi ein kostnadsauke på 13 prosent. Denne indeksen er heretter omtalt som ferjeindeksen.



Figur 4 Innanriks sjøfart, delindeks fartøy - ferjer

### 6.2.3 KOSTNADER I FERJEDRIFTA I MØRE OG ROMSDAL

Når vi skal presentere kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal isolert vil vi ta utgangspunkt i rekneskapstal frå fylkeskommunen. Det er viktig å vere merksame på at våre figurar og presentasjonar tar utgangspunkt i kostnadsnivået, og vi ser i dette avsnittet ikkje på finansieringa. Dette kjem vi litt tilbake til under kapittel 6.4.



Figur 5 Kostnadstal fylkesvegferjer i Møre og Romsdal i 2010-kroner

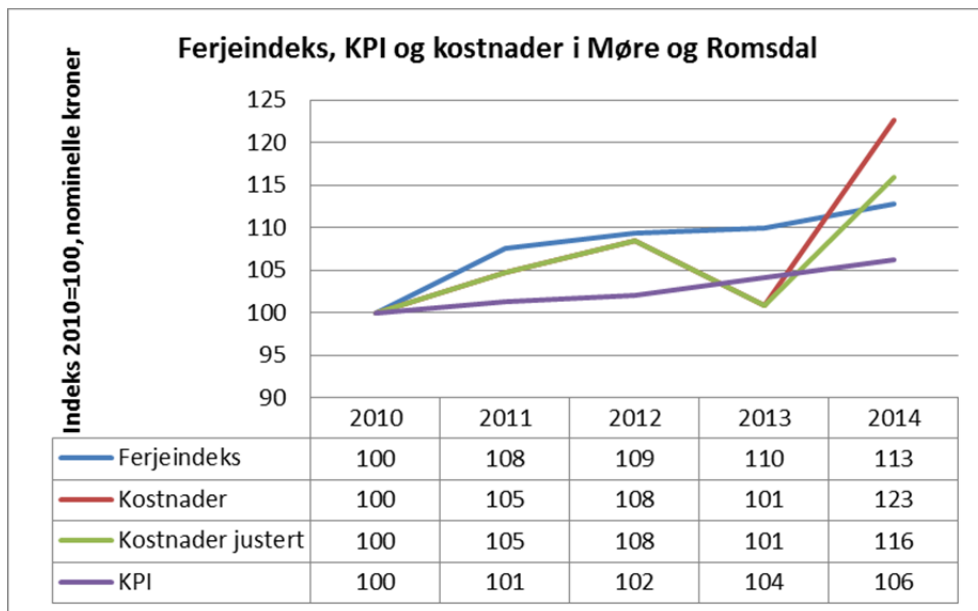
Figur 5 illustrerer kostnadsnivået i ferjedrifta i Møre og Romsdal frå 2010 til 2014. Kjelde: Rekneskapstal frå Møre og Romsdal fylkeskommune.

### 6.2.4 KOSTNADSUTVIKLINGA I MØRE OG ROMSDAL.

Figur 6 viser utviklinga i ferjeindeksen og kostnader i Møre og Romsdal (2010=100). Når vi samanliknar ferjeindeksen, konsumprisindeksen og Møre og Romsdal fylkeskommunes (MRFK) kostnader til ferjedrift, så ligger kostnadsutviklinga i MRFK på linje med ferjeindeksen frå 2010 til 2012. I 2011 har vi eit fall i kostnadene i Møre og Romsdal, før vi i 2014 ser ei kostnadsauke som gjer at nivået i Møre og Romsdal så vidt er over ferjeindeksen. Det er viktig å vere merksame på



at når vi bruker indekserte tal, så vil vi ta utgangspunkt i nivået i 2010. Når alle tal er indeksert til 100 i 2010 må vi også ta høgde for at nivået på kostnadene i 2010 ikkje nødvendigvis er det riktige sett i forhold til et «beste praksis» kostnadsnivå. I eit regime med anbudsavtalar vil kontraktar dessutan vere langsiktige, og kostnadseffektar som følgje av innsatsfaktorar og konkurranseforhold vil først bli gjort gjeldande frå den tid da ny kontrakt blir starta opp. Kostnadsauke i ein kontraktperiode vil i stor grad skuldast endringar i nasjonale krav og eventuelle tilleggskjøp og endringsordrar. Dette i tillegg til dei ordinære framskrivingane.



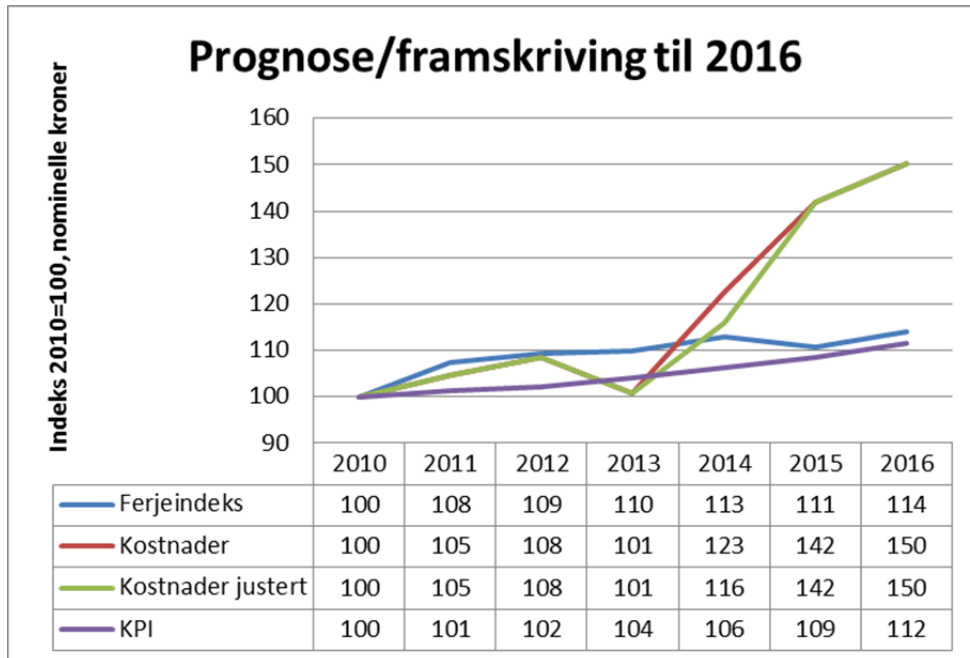
**Figur 6 Utvikling i ferjeindeksen, KPI og kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal, nominelle kroner**

Som figuren viser har vi to linjer for kostnader. Raud linje viser kostnadstal som rapportert frå Møre og Romsdal fylkeskommune. Grøn linje viser kostnadstal rapportert frå Møre og Romsdal fylkeskommune der kostnader for Volda – Folkestad er tatt ut, sidan dette sambandet vart omklassifisert frå riksvegsamband til fylkesvegsamband 01.01.2014, og deretter omklassifisert frå fylkesvegsamband til riksvegsamband igjen 01.01.2015. Dette vil dermed vere med på å "blåse opp" kostnadsutviklinga, slik at samanlikning med grøn line vil etter vårt syn vere det rette når vi ser på tal over tid. Grøn og raud linje er samanfallande frå 2010 til 2013. Figuren viser at det ikkje berre er den generelle kostnadsutviklinga basert på SSB sin ferjeindeks eller KPI som har påverknad for kostnader i ferjedrifta. Som vi ser av figuren er det forhold som gjer at fylkeskommunen i 2013 har kostnader på likt nivå med 2010. Disse forholda er mellom anna at grunnbeløpet/kontraktbeløpet gikk ned frå 2012 til 2013, og det same gjorde posten "anna" (Tabell 4).

For å forklare deler av kostnadsutviklinga i figur 6 og figur 7 kan det vere nyttig å sjå på Tabell 5 for informasjon om nye kontraktar som har starta opp/skal starte opp.

Figur 6 og figur 7 er basert på nominelle kroner på grunn av at vi ønska å vise kostnadsutviklinga sett i forhold til utviklinga i konsumprisindeksen. Resten av rapporten er basert på 2010-kroner, og omrekning til realverdiar for dei to nemnte figurane gir ein estimert kostnadsauke på 34% frå 2010 til 2016. For perioden 2010 til 2014 utgjer kostnadsauken 9% i realverdi når vi ser bort frå Volda-Folkestad.

Dersom vi bruker tilgjengelege prognosar for konsumprisindeksen (SSB 2015), ferjeindeks for 2 kvartal 2015 (framskriving for 2016 med KPI) og tal frå fylkeskommunens budsjett og økonomiplan for 2016-2019 som grunnlag for å sjå framover, så kan vi få ei utvikling lik det vi ser i Figur 7. Det er viktig å merke seg at dette ikkje er dei endeleg tala, men anslag basert på SSB og fylkeskommunen sine forventningar.



**Figur 7 Prognose/framskriving av ferjeindeks/KPI/kostnader i ferjedrifta i Møre og Romsdal, nominelle kroner**

Som figuren viser vil auken i kostnadsutviklinga halde fram også i 2015 og 2016. Dersom kostnadstala frå fylkeskommunens økonomiplan for 2016-2019 blir dei faktiske kostnadene, så ser vi ein auke i kostnader på 42 prosent frå 2010 til 2015 og ein auke på 50 prosent frå 2010 til 2016. I realverdi utgjer dette 31 og 34 prosent.

Kjelde for figur 6 og figur 7 i perioden 2010 til 2014 er rekneskapstal frå Møre og Romsdal fylkeskommune, og kjelde for perioden 2015 til 2016 er økonomiplan 2016-2019 for Møre og Romsdal fylkeskommune.

### 6.3 BAKGRUNN FOR UTVIKLINGA

For å kartlegge bakgrunn for utviklinga har vi sett på tre forhold. Dette er fylkeskommunen sine kostnader til ferjedrift fordelt på utvalde kategoriar, vi har sett nærare på anbod som har starta opp i perioden og vi har sett på kva som frå nasjonalt hald blir vurdert som dei viktigaste kostnadsdrivarane i ferjedrifta. Det er ut i frå dette to forhold som må analyserast nærare for å forklare kostnadsutviklinga i ferjedrifta, og dette er kostnadsauke i kontraktsperioden og kostnadsauke mellom to periodar.

### 6.3.1 KOSTNADER TIL FERJEDRIFTA I MØRE OG ROMSDAL

Gjennom dokumentasjon som er levert i oppdraget har vi sett på korleis komponentar i utgiftene til ferjedrifta har utvikla seg i perioden 2010 til 2014 . Vi har delt inn kostnadene i fire kategoriar:

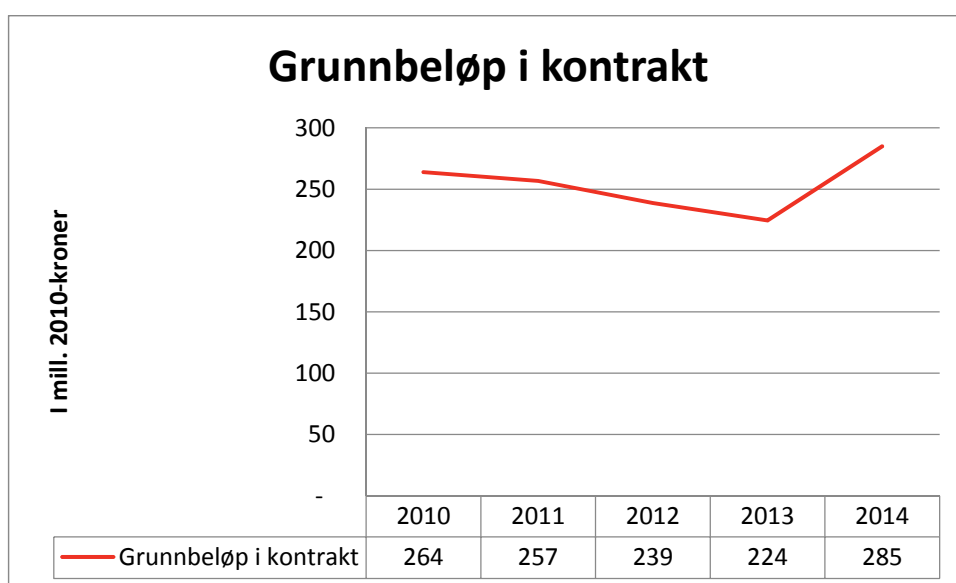
- Grunnbeløp i kontrakt
- Tilleggskjøp og endringsordrar
  - Vi har ikkje sett på kva som har vore årsaka til tilleggskjøp og endringsordrar. Ei vidareføring av denne studien kunne vore å kartlegge på kva område i ferjestandarden det aktuelle tilleggskjøpet eller endringsordren gir betring, og kva som var utløysande for tilleggskjøpet/endringsordren.
- Nasjonale krav og føringar
  - Dette vil innehalde sikkerheitskrav, endringar i nasjonalt og internasjonalt regelverk og kompensasjon som følgje av endringar i takstregulativet.
- Anna
  - Dette vil vere ein samlepost for utgiftspostar som ikkje passer inn i dei tre andre kategoriane.

	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

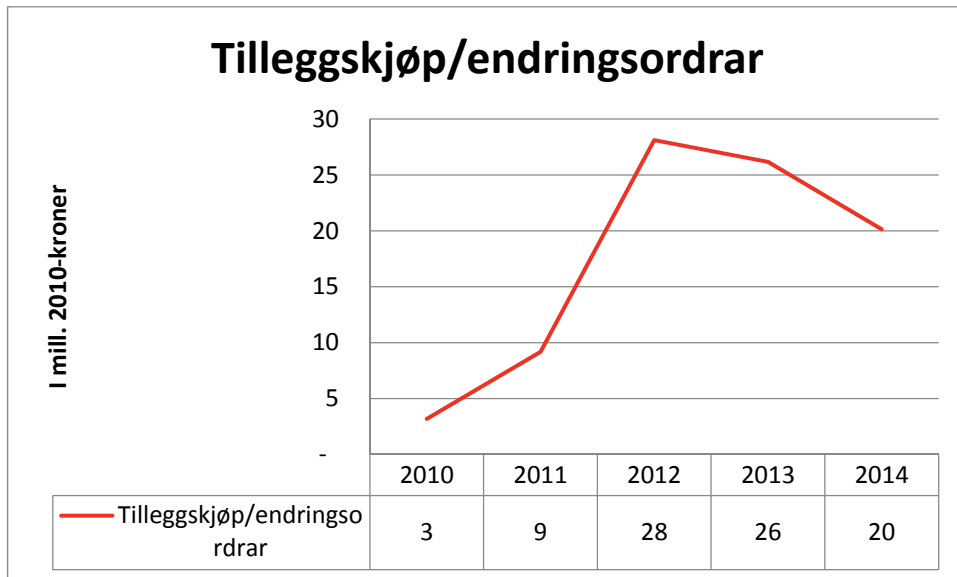
\*Talet inneheld Volda-Folkestad

Fordelinga mellom disse fire kategoriane er vist i beløp i tabell 4 og utviklinga frå 2010 til 2014 er vist i figurane 8-11. Figurane viser kostnadsauken frå 2010 til i dag, og alle beløp er rekna om til 2010-kroner.



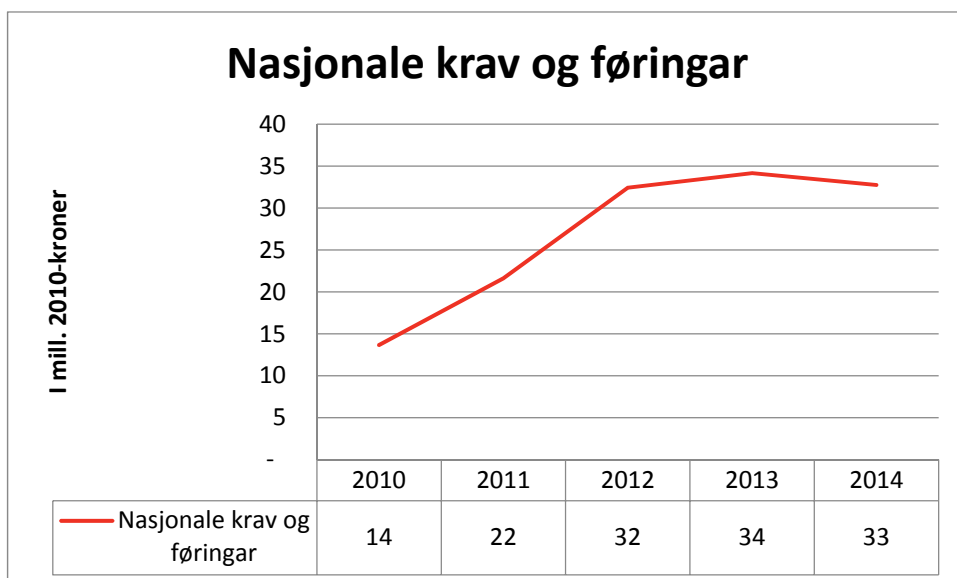
Figur 8 Utvikling i kostnader for grunnbeløp i kontrakt. Tal for 2014 inkl Volda-Folkestad

Figur 8 viser ein nedgang i kostnadene for kontraktsbeløp frå 2010 til 2013, mens vi frå 2013 til 2014 ser ein kostnadsauke på om lag 27 prosent isolert for grunnbeløpa i kontraktane. For heile perioden frå 2010 til 2014 ser vi ein auke på 8 prosent for grunnbeløp i kontrakt.



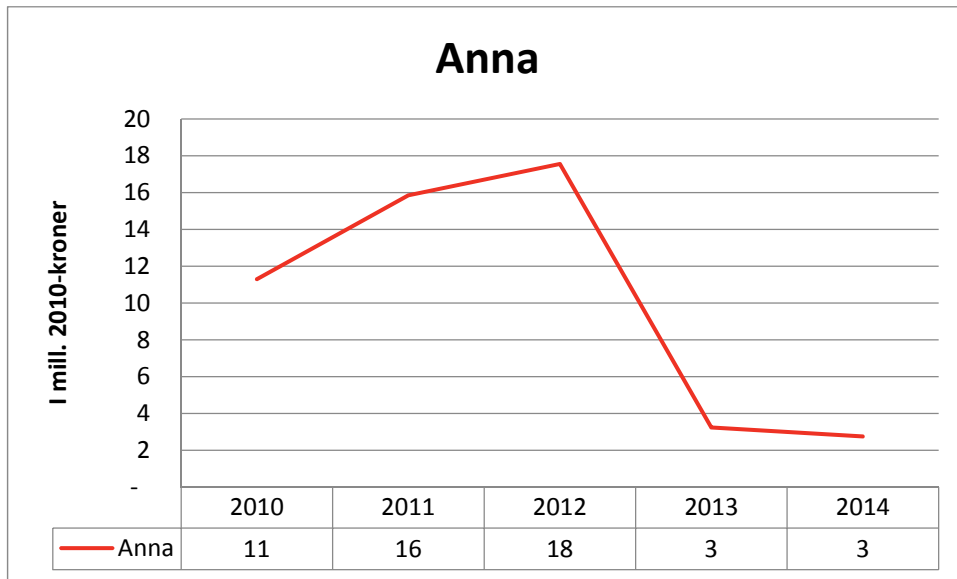
**Figur 9** Utvikling i kostnader for tilleggskjøp/endringsordrar

Den største auken i tilleggskjøp og endringsordrar kom frå 2011 til 2012. Denne figuren viser ein tredobling av kostnader frå 2011 til 2012. Kostandene auka frå 9 mill kroner i 2011 til 28 mill kroner i 2012. Frå 2012 til 2014 ser vi ein nedgang i kostnadene. I 2014 starta ny kontrakt for Åfarnes – Søsnes opp. Det som tidlegare var tilleggskjøp på sambandet, vart ein del av kontrakten (11 veker med to-ferjeløysing om sommaren).



**Figur 10** Utvikling i kostnader for nasjonale krav og føringar

Auka kostnader som følgje av nasjonale krav og føringar er vist i figuren over. I figuren ser vi at auken har vore på 19 mill kroner i perioden, frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014. Ein stor del av disse kostnadene er kompensasjon for endring i rabattsats på verdikort.



**Figur 11 Utvikling i kostnader for andre kostnader enn vist i figur 8-10**

Som nemnt i innleiinga til dette avsnittet er "anna" ein kategori som inneheld kostnader som ikkje passar inn i det tre ovannemnte kategoriane. Figur 11 har mellom anna i seg kompensasjonar for oppgjær for kortdatabase, og disse kostnadene ser vi i samband med at det har vore overgang frå forhandla kontrakt til nettoanbod.

### 6.3.2 FAKTORAR NÅR NYE ANBODSKONTRAKTAR HAR STARTA OPP I PERIODEN

Dokumentasjonen vi har fått tilgang til inkluderer eit oversiktsark over dei siste utlyste ferjeanboda. I perioden 2010 til 2015 er det lyst fire anbod. Tabellen under viser utvalde nøkkelopplysningar frå anboda.

Kontrakt	Samband (startår)	Tid frå signert kontrakt oppstart til	Endringar	Kontraktsperiode	Tal på tilbydarar (valt operatør)
Voldsfjorden	Volda-Folkestad (2013)	4 mnd, 9 dagar	Frå netto til brutto	6,5+1	2 (Norled)
	Volda-Lauvstad (2015)	1 år, 10 mnd, 9 dagar	Frå netto til brutto	5+1	
Sølsnes-Åfarnes (2014)	Sølsnes-Åfarnes	7 mnd, 9 dagar	Frå 1 ferjeløysing til 1 ferje heile året og 2-ferjer 11 veker om sommaren, opsjon på årleg 2-ferjeløysing Frå netto til brutto	5+1+1+1	2 (Fjord1)
Nye Ytre Sunnmøre (2015)	Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy	1 år, 13 dagar	Frå netto til brutto	7+2	2 (Norled)
	Årvik-Koparnes	1 år, 13 dagar	Frå netto til brutto	7+2	
	Hareid-Sulesund	1 år, 13 dagar	Frå netto til brutto	4+1	
Nordøyane	Skjeltene-Lepsøya-Haramsøya (2015)	1 år, 6 mnd, 5 dagar	Frå netto til brutto Frå 1- til 2-ferjeløysing	5+1+1+1	2 (Norled)
	Brattvåg-Dryna-Fjørtoft-Harøya (2014)	6 mnd, 5 dagar	Frå netto til brutto	4+1+1+1	

Tabell 5 Oversikt over utlyste anbod i perioden 2010-2014

Tabellen viser at det for enkelte samband er svært kort tid frå kontrakten er signert og til drift av kontrakten skal settast i gang. Det er ned mot 4 månader frå signering til start, og på det meste har vi om lag 1 år og 10 månader. Ytterpunkta er innan same kontrakt, Voldsfjorden. Vi har sett på kva endringar som er gjort i kontraktane frå signering til oppstart, og felles for alle kontraktar som har vore utlyst i perioden er at det er overgang frå netto- til bruttokontraktar. Den fastsette kontraktsperioden varierer frå 4 til 7 år, og opsjonsperioden varierer frå 1 til 3 år. Det har vore to tilbydarar, Norled og Fjord1, for alle kontraktane. Felles for kontraktane er også at valt operatør

var den same som drifta kontraktane førre periode. Vi går ikkje inn på konkurranseforhold i ferjemarknaden som en muleg drivar for kostnadene. Det vil kreve ei egen analyse som ligger utafor ramma for dette oppdraget.

### **6.3.3 KOSTNADSDRIVARAR I FERJEDRIFTA**

Kostnadsutviklinga i ferjedrifta har også fått nasjonal merksemd, og Vegdirektoratet har nyleg invitert til anbodskonkurranse om eit konsulentoppdrag der eit av elementa var å sjå på bakgrunn for kostnadsutviklinga i ferjemarknaden.

I eit brev frå Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet datert 02.12.2014, viser dei til at dei viktigaste kostnadsdrivarane dei har identifisert er:

- Generell kostnadsauke for innsatsfaktorar
- Trafikkvekst og tilbodsauke
- Risiko
- Myndigheitskrav
- Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester

I tillegg kjem auka utgifter som følgje av at trafikantane betaler mindre enn før gjennom auka rabattsats på ferjekort, samstundes som at tilbodet er betra. Vegdirektoratet viser til at trafikantane sin del av betaling av ferjetenester har gått ned frå 66 til 62 prosent i perioden 2010 til 2015 (SVV 2014).

Vi vil i avsnitta under kort kommentere kvart av elementa som Vegdirektoratet har kartlagt som dei viktigaste kostnadsdrivarane.

#### Generell kostnadsauke for innsatsfaktorar

Det har vore ein generell realkostnadsauke i innsatsfaktorane på om lag 20 prosent meir enn den generelle prisstiginga (KPI) i perioden 2006 – 2014 (Figur 12). Mannskap- og drivstoffkostnader har auka med 40 og 61 prosent i same periode (SVV 2014).



Figur 12 Utvikling i nærsjøindeks og KPI. 1. kvartal 2006 til 2. kvartal 2014. Kjelde: SVV 2014

#### Utviklinga i Møre og Romsdal

I dette delavsnittet der vi ser på kostnadsauke for innsatsfaktorar for ferjesambanda i Møre og Romsdal, så er kjelde sambandsbudsjett i kontrakten, sambandsrekneskap og ferjeindeksen frå SSB. Sambandsbudsjetta vil ikkje reflektere eventuelle endringsordrar og tilleggskjøp, slik at dette er manuelt handtert i ettertid dersom dette har vore aktuelt.

Vi har tidlegare drøfta at det er to forhold som må analyserast for å forklare kostnadsutviklinga innan ferjedrifta. Dette er kostnadsauke i kontraktperioden, og kostnadsauke mellom to kontraktperiodar. Kostnadsauke mellom to kontraktperiodar kan igjen delast i to, der den eine komponenten er innhald/krav i kontrakten og strategiske vurderingar, og den andre komponenten er utvikling i kostnader for innsatsfaktorar. Innan ein kontraktperiode vil innsatsfaktorane vere basert på eit kontraktfesta budsjett for perioden. Kostnadsauke i innsatsfaktorane er derfor ein del av risikofordelinga mellom oppdragsgivar og operatør. Kostnadsauke i innsatsfaktorar vil derfor først kome til syne når det skal leverast tilbod i samband me neste anbudsutlysing på sambandet.

Vi såg tidleg i vår analyse at kostnadsutviklinga i stor grad viser same mønster for ferjesambanda. Dette funnet er ikkje overraskande sidan dette er kostnader som ferjeselskapa sjølv i svært liten grad kan styre. Dette gjeld spesielt for drivstoff og personalkostnader. Vi vil drøfte våre funn basert på ferjestrekningar som viser eit typisk mønster for kostnader. Informasjonsgrunnlaget i denne delen av analysen er ikkje offentleg informasjon, og dei utvalde ferjestrekningane som er representative for dei analyserte ferjestrekningane har fått namna A, B, C, D, E og F for å sikre anonymitet. I våre analyser er budsjett for 2010 satt til 100 prosent.

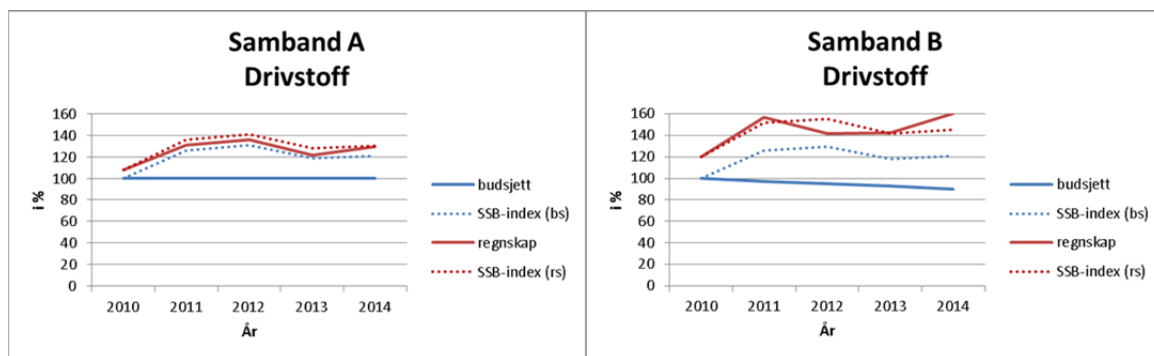


Alle tal er indeksert til det året da kontrakten vart signert. Dette gjer det muleg med ein direkte samanlikning av budsjetterte tal og rekneskapstal. Det er i tillegg muleg å sjå at det er effektar på kostnader knytt til perioden frå kontraktsignering og til oppstart.

Vi vil i det vidare i dette avsnittet drøfte utviklinga i innsatsfaktorar. Dette blir presentert slik regnskapsrapportane for ferjene i Møre og Romsdal er bygd opp. Den blå linja viser tal frå sambandsbudsjettet, og den raude linja viser rekneskapstal. Tolkinga av forholdet mellom disse to er enkelt; dersom den raude linja er lågare enn den blå linja så var kostnadene det aktuelle året lågare enn kva det var budsjettert med. Om det er omvendt, at den raude linja er over den blå linja, så er dei faktiske kostnadene høgare enn budsjettert. Vi viser også to stipla linjer som viser utviklinga i SSB sin indeks "innanriks sjøfart". For å kunne samanlikne tal over tid vart indeksen sett lik budsjett første år (blå stipla linje) og til rekneskap første år (rød stipla linje). Dette gjer det muleg å samanlikne kostnadsutviklinga på sambandsnivå med utviklinga i indeksen. Rapporten kan lesast slik at dersom den blå linja er lågare enn den blå stipla linja, så viser dette at kostnadsutviklinga over tid var underestimert då kontrakten vart inngått.

### Drivstoff

Figur 13 viser utviklinga i drivstoffkostnader, og for samband A kan vi sjå at det har vore ein kraftig auke i drivstoffkostnadene i perioden 2009 til 2014. Dette går igjen for dei sambanda vi har sett på, og da spesielt fram til 2012. Vi kan også sjå at drivstoffkostnadene i samband A er bortimot lik utviklinga i SSB sin indeks. Når vi ser på differansen mellom den blå linja (budsjett) og den blå stipla linja (SSB sin indeks), er det grunn til å tru at tilbydar venta ein stabil (etter deflatering) utvikling i drivstoffprisar for perioden på eit nivå godt under det dei faktiske kostnadene har vore. Dette mønsteret ser vi i dei fleste sambanda som er analysert.

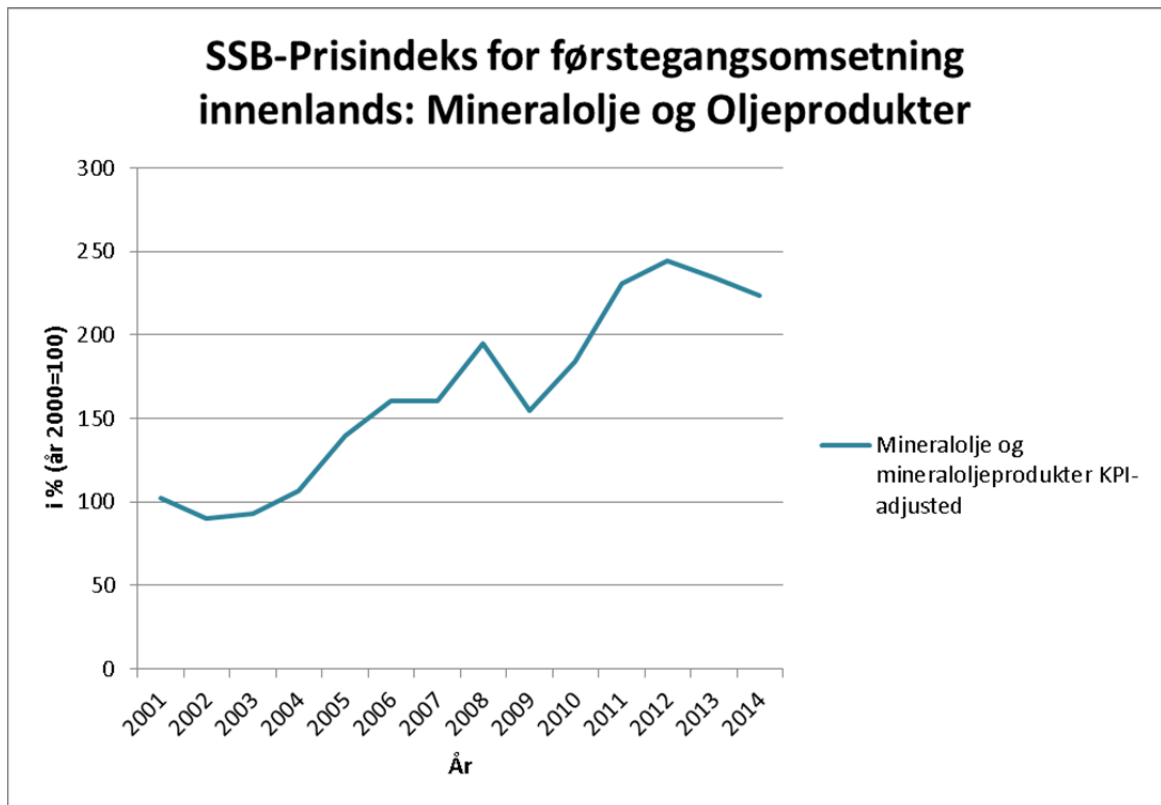


Figur 13 Utvikling i drivstoffkostnader

I figur 13 og samband B ser vi den same utviklinga. Når vi har korrigert for generell prisauke viser denne kontrakten til og med ein forventning om reduksjon i drivstoffprisar. I enkelte av kontraktane ser vi allereie i år ein at dei faktiske drivstoffkostnadene er atskillig høgare enn budsjettert. Ei muleg forklaring på dette er kraftig kostnadsuke i perioden mellom kontrakten vart signert og starta opp.

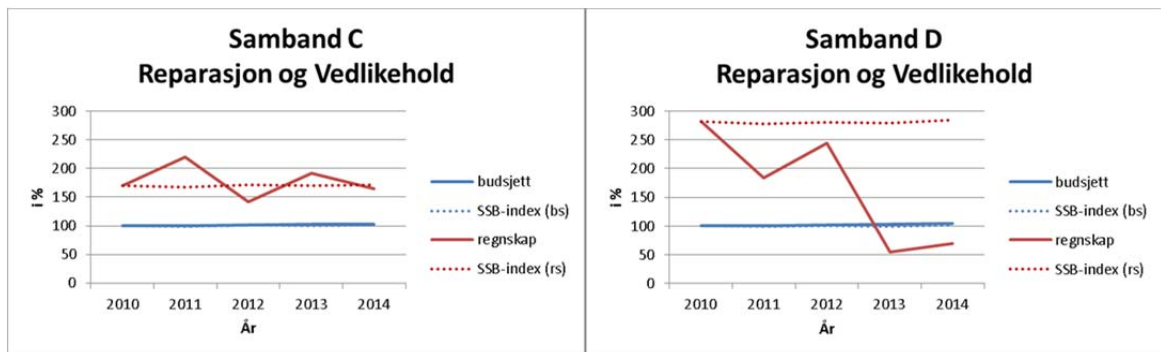
I figur 14 viser vi utviklinga i pris for mineralolje og oljeprodukt, der 2010 er referanseåret. Vi kan sjå at det har vore kraftig kostnadsuka for drivstoff, og spesielt i perioden mellom 2006 og 2012. Dersom ein kontrakt blir signert i 2006/2007 vil det kunne vere vanskelig å sjå føre seg ein slik auke i kostnader som vi ser i figur 13. Eit anna moment er at ferjeselskap kan ha insentiv til å

underestimere prisar for å halde det totale kontraktbeløpet på eit lågare nivå. Slike effektar kan ikkje stadfestast eller dokumenterast, og må brukast som eit kvalitativt element i vurderingane.



Figur 14 SSB sin prisindeks for mineralolje og oljeprodukter

### Reparasjon og vedlikehold



Figur 15 Utvikling i kostnader for reparasjon og vedlikehold

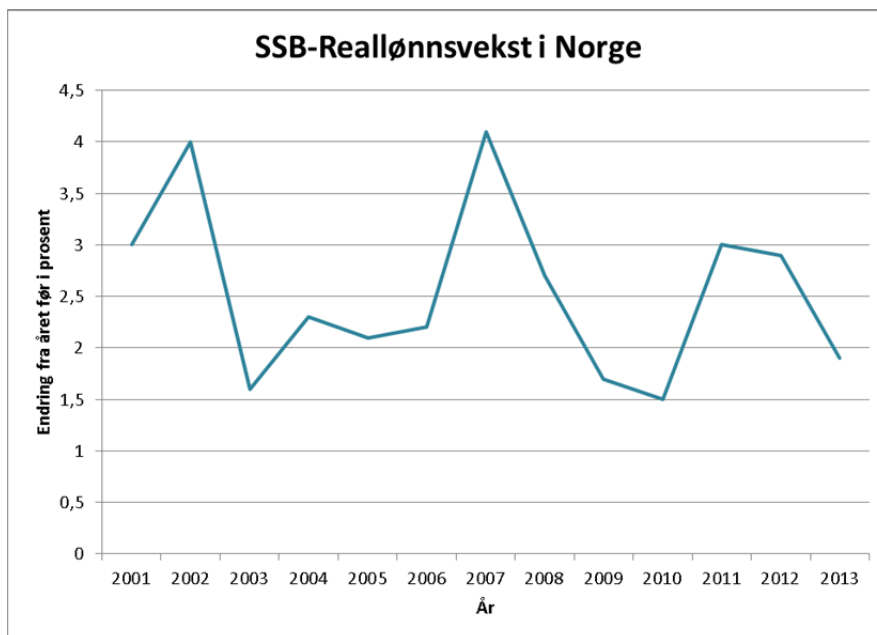
Denne kostnadskomponenten varierer naturleg nok mellom ferjestrekningane. Vi ser to element som er gjentakande, og det er at dei budsjetterte kostandene for reparasjon og vedlikehold er lågare enn faktiske kostnader (Figur 15, samband C), men vi finn fleire tilfelle der vedlikehaldskostnadene er spesielt høge det første/dei første åra (Figur 15, samband D). Krav om periodiske klassifiseringar /sertifisering av fartøy vil påverke dette kostnadsmønsteret. Samtidig kan dette vere ein indikasjon på at reparasjon og vedlikehold kan bli utsett dersom materiellet har vore nytta i samband med press på lønnsemd.

## Personell



Figur 16 Utvikling i personalkostnader

Personalkostnader er den komponenten som har det høgaste nivået på kostnader i ferjedrifta. Utviklinga i personalkostnader har derfor stor innverknad på kostnadsbildet både for operatør og for oppdragsgivar. For både samband E og samband F kan vi sjå at kostnadsutviklinga for denne komponenten aukar gradvis over tid. Her kan vi sjå at både dei budsjetterte kostnadene og dei faktiske kostnadene er på linje med utviklinga i sektoren. Gapet mellom budsjetterte kostnader og faktiske kostnader er eit mønster vi ser i dei analyserte sambanda. Det er muleg at lønnskostnader kan avspegle konkurranseforhold for mannskapet mot oljesektoren.



Figur 17 Reallønnsvekst i Norge - SSB

Ei muleg forklaring på dette gapet kan avdekkast gjennom figur 17 der vi viser utvikling i reallønnsvekst i Norge. I 2008 kan vi sjå ein spesielt høg reallønnsvekst, og ein kan spørje seg om dette var tatt omsyn til når budsjett vart utarbeida. Også i dette tilfellet kan vi ikkje ut frå talmaterialet og dokumentasjon sjå om det er innslag av strategisk prising. Når ein ser isolert på gap i kostnader er det grunn til å vente kostnadsauke i komande kontraktar.

## Rutekostnader og administrasjon

Disse komponentane representerer ein liten del av dei totale kostnadene. Felles for sambanda er at kostnadene er noko høgare enn kva det er budsjettert med. For rutekostnader var eit fellestrekk for fleire samband at det var ein kraftig auke i 2013, men at kostnaden året etter kom ned på om lag 2012-nivå. Vi har ikkje kunna kartlegge kva som var årsaken til kostnadsauken dette året. For administrasjonskostnader var det ulik utvikling, med til dels store differansar mellom budsjett og rekneskap.

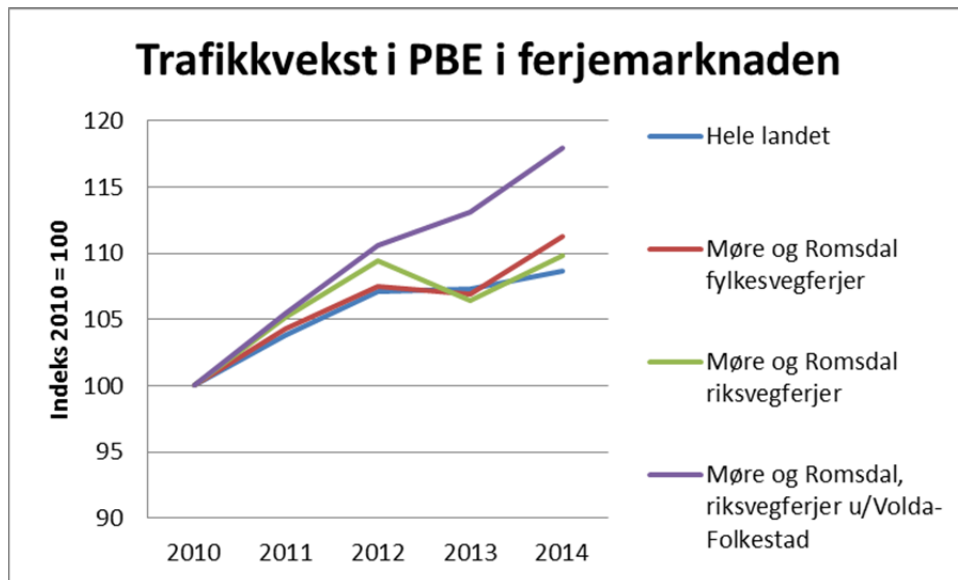
## Avdrag og renter

For begge disse kostnadskomponentane varierer utviklinga frå samband til samband. Vi kan likevel sjå ein trend der det ser ut til at dei faktiske kostnadene er høgare enn budsjettet når det gjeld avdrag, og lågare enn budsjettet når det gjeld renter, noko som kan vere ei naturleg risikotilpassing.

## Trafikkvekst og tilbodsauke

Vegdirektoratet viser i sitt brev til at trafikkveksten har ført til at det har vore nødvendig å kjøpe opp ekstra kapasitet på riksvegstrekingar. Disse kjøpa er tilleggskjøp som ikkje er prisa i kontrakten, og erfaringane viser at slike tilleggskjøp blir kostnadskrevjande. Auka trafikk i nettokontraktar gir auka inntekter til operatør utan at inntektsauken kan brukast til å betale for auka kapasitet. Trafikkveksten på dagens 17 riksvegferjesamband har har vore 60 prosent frå 2000 til 2015 (SVV 2014).

Vi har fått henta ut tal frå ferjedatabanken som kan tyde på at trafikkutviklinga i Møre og Romsdal er høgare enn i landet elles i perioden 2010 til 2014. Dette er vist i figuren under.



Figur 18 Trafikkvekst i PBE i ferjemarknaden 2010-2014 (Kjelde: Ferjedatabanken)

Figuren er ikkje korrigert for eventuelle nedlagte ferjesamband i "hele landet". Dette vil kunne påverke nivået på trafikkutviklinga for "hele landet". For riksvegferjene i Møre og Romsdal såg vi ein nedgang i trafikken på sambandet Volda-Folkestad i samband med opning av Kvivsvegen. Dette kan vere med på å forklare nedgangen for riksvegferjer frå 2012 til 2013. I lilla line har vi vist trafikkutviklinga for riksvegferjene i Møre og Romsdal dersom vi tar ut Volda-Folkestad.

### Risiko

Oslo Economics (2012) viser til at det kan synes som om reiarlaga ikkje var vant med å prise risiko i kontraktar i det tidlegare regimet med forhandla kontraktar. Det tyder på at aktørane har blitt meir merksame på risiko, og at dette i større grad vil bli prisa inn i kontraktar i neste anbudsrunde (Oslo Economics, 2012). Dei sentrale risikoelementa i ei ferjekontrakt er trafikk- og inntektsutvikling, bruk av materiell (fartøy) etter avslutta kontrakt (kapitalkostnader) og driftskostnader (SVV 2014).

### Myndigheitskrav

Det er ikkje utarbeidd ei oversikt over krav frå myndigheitene som har fått konsekvensar for ferjedrifta. Vi kjenner til at Vegdirektoratet er i ferd med å utarbeide ei slik oversikt. I brevet vi tidlegare har referert frå i dette delkapittelet viser Vegdirektoratet til at det etter kvar større skipskatastrofe kjem til nye krav i internasjonalt sikkerheitsregelverk, som til dels resulterer i kostnadskrevjande tiltak. Dei viser i same brev til at samfunnets krav til universell utforming er krevjande, og at fullt ut universelt utforma ferjer blir oppnådd først ved nybygg (SVV 2014).

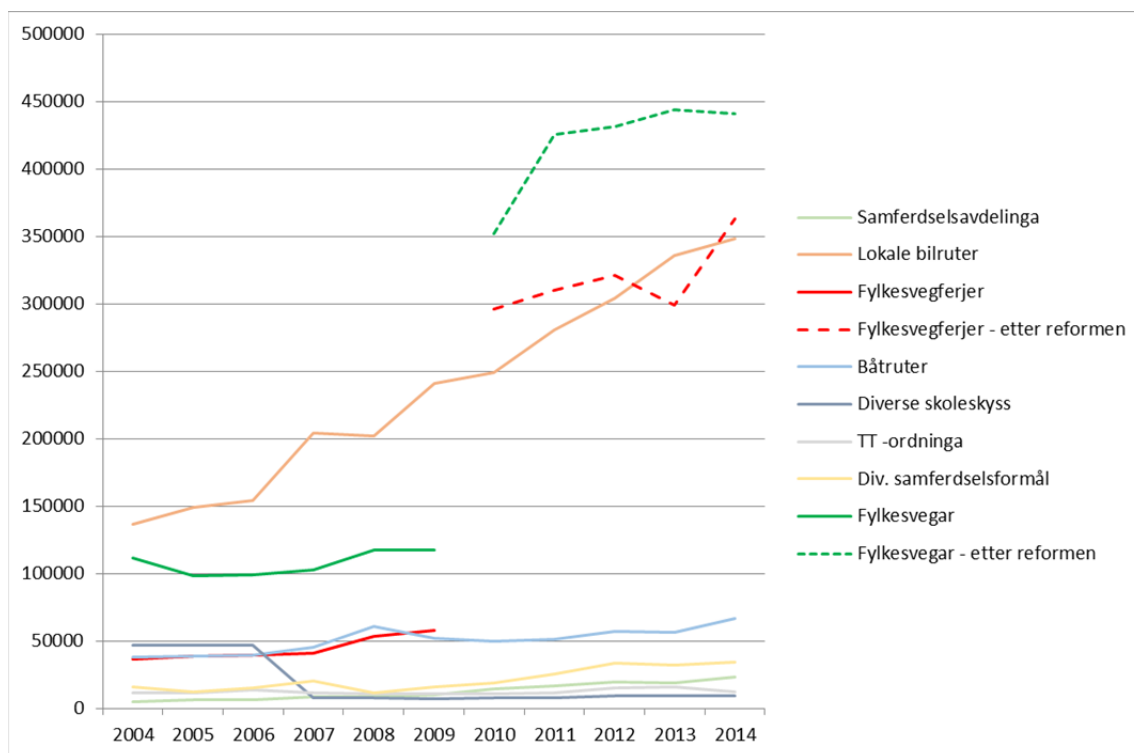
I vår dokumentanalyse basert på ferjebudsjetta for fylkesvegferjene finn vi at kompensasjon for auka kostnader som følgje av myndigheitskrav har auka frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014. Årlege kostnader for krav som er grunna nasjonale krav og føringar, vil gå frå å vere synlege som kompensasjonsbeløp til å bli innarbeidd i kontraktbeløpet når nye kontraktar startar opp. Nye krav til universell utforming er døme på nasjonale føringar fylkeskommunen må dekke kostandene til. I kva grad auka krav til universell utforming er prisa inn i dei nye kontraktane er vanskeleg å isolere.

### Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester

Oslo Economics (2012) viser til at det er nødvendig med ei auka samordning på tvers av stat og fylkeskommunar i den vidare konkurranseutsettinga av ferjedrifta. Vegdirektoratet skriv at reforma sitt mål om å auke lokal påverknad har fungert på ein god måte, slik at koordinering internt i fylka har blitt betre. Dette meiner Vegdirektoratet har gått ut over koordinering nasjonalt (SVV 2014). Vi er kjent med at det den seinare tida er utarbeida ein felles anbudsmaal mellom SVV og fylkeskommunane

#### 6.4 KOSTNADSUTVIKLINGA OG KONSEKVENSA FOR FYLKET (PÅ SAMFERDSELSOMRÅDET)

I denne delen av oppdraget har vi avgrensa våre vurderingar til å gjelde konsekvensar for samferdselsområdet. Kostnadene vi presenterer her er basert på regnskapstala for Møre og Romsdal fylkeskommune.



Figur 19 Kostnadsutviklinga for rammene for samferdselsavdelinga (tal i 1000 NOK)

I Figur 19 ville vi sjå om det var område innan samferdselsavdelinga sitt ansvar der løyvingar/forbruk hadde blitt lågare som følge av forvaltningsreforma og det auka veg- og ferjeansvaret. Denne effekten kan vi ikkje sjå med bakgrunn i regnskapstala. Figuren viser at det har vore ein merkbar auke i kostnader/forbruk til fylkesvegar, fylkesvegferjer og lokale bilruter sidan 2004.

#### 6.4.1 FYLKESKOMMUNEN SINE ØKONOMIPLANER OG ÅRSREKNESKAP

Ei tilnærming for å sjå kva innverknad auka kostnader i ferjedrifta vil ha på andre område innan samferdsel, er å sjå på omtaler i økonomiplaner og årsrekneskapet for fylkeskommunen. I tabellen under har vi kort lista opp dei omtalane vi finn av ferje.

År	Økonomiplan og budsjett	Årsrekneskap for første året i kolonne "år"
2010 - 2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Den venta auken i kostnadene til drift av dei "gamle" fylkesvegferjene blir foreslått dekt opp gjennom bruk av midlar frå ramma for "nye fylkesvegar". Dette gjeld 11 mill. kr. i 2011 og 19 mill. kr. i 2012 og 2013.</li> <li>• Kostnadene for dei "nye" fylkesvegferjene er basert på å oppretthalde det tilbodet som var ved overtaking, og det blir føresett at kostnadene ikkje aukar når nye anbudskontraktar kjem på plass.</li> </ul>	Tillegsløyving på 1,7 mill kroner til ekstra drift av reserveferjer vart dekt av disposisjonsfond. Mindreforbruk på 3,818 mill. kroner. Mindreforbruket vart overført til året etter.
2011 - 2014	Det ikkje er omtalt konsekvensar for andre rammer grunna kostnader til ferjedrift	Meirforbruket på 1,664 mill. kr. blir foreslått dekt inn gjennom mindreforbruk på øvrige utvalsrammer innan samferdselssektoren i 2011.
2012 - 2015	Fylkeskommunen skriv at dei venta innsparingane som følgje av anbudskontraktar er trekt inn gjennom statsbudsjettet for 2012, og at det er usikker tom ramma til fylkesvegferjedrifta vil strekke til når ein del an anboda skal fornyast mot slutten av planperioden. Fylkeskommunen skriv at dette må dei kome tilbake til ved neste rullering av økonomiplanen.	Meirforbruket på 2,631 blir foreslått dekt inn gjennom mindreforbruk på øvrige utvalsrammer innan samferdselsektoren i 2012.
2013 – 2016	Auka driftsramme på 2 mill. kr. For tilleggskjøp Åfarnes – Søsnes blir dekt gjennom auka skatt og rammetilskott. Det blir føresett at vedtekne tilleggskjøp ikkje blir kutta i perioden. Det er usikkert om ramma til fylkesvegferjedrifta vil strekke til når ein del av anboda skal fornyast mot slutten av planperioden. Dette gjeld spesielt dersom det skulle oppstå behov for å auke kapasiteten. Dette vil vi derfor måtte kome tilbake til ved neste rullering av økonomiplanen	Mindreforbruk i forhold til budsjett på 16,357, dekker inn meirforbruk på andre rammer innan samferdselsområdet.
2014-2017	Fylkeskommunen budsjetterer med at ferjedrifta er underfinansiert sett i forhold til løyvingar frå staten. Dei 20 mill. kr. dette gjeld er foreslått dekt inn gjennom tilpassingar innan ferjedrifta. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vedtak i fylkestinget på at tilpassingane ikkje skulle gjennomførast.</li> </ul>	Mindreforbruk i forhold til budsjett på 3,291, dekker inn meirforbruk på andre rammer innan samferdselsområdet.

Tabell 6 Fylkeskommunale budsjett og regnskap 2010-2014

#### 6.4.2 RAMMEOVERFØRINGAR TIL FYLKESVEGFERJER

Møre og Romsdal fylkeskommune har laga ei oversikt over rammeoverføringar frå staten og forbruket til nye fylkesvegferjer. Dette er presentert i Møre og Romsdal fylkeskommune sin økonomiplan for 2015 – 2018. Tabell 7 er ein kopi av dette oppsettet.

	2010	2011	2012	2013	2014*	2015**	2016***
Rammeoverføring fra staten (løpende priser) "Grønt hefte" i statsbudsjettet	234 100	241 068	237 545	245 384	281 545	245 727	241 400
Forbruk nye fylkesvegferje-samband	251 942	267 267	241 578	255 395	298 414	371 846	389 050
Differanse	-17 842	-26 199	-4 033	-10 011	-45 455	-126 119	-147 650

\*Volda-folkestad overført fra staten til MRFK (28,8 mill. kr)

\*\*Volda-Folkestad tilbakeført til staten (29,7 mill. kr). Beløpet er basert på ferjemidler i utgiftsutjevningsordningen i

"Grønt hefte" - 17 nye samband etter forvaltningsreformen

\*\*\*Beløpet er basert på ferjemidler i utgiftsutjevningsordningen i "Grønt hefte"

**Tabell 7 Rammeoverføringar og forbruk for nye fylkesvegferjer Kjelde: Økonomiplan 2016-2019, Møre og Romsdal fylkeskommune**

I perioden 2010 til 2014 var "nye fylkesvegferjer" eigen post i tabell C i Grønt hefte, mens "gamle fylkesvegferjer" var ein del av dei ordinære rammeoverføringane. Det var derfor lett å følge kva midlar som vart overført til ferje kvart år. Med den nye utjamningsmodellen som vart gjort gjeldande frå 2015 har det vore vanskeleg å seie sikkert kva nivå det er på den delen av utgiftsutjamninga som er knytt til ferjedrifta i Møre og Romsdal. Fylkeskommunen har brukt framgangsmåten som er skissert i grønt hefte for å kome fram til tala i tabell 7.

Vi har tatt kontakt med kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD) for å forsøke å få klarheit i kva nivå det er på den delen av rammeoverføringa til Møre og Romsdal som er utgiftsutjamning knytt til ferjedrift. Ifølge våre utrekningar er nivået på dette om lag 417 mill kroner for 2015 og 390 mill kroner for 2016, men tala er usikre.

Det kan verke som det er usikkerheit knytt til kva som er det faktiske nivået på overføringane til ferjedrift.

Til samanlikning har vi vist løyvingar til riksvegferjer i Norge i Figur 3.

#### 6.4.3 MØTE MED FYLKESKOMMUNEN

Det har vore eit møte med fylkeskommunen for å kartlegge kva konsekvensar kostnadsauken i ferjedrifta har for fylket (på samferdselsområdet). I møte peikar fylkeskommunen på følgjande forhold:

- Overføringane til ferjedrift er eit usikker tal, men fylkeskommunen sine utrekningar viser at ferjedrift er betydeleg underfinansiert i Møre og Romsdal
- Dagens fordelingsnøkkel i rammetilskotsordninga/inntektsutjamninga tar ikkje høgde for dei auka kostnadene i ferjedrifta, og reflekterer ikkje de faktiske kostnadene i fylket. Dagens fordelingsnøkkel er basert på talet på samband i eit fylke.
- Forvaltningsreforma i 2010 medførte eit utvida ansvar for fylkeskommunen på veg og ferje. Overføringane som følgje av reforma har ikkje vore, og er ikkje, tilstrekkelege til å oppretthalde drifts- og investeringsnivået på veg og ferje



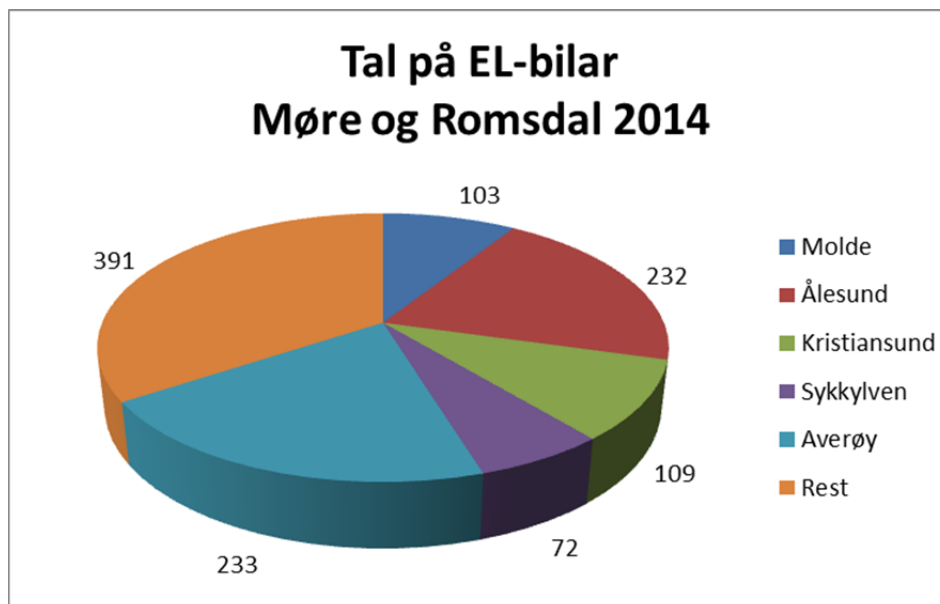
- Fylkeskommunen må redusere investeringsnivået for å oppretthalde driftsnivået på blant anna ferje.
- Konsekvensar av nøkkelen/inntektssystemet for ferje, er at driftsnivået på ulike ferjesamband må vurderast. Dette inneber at reduksjon i driftsnivå på ferjesamband kan være en konsekvens av manglande statlege overføringar.
- Manglande overføringar og et høgt investerings- og driftsnivå har tidligare år vore handterbart på grunn av fylkeskommunens inntektsnivå. Nå når inntektene blir redusert og fondsmidlar må brukast for å oppretthalde drifts- og investeringsnivået, må fylkeskommunen sette i verk tiltak for å unngå at fondsmidlane blir tappa. Dette rammer ikkje bare samferdselsområdet.

## 6.5 INNTEKTSBORTFALL SOM FØLGJE AV EL-BILAR – NIVÅ OG KONSEKVEN SAR

Vi er også bedt om å sjå på kor stort inntektsbortfallet som følgje av elbilar er i ferjedrifta, og kva innverknad dette har på økonomien i ferjedrifta. Vi i dette avsnittet presentere tal på elbilar i Møre og Romsdal, venta utvikling i tal på elbilar, anslå eit nivå på inntektsbortfallet i 2014, estimere eit venta inntektsbortfall i 2015 og i tillegg vise vurderingar av om el-bil-brukarar reiser meir med ferje enn dei som brukar andre kjøretøy.

### 6.5.1 OM EL-BIL-BRUK I MØRE OG ROMSDAL

I dette avsnittet vil vi vise dei overordna tala for el-bil i Møre og Romsdal. Figur 20 viser talet på el-bilar i Møre og Romsdal i 2014 fordelt på kommunar. Det er totalt 1140 elbilar registrert i Møre og Romsdal per 2014.

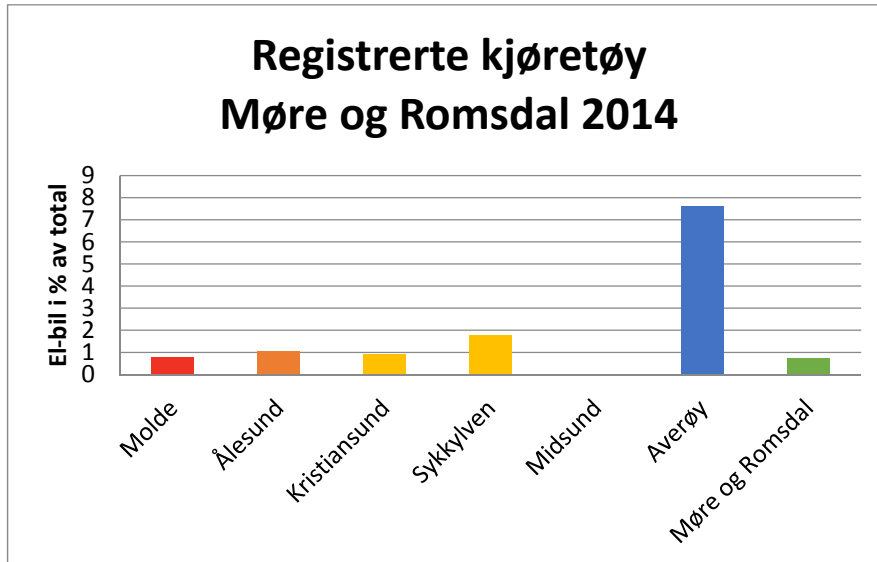


Figur 20 El-bilar Møre og Romsdal 2014

Figuren viser at Averøy har flest elbilar etterfølgt av Ålesund og Kristiansund. I samleposten "Andre" er også Midsund kommune inkludert, og noko overraskande er det ikkje registrert el-bilar i denne kommunen. Denne påstanden er sett i høve til at det blir argumentert med at el-bilfordelar bidrar til auka bruk av el-bil. I følgje Møre og Romsdal fylkeskommune sin

fylkesstatistikk for 2014, så er det 129 personar som pendlar inn til kommunen og 270 som pendlar ut av kommunen. Dette utgjør 14,6 og 26,4 prosent av sysselsette. Kommunen er knytt til fastlandet med ferje. Til samanlikning har Averøy 372 personar som pendlar inn til kommunen, og 1072 som pendlar ut av kommunen. Dette utgjør 16,5/36,6 prosent av sysselsette. Kommunen er knytt til fastlandet med tunnel.

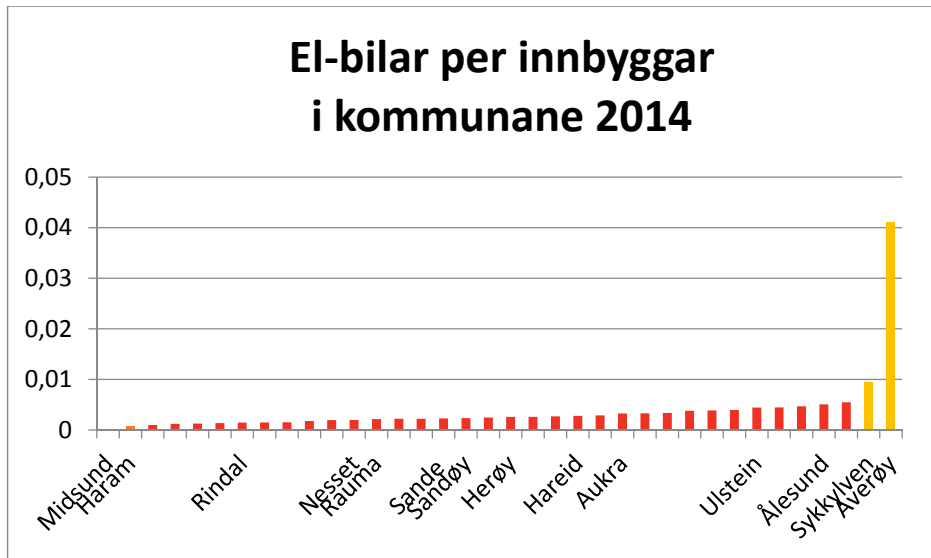
I Figur 21 viser vi kor stor del av registrerte kjøretøy som er el-bilar i Møre og Romsdal per 2014. Figuren viser at det ikkje er store delar av registrerte kjøretøy som er el-bilar.



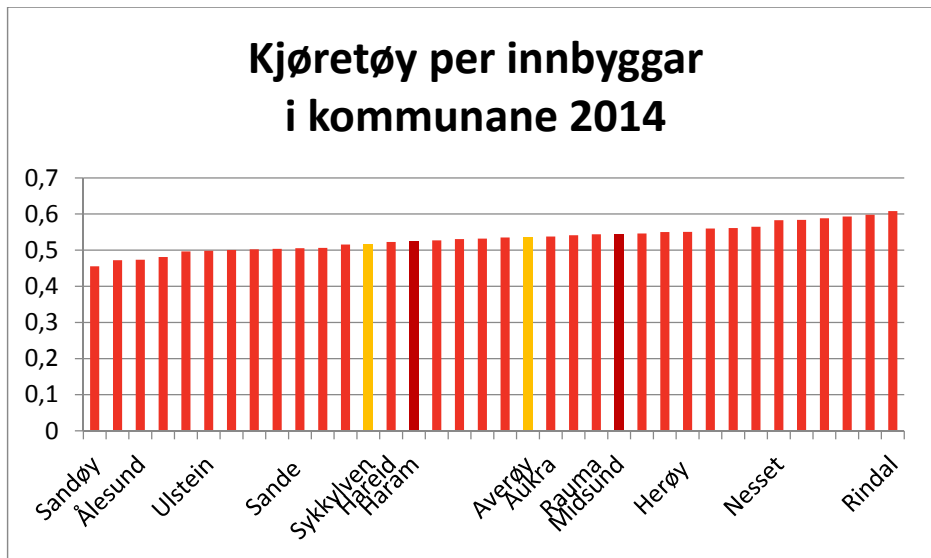
**Figur 21 El-bilar i prosent av registrerte kjøretøy**

Det er Averøy som skil seg ut i statistikken med at 7,6 prosent av alle registrerte kjøretøy i 2014 er el-bilar. Molde har 0,8 prosent, Ålesund 1,1 prosent og Kristiansund 0,9 prosent. Totalt i fylket er det 0,84 prosent av registrerte kjøretøy i 2014 som er el-bilar.

Det er ikkje store forskjellar når det gjeld kjøretøy per innbyggjar frå kommune til kommune. Dette talet varierer frå 0,45 til 0,5 per innbyggjar. Talet på el-bilar per innbyggjar derimot viser at Sykkylven og Averøy har om lag 0,01 el-bilar og 0,04 el-bilar per innbyggjar, mens dei andre kommunane har mindre enn 0,005 el-bilar per innbyggjar. Dette er illustrert i Figur 22 og Figur 23 under.

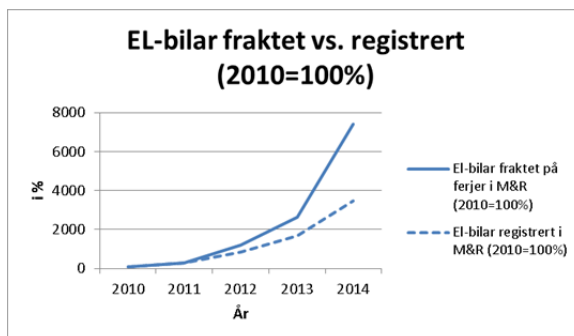


Figur 22 El-bilar per innbyggjar 2014

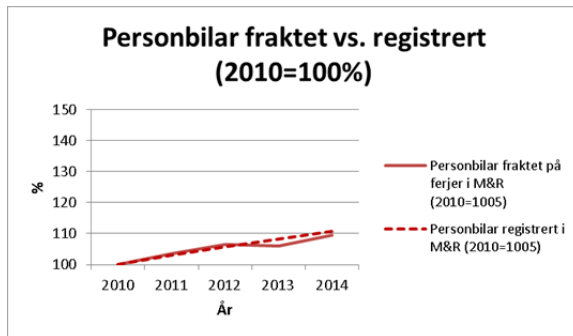


Figur 23 Kjøretøy per innbyggjar 2014

I Figur 24 og Figur 25 kan det sjå ut til at utviklinga er slik at dersom ein eig el-bil har ein fleire ferjereiser enn om ein ser alle kjøretøy i forhold til tal på turar med ferje.



Figur 24 El-bilar registrert / el-bil på ferje



Figur 25 Registrerte kjøretøy / kjøretøy på ferje

### 6.5.2 EL-BIL PÅ FYLKESVEGFERJER I 2014

I dag er det slik at det ikkje er betaling for kjøretøyet ved bruk av el-bil, men føreren betalar takst som vaksen enkeltbillett. Det er derfor ei oppfatning av at el-bil er "gratis" å bruke på ferje. Vi vil i dette avsnittet vise at det med gitte føresetnader ikkje er stor forskjell i betaling på ferje for el-bil.

Om trafikktalet 2014

- Det vart frakta totalt om lag 3,9 millionar kjøretøy 5-6 meter på fylkesvegferjene
- Av disse var det 27 825 el-bilar
- Det er 0,7 prosent av alle turar med kjøretøy 5-6 meter som er el-bil
- Det vart gjennomført 32,8 turar per el-bil
  - Dette er utrekna med bakgrunn i eit gjennomsnittleg tal på registrerte el-bilar i 2014 på om lag 850 el-bilar. Bakgrunn for å velje denne tilnærminga er at det var ein 100 prosent auke i talet på elbilar frå desember 2013 til desember 2014.
- For kjøretøy på 5-6 meter (el-bilar ikkje medrekna) vart det gjennomført 28,7 turar per kjøretøy
- Det kan sjå ut til at vi har ein svak el-bil effekt på ferjereiser. Det betyr at om du har el-bil vil du bruke ferje noko meir enn om du har "vanleg" bil. Det er ikkje tatt omsyn til andre effektar som at det kan vere stor grad av arbeidspendlarar som kjøper el-bil. For å seie noko sikkert om ein slik effekt, må dette målast over fleire år.

I Tabell 8 viser vi ei oversikt over mulege konsekvensar av el-bil-takst for 2014. Denne tabellen tar utgangspunkt i at bruk av el-bil ikkje medfører fleire eller færre reiser med ferje, og vi tar også føresetnad om at dei som i dag har el-bil ville brukt eigen bil også dersom dei ikkje hadde el-bil.

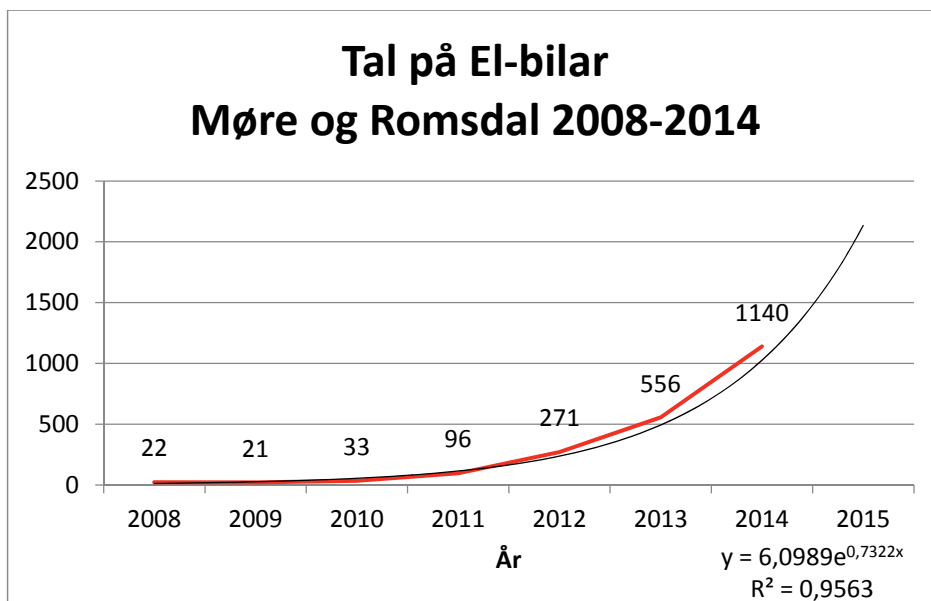
Inntekt ( i NOK)	Betaler full takst	Brukar rabattkort (person 17%)	Brukar rabattkort (bil 50%)
27 825 <u>e</u> /bil-enheter fraktet i 2014	871 247	723 135	
27 825 bil-enheter fraktet	2 269 408		1 134 704
Potensielt inntektsbortfall (max)		1 546 273	
Potensielt inntektsbortfall (min)			263 457

Tabell 8 Muleg inntektsbortfall som følgje av bruk av el-bil

Tabellen viser at kva inntektsbortfallet er som følgje av bruk av el-bil på ferjer, er avhengig av om brukarane har rabattkort eller ikkje. I tabellen viser vi at inntektsbortfall som følgje av el-bil i 2014 er på mellom 0,2 og 1,5 mill. kroner. Ved eit inntektsbortfall på 263 457 legg vi til grunn at alle som brukar el-bil i dag betalar full takst. I tillegg reknar vi da med at dersom disse ikkje brukte el-bil, så ville dei brukt eigen "vanleg" bil med rabattkort. Dette gir ein takst på bil 5-6 meter, med fråtrekk av rabattsats på 50 prosent. Alternativet med eit inntektsbortfall på om lag 1,5 mill. kroner føreset at el-bilistane betalar for enkelbillett med fråtrekk av 17 prosent rabatt i dag, og ville brukt "vanleg" bil utan rabattkort som alternativ. I scenarioet med minimum inntektsbortfall utgjer dette 0,05 prosent av totalinntekta på ferjene i 2014, og scenarioet med maksimum inntektsbortfall utgjer 0,27 prosent.

### 6.5.3 EL-BIL PÅ FYLKESVEGFERJER FRAMOVER

Ein eksponentiell trend for utvikling i tal på el-bilar er vist i Figur 26. Figuren viser ei prognose på 2133 el-bilar i Møre og Romsdal i 2015. Basert på vekstratar for 2013 og 2014 kan vi estimere tal på el-bilar i 2015 på 2337. Dersom vi ser på statistikk frå Grønn bil (Grønn bil, 2015) , viser dette at det er registrert 1781 el-bilar per august 2015, og talet for heile 2015 er på 2100 el-bilar.



Figur 26 Utvikling i tal på el-bilar i Møre og Romsdal

Det er fleire som har stilt spørsmålet om denne trenden vil fortsette. Norsk El-bilforening (2015) skriv i ein artikkel at el-bilsalget flatar ut. I Oslo og Akershus er det om lag 2,6 prosent av kjøretøya som er el-bil. I Møre og Romsdal utgjør dette 3509 el-bilar.

Dersom vi tek utgangspunkt i prognosen over kan vi rekne eit potensielt inntektsbortfall i 2015 som følgje av el-bil. Dette blir gjort ved å bruke eit interpolert gjennomsnitt på 1620 bilar (1140 el-bilar ved utgangen av 2014 og 2100 elbilar ved utgangen av 2015), og vi føreset alt anna likt. Dette gir følgjande tabell:

Inntekt 2015 (i NOK)	Betaler full takst	Brukar rabattkort (person 17%)	Brukar rabattkort (bil 50%)
<b>53 136 e-bil-enheter</b>	1 663 776	1 380 934	
<b>Prognose for 2015</b>			
<b>53 136 bil-enheter</b>	4 333 774		2 166 877
<b>Potensielt inntektsbortfall max</b>		<b>2 953 840</b>	
<b>Potensielt inntektsbortfall min</b>			<b>503 101</b>

Tabell 9 Prognose 2015 – Muleg inntektsbortfall som følgje av el-bil

Tabell 9 kan lesast på same måte som Tabell 8. Det vil seie at maks inntektsbortfall som følgje av el-bil er om lag 3 mill kroner, og minimum inntektsbortfall er om lag 0,5 mill. kroner. Beløpa utgjør 0,51 / 0,09 prosent av totalinntekta i ferjedrifta for 2014. Våre utrekningar viser at bruk av el-bil har avgrensa innverknad på totalinntekta i ferjedrifta.

---

## 7 PROBLEMSTILLING 2: STANDARD

---

I denne delen av oppdraget er vi bedt om å vurdere følgende problemstilling:

"I kva grad oppfyller inngåtte kontraktar minstestandarden for ferjedrifta i Møre og Romsdal?"

### 7.1 INNLEIING

Vi har definert fylkeskommunen sin minstestandard til å vere gjeldande ferjestrategi for Møre og Romsdal (Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006-2015). Metoden har vore å gå gjennom alle ferjestrekningar for å kartlegge kva krav som gjeld for strekningane slik det er omtalt i ferjestrategien, deretter har vi sett kva som er definert i kontrakten og etter det har vi gått gjennom rutehefta for å sjå på kva som faktisk blir levert. For tal og %-vis del på attståande bilar (definert som "kapasitet" i ferjestrategien) har vi lagt til grunn ferjestatistikken frå Møre og Romsdal fylkeskommune.

Vi har etterspurt definisjonar på dei ulike krava, som til dømes for definisjon av 24 timer opningstid. Slike definisjonar er ikkje gitt av fylkeskommunen, og i arbeidet med ny ferjestandard for Møre og Romsdal vil vi anbefale at tydelege definisjonar blir gitt for dei ulike krava det skal målast på.

Vi har tatt i bruk følgjande fargekodar for å illustrere i kva grad minstestandarden er innfridd.

Krav lågare enn faktisk score/tilbod

Krav innfridd eller marginale avvik frå krav

Krav ikkje innfridd

Krav ikkje definert i ferjestrategien

Begge nyansane av grønt er rekna som oppfylt, raudt er ikkje oppfylt og grå symboliserer at det ikkje er definert krav til dette sambandet i ferjestrategien.

Vurdering og tilråding er samla i kapittel 9.

## 7.2 METODE OG RESULTAT

Denne metoden med hjelp av dokumentstudiar, fargekodar og definisjonar har gitt oss følgjande oversikt på sambandsnivå:

Hareid - Sulesund		Klasse: RV1	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Nye Ytre Sunnmøre: 01/2015-12/2018		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt (Ytre SM)	00:30-23:30	1,4%	36	05:30-19:30	2
Kontrakt (Nye Ytre SM)	00:30-23:15	1,4%	36	06:15-20:15	2
Rutehefte 05/2014-01/2015	00:45-23:30	1,4%	36	05:30-19:30	1,75
Rutehefte 05/2015-04/2016	00:45-23:30	1,4%	36	05:30-19:30	1,75
Tilleggsavtal e 08/15-*	00:45-23:30	1,4%	48	05:30-20:30	1,75
Norled-nettsiden*	00:45-23.30	1,4%	48	05:30-20:30	1,75

**Tabell 10 I kva grad minstestandarden er oppfylt for Hareid - Sulesund**

Strekninga Hareid-Sulesund illustrerer gjennomgangen for kvart enkelt samband, og tilsvarende tabell er utarbeidd for alle strekningane og er å finne i vedlegg A. Under vil vi presentere ei oversikt over alle ferjestrekningane i Møre og Romsdal. Dette inkluderer også stamvegferjene, sjølv om dette ikkje er fylkeskommunen sitt ansvar. Stamvegferjene er inkludert i fylkeskommunens ferjestrategi, og i kva grad måla er nådd for disse ser vi på som ein del av spørsmålet.

I Tabell 11 under er score for alle strekningar presentert. Dette er ein oversiktstabell som måler informasjon i rutehefte opp mot ferjestrategien. For å finne detaljar om kvar enkelt strekning, vil vi vise til vedlegg A. Grad av måloppnåing i høgre kolonne er avhengig av lågaste score i underkategoriane definert i ferjestrategien.

Det er viktig å merke seg at statistikken er basert på at ferjestrekningar utan krav er inkludert i utrekning av i kva grad minstestandarden blir innfridd.



Som tabellen under viser er det 8 av dei 20 fylkesvegferjesambanda som oppfyller ferjestandarden, noko som utgjer 40 prosent av sambanda. Når vi ser på talet på ÅDT PBE, så ser vi at det er 50 prosent av ÅDT PBE som har grøn/gul standard – innfridd.

Samband	Strekning	Krav Møre & Romsdal Fylkeskommune					oppfyller alle krav
		Opningstid	Kapasitet	Frekvens	Forutsigbarhet	Nattestengt	
Nye Ytre Sunnmøre	Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya	Grøn	Grøn	Rød	Grå	Grå	Rød
	Årvika-Koparneset	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
	Hareid-Sulesund	Grøn	Grøn	*	*	Grøn	*
Voldsfjord	Volda-Lauvstad	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
	Volda-Folkestad**	Rød	Grøn	Rød	Rød	Rød	Rød
Fylkesvegferjer	Hundeidvik-Festøy	Rød	Grøn	Rød	Grå	Grå	Rød
	Småge-Ona	Grå	Grøn	Grå	Grå	Grå	Grøn
	Molde-Sekken	Grå	Grøn	Grå	Grå	Grå	Grøn
Midtre Sunnmøre	Festøya-Solavåg**	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
	Ørsneset-Magerholm	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn
Indre Sunnmøre	Sæbø-Leknes	Rød	Grøn	Rød	Grå	Grå	Rød
	Stranda-Liabygda	Rød	Grøn	Rød	Rød	Rød	Rød
	Eidsdal-Linge	Rød	Rød	Rød	Rød	Rød	Rød
Nordøyane	Skjeltene-Haramsøya	Grøn	Grøn	Grøn	Grå	Grå	Grøn
	Brattvåg-Dryna	Grøn	Grøn	Rød	Grå	Grå	Rød
Romsdalspakken	Solholmen-Mordalsvågen	Grøn	Grøn	Rød	Rød	Rød	Rød
	Aukra-Hollingsholmen	Rød	Grøn	Grøn	Grøn	Grøn	Rød
	Molde-Vestnes**	Grøn	Rød	Grøn	Rød	Grøn	Rød
Sølsnes-Åfarnes	Sølsnes-Åfarnes	Grøn	Grøn	Rød	Rød	Rød	Rød
Nordmørspakken	Kvanne-Røkkum	Rød	Grøn	Grøn	Rød	Rød	Rød
	Halsa-Kanestraum**	Grøn	Rød	Grøn	Rød	Grøn	Rød
	Arasvika-Hennset	Rød	Grøn	Rød	Grå	Grå	Rød
	Seivika-Tømmervåg	Rød	Grøn	Grøn	Rød	Rød	Rød
	Edøya-Sandvika	Grøn	Grøn	Grøn	Grå	Grå	Grøn
Oppfyller Krav in % av alle strekningar***		63	88	58	63	71	37,5
Oppfyller krav in % ÅDT av total ÅDT 2014 alle strekningar***		77	75	75	51	73	41,0
<b>Oppfyller krav in % av alle strekningar utanom E 39***</b>		<b>75</b>	<b>95</b>	<b>55</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>40,0</b>
<b>Oppfyller krav in % ÅDT av total ÅDT 2014 alle strekningar utanom E 39***</b>		<b>75</b>	<b>96</b>	<b>68</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>49,9</b>

\* med reserveferja (elles ikkje innfridd); \*\* E39; \*\*\* strekningar utan krav blir rekna som oppfylt

**Tabell 11 I kva grad minstestandard er oppfylt sett i forhold til rutehefte**

I tillegg kan det vere interessant å sjå i kva grad kvart enkelt krav er innfridd. Dette er vist i prosentvis del av sambanda, der strekningar utan krav blir rekna som innfridd. Som vi ser er det på kapasitet at ferjestrategien i størst grad er innfridd ( 95 prosent av strekningane og 96

prosent av ÅDT) på fylkesvegferjene, og det er på frekvens at ferjestrategien har lågaste grad av oppfyling. Når det gjeld score på kapasitet, så er det ferjestrekninga Eidsdal-Linge som er grunnlaget for at kravet ikkje er 100 prosent innfridd.

I tabellen under har vi målt i kva grad minstestandarden er oppfylt sett i forhold til kontrakten. Dette inkluderer eventuelle endringsordrar og tilleggskjøp som vi kjenner til.

Samband	Strekning	Krav Møre & Romsdal Fylkeskommune					oppfyller alle krav
		Opningstid	Kapasitet	Frekvens	Forutsigbarhet	Nattstengt	
Nye Ytre Sunnmøre	Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya						
	Årvika-Koparneset						
	Hareid-Sulesund			*	*		*
Voldsfjord	Volda-Lauvstad						
	Volda-Folkestad**						
Fylkesvegferjer	Hundeidvik-Festøy						
	Småge-Ona						
	Molde-Sekken						
Midtre Sunnmøre	Festøya-Solavåg**						
	Ørsneset-Magerholm						
Indre Sunnmøre	Sæbø-Leknes						
	Stranda-Liabygda						
	Eidsdal-Linge						
Nordøyane	Skjeltene-Haramsøya						
	Brattvåg-Dryna						
Romsdalspakken	Solholmen-Mordalsvågen						
	Aukra-Hollingsholmen						
	Molde-Vestnes**						
Sølsnes-Åfarnes	Sølsnes-Åfarnes						
Nordmørspakken	Kvanne-Røkkum						
	Halsa-Kanestraum**						
	Arasvika-Hennset						
	Seivika-Tømmervåg						
	Edøya-Sandvika						
Oppfyller krav i % av alle strekningar**		63	88	54	63	71	33,3
Oppfyller krav i % ÅDT av total ÅDT 2014 alle strekningar***		77	75	60	44	73	30,9
<b>Oppfyller krav i % av alle strekningar utanom E 39***</b>		<b>60</b>	<b>95</b>	<b>55</b>	<b>75</b>	<b>70</b>	<b>40,0</b>
<b>Oppfyller krav in % ÅDT av total ÅDT 2014 alle strekningar utanom E 39***</b>		<b>75</b>	<b>95</b>	<b>68</b>	<b>70</b>	<b>65</b>	<b>49,9</b>

\* med reserveferja (elles ikkje innfridd); \*\* E39; \*\*\* strekningar utan krav rekna som oppfylt

Tabell 12 I kva grad minstestandard er oppfylt sett i forhold til kontraktane

Dersom vi samanliknar figurane, kan det sjå ut til at det er gjort små justeringar etter at kontrakt er inngått som fører til at minstestandard i større grad er innfridd sett i forhold til kva som står i kontrakten når det gjeld opningstid, og i mindre grad er innfridd når det gjeld forutsigbarhet. Dette gjeld enkeltkontraktar. Vi har ikkje analysert kva som er årsaka til dette, men det er ulike formuleringar i kontrakten som opnar for justeringar av mellom anna rutetabell for å ta omsyn til etterspørselen. Dette skal derfor ikkje lesast som at operatør ikkje leverer som avtalt.

---

## 8 PROBLEMSTILLING 3: AVVIKSHANDTERING

---

Følgjande spørsmål skal utgreiast:

"I kva grad er rutinen for handtering av kontraktsavvik tilstrekkeleg til å fange opp mangelfull regularitet i ferjetrafikken?"

### 8.1 INNLEIING

I denne problemstillinga har vi samla inn tilgjengelege avviksrapportar for 2014 for fylkesvegferjesambanda i Møre og Romsdal. Dei registrerte avvika for 2014 er presentert i tabell 11 er presentert som ei innleiing til problemstillinga. Dette oppdraget omfattar ikkje at vi skal evaluere avvikshandteringa fram til no, men vi er bedt om å vurdere om rutinane for avvikshandtering er gode nok til å sikre tilstrekkeleg regularitet. I vårt tilbod på oppdraget tilbydde vi å rekne på kva konsekvensar avvika har i form av trafikantnytte. Avviksrapportar og tal på attståande bilar skulle danne grunnlaget for denne verdsettinga. Grunnlagsdokumenta er ikkje nok detaljerte til at vi kan rekne på denne effekten.

Det har vore egne møte om temaet både med samferdselsavdelinga i fylkeskommunen, og med ferjeseksjonen i Statens vegvesen. Funn og diskusjonar frå møta blir omtalt i dei forskjellige delane slik vi skisserer det i avsnittet under.

Vi har hovudsakleg sett på rutinane i ei tre-delning. Dette har omfatta rutinar for kva som skjer idet eit avvik oppstår og fram til avviket er lukka. Vi vil sjå på rutinar for kva som skjer i samband med rapporteringa av avviket, både sjølve rapporten og vurdering av eventuelle konsekvensar av avviket. Til slutt vil vi sjå på i kva grad avvikshandteringa har førebyggjande effekt, slik at omfanget av avvik blir redusert til eit minimum.

Dette oppdraget er avgrensa til at vi skal evaluere rutinane for avvikshandtering. Vi ser at fylkeskommunen sin definisjon på regularitet og kontraktane sin ordlyd for avviksrapportering er i samsvar. Det vil seie at regularitet er definert som "innstilt avgang". Vi har ikkje vurdert om det som er definert som avvik i kontraktane samsvarer med det som er trafikantane sine forventningar til regularitet. Som vi viste i kapittel om definisjonar, kan det ver ulik oppfatning av kva som blir forstått med omgrepet "regularitet". Regularitet kan i enkelte definisjonar også innehalde forseinkingar. Regularitet i denne rapporten er å forstå som innstilt avgang.

	SUMMERT	Regularitet
Sæbo-Leknes	24	99,999
Magerholm - Sykkylen	26	99,934
Stranda - Liabygda	95	99,995
Eidsdal - Linge	311	99,987
Solholmen - Mordalsvågen	274	99,986
Aukra - Hollingsholmen	43	99,998
Volda - Folkestad	4	100,000
Hareid - Sulesund	10	99,960
Årvika - Koppernes	22	99,899
Larsnes - Åram - Voksa - Kvamsøy	96	99,652
Skjelten - Lepsøya - Haramsøya	125	99,281
Lauvstad - Volda	7	99,938
Brattvåg - Dryna - Fjørtofta - Harøya	26	99,999
Sølsnes - Åfarnes	18	99,999
Kvanne - Rykkjem	23	99,902
Arasvika - Hennset	2	99,987
Seivika - Tømmervåg	73	99,665
Edøya - Sandvika	3	99,980
Molde - Sekken	5	99,999
Utasunds	71	99,994
Hundeidvika - Festøya	14	99,999

**Tabell 13 Oversikt over avvik og regularitet på sambandsnivå i 2014**

For å sjå på nivået på avvik, definert som innstilte avgangar, har vi laga ei oversikt over registrerte avvik for alle fylkesvegferjesamband i 2014. Dette er vist i tabell 13. Tabellen summerer alle avvik, og tar ikkje omsyn til om det er avvik som er force majure eller avvik som kan skuldast operatør. Kolonne "summert" viser talet på avvik for 2014, og kolonne "Regularitet" viser korleis avvik har påverka talet på utførte turar i forhold turar i forhold til talet på avgangar kvart år. Når vi ser på regularitet, så ser vi at det er under 1% avvik i ferjedrifta for alle samband.

Vurdering og tilråding er samla i kapittel 9.

## **8.2 EKSISTERANDE RUTINAR**

Fylkeskommunen følgjer sjølv opp tre samband på det som tidlegare var kalla gamle fylkesvegferjer, og Statens vegvesen har kontraktsoppfølging dei resterande fylkesvegferjene slik det er omtalt i leveranseavtalen mellom Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

### **8.2.1 FYLKESKOMMUNEN**

Samferdselsavdelinga gir informasjon om at dei ikkje har utarbeidd skriftlege rutinar for avvikshandtering for dei tre ferjesambanda dei har oppfølging på. Avvikshandtering blir sett på

som ein del av den kontinuerlege oppfølging av kontrakten. Eventuelle avvik som oppstår når ein kontrakt blir starta opp blir handtert gjennom tett oppfølging fram til avviket er lukka.

I driftssituasjonen blir avviksrapportar blir samla inn, og tiltak blir vurdert på bakgrunn av disse. Samferdselsavdelinga vil vurdere å gjere Statens vegvesen sine rutinar for kontraktsoppfølging gjeldande for dei tre ferjesambanda som framleis er fylkeskommunen sitt ansvar.

Det er ikkje etablert skriftlege rutinar for trafikantinformasjon ved avvik, men det er ei godt kommunisert linje for dette og det fungerer i praksis ved at trafikkvakta varslar 177, 175, på sms og på sanntids-skjerm.

Det er ikkje faste intervall på kontraktsmøter for kontrakten som fylkeskommunen følgjer opp. Det er heller ikkje etablert kontrollrutinar for om det er avvik på andre forhold i kontrakten enn "innstilte avgangar". Fylkeskommunen seier dei i komande kontraktar vil fokusere på at det er samsvar mellom krav i kontrakten og det som blir kontrollert/følgt opp.

På spørsmål om korleis fylkeskommunen ser på å førebygge avvik, svarer dei at dei er i kontinuerleg dialog med operatør for å hindre at situasjonar gjentar seg. Dei fokuserer på å vidareføre kontraktar som er "gode", og vurderer leveransebeskrivinga for kvart enkelt anbod. Dei har fortløpande vurderingar med tanke på neste kontrakt.

Fylkeskommunens avviksrapportar har ulik oppbygging for dei ulike kontraktane.

#### Fylkeskommunen si rolle i avvikshandteringa som blir utført av Statens vegvesen

Det er Statens vegvesen som i ein normalsituasjon står for avvikshandteringa. For avvikshandtering og oppfølging av avvik er det felles møte der vurderingar av kontrakt i forhold til eventuell trekk i godtgjersle blir gjort. Fylkeskommunen er tett på Statens vegvesen i situasjonar som er utanfor "A4"-situasjonen. Det er kontraktsforvaltar i Statens vegvesen som for kvart enkelt tilfelle vurderer om fylkeskommunen skal kontaktast eller ikkje. Fylkeskommunen har i tillegg dialog med Statens vegvesen i situasjonar der publikum eller andre stiller spørsmål.

Rapporteringsrutinar mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen for avvik i ferjedrifta er avgrensa til handtering av avvik der reaksjonar/konsekvensar ikkje er nærare omtalt i kontrakten. Fylkeskommunen kan be om avviksrapportar ved behov, men det er ikkje regelmessig rapportering frå Statens vegvesen til fylkeskommunen på dette. Når avvik får økonomiske konsekvensar for ferjeselskapa, vil kontraktsforvaltar i kvart enkelt tilfelle vurdere om dette skal innom juridisk avdeling i fylkeskommunen for drøfting eller ikkje.

Fylkeskommunen har ikkje vore involvert i dei nye rutinane som Statens vegvesen har utarbeidd, sidan dette er eit nasjonalt prosjekt.

Fylkeskommunen legg til at dei gjennom revidering av leveranseavtalen mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen vil bli tydelegare på generell kontraktsoppfølging.

### 8.2.2 STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen har sendt over rutinar for kontraktsoppfølging for riksvegferjer. Disse rutinane inkluderer også avvikshandtering. Statens vegvesen seier at rutinane er utarbeidd for riksvegferjer, men det er også disse rutinane som skal gjelde for fylkesvegferjene som dei har kontraktsoppfølging for. Disse rutinane var ferdig utarbeidd i august 2015, og er enda ikkje vedtatt i Vegdirektoratet. Ein prosess for godkjenning er i gang no.

Prosessane som er levert frå Statens vegvesen sitt kvalitetssystem er:

- Prosess for oppfølging før oppstart av kontrakt
- Gjennomføring av driftsfasen fram til avslutning av kontrakt
- Prosesser for å lukke avvik ved oppstart av kontrakt

I møte med Statens vegvesen stilte vi spørsmål til korleis avvik blir handtert i det avviket oppstår. Vi kan ikkje sjå at dette er omtalt i dei leverte rutinane. Eit samandrag av kva Statens vegvesen uttrykker i møtet er presentert vidare i dette avsnittet. Dei svarer at dersom det er alvorlege hendingar, så er det etablert eigne rutinar for dette. Same dag som møtet var gjennomført var det ei hending der ei ferje i sambandet Hareid – Sulesund kjørte inn i kaia, og denne hendinga vart vurdert av ein slik karakter at fylkeskommunen vart kontakta og det vart drøfta korleis situasjonen skulle handterast. Det er ikkje etablert rutinar mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen for kva rolle fylkeskommunen skal ha i slike situasjonar og kva rutinar som skal gjelde når saker skal omtalast i media. Det er ikkje etablert ein eigen rutine for trafikantinformasjon ved avvik, men dette er regulert i ulike punkt i kontrakten.

På spørsmål om korleis avvik på andre forhold i kontrakten enn "innstilte avgangar" blir handtert, svarer Statens vegvesen at dei følgjer opp dei punkt som er regulert i kontrakten. Dei har avtale med eit selskap som til dømes kan kontrollere at faktisk kapasitet og liknande blir levert. Dei har også kontrollert i kva grad krava til universell utforming er innfridd i dei siste kontraktane med skriftleg tilbakemelding på nødvendige utbetringar.

I møte var vi også innom kva tiltak som blir gjort for å førebygge avvik. Statens vegvesen seier at det blir tatt tak i gjentakande hendingar og forhold dei elles ikkje er fornøgd med. Dei økonomiske konsekvensane ved avvik er regulert med ein faktor basert på grunnbeløpet i kontrakt (den faktiske kostnaden). Det blir reagert med trekk i godtgjersle når det inntreffer hendingar der operatør bevisst bryt kontrakten, som til dømes å ta ut eit fartøy på eit samband for å avhjelpe eit anna samband. For å førebygge avvik blir det også fokusert på å ha gode ruteplaner slik at krava i kontrakten ikkje er urimelige, og dermed vanskeleg for operatør å innfri. I bruttokontraktar er det lagt inn betydelege bøter på til dømes manglande billettering, dette for å hindre manglande billettering. Statens vegvesen legg til at operatørane er opptatt av sitt renommé og vil gjere sitt beste for å levere det som er bestilt.

Statens vegvesen sine avviksrapportar har ulik oppbygging for dei ulike kontraktane.

#### Fylkeskommunen si rolle i avvikshandteringa

Statens vegvesen seier at fylkeskommunen ikkje har definert si rolle i kontraktsoppfølginga i leveranseavtalen. Statens vegvesen har tatt initiativ til å invitere fylkeskommunen med på driftsmøter, slik at fylkeskommunen kan delta dersom dei ønskjer det.

Statens vegvesen seier også at det ikkje er etablert rutinar for avvikrapportering mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har ikkje hatt ei rolle i utarbeiding av dei nye rutinane for kontraktsoppfølging som skal gjelde frå og med 2015. Dette er eit prosjekt Statens vegvesen har gjennomført som ein del av kvalitetssystemet for vegar. Dette er eit internt dokument som skal på høyring i regionane og skal seinare vedtakast i etatsleiinga.

---

## 9 VURDERING OG TILRÅDING

---

I dei følgjande delkapitla finnes våre vurderingar for kvart av dei tre spørsmåla, og til slutt eit kapittel der vi har samla dei viktigaste tilrådingane.

### 9.1 SAMLA VURDERING AV KOSTNADER I FERJEDRIFTA

Innleiingsvis ser vi at det har vore ein kostnadsauke på 9 prosent for drift av fylkesvegferjene i perioden 2010 til 2014 dersom vi ser bort frå Volda – Folkestad. Ein stor del av auken ser vi frå 2013 til 2014. Til samanlikning viser kostnadsindeksen for innenriks sjøfart, fartøy ferjer ein auke på 13 prosent frå 2010 til 2014. Når vi ser framover i tid til prognoser og framskrivingar til og med 2016, finn vi at kostnadsauken frå 2010 til 2016 kan vere på 34 prosent. Dette basert på fylkeskommunen sitt budsjett for 2016.

#### 9.1.1 UTVIKLING I KOSTNADSKOMPONENTAR I MØRE OG ROMSDAL

Grunnbeløpa i kontraktane er stabile frå 2010 til 2013, mens vi frå 2013 til 2014 ser ein auke på 32 prosent. Dersom vi trekk ut Volda-Folkestad, som var fylkesvegsamband berre i 2014, ser vi ein kostnadsauke i same periode på 20 prosent. Når det gjeld tilleggskjøp og endringsordrar så vart beløpa for disse komponentane tredobla frå 2011 til 2012. Nedgangen i disse kostnadene som vi ser i 2014 er lik tilleggskjøp på Åfarnes-Sølsnes. Dette tilleggskjøpet vart inkludert i ny kontrakt som starta opp i 2014. Kostnader som følgje av nasjonale krav og føringar auka frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014.

#### 9.1.2 NØKKELOPPLYSNINGAR FOR UTLYSTE ANBOD I PERIODEN 2010 - 2014

Det er lyst ut fire anbod i perioden 2010 til 2014. Utvalte nøkkelopplysningar gir følgjande oppsummering:

- Det er kort tid frå signering til oppstart, fire månader på det minste og 1 år og 10 månader på det meste
- Det er dei same to tilbydarane i kvar konkurranse
- Det er eksisterande operatør som er valt som ny operatør
- Kontraksperioden varierer frå 4 til 7 år, opsjonsperioden frå 1 til 3 år
- Kontraktane går frå netto til brutto

For dei fire anboda som er lyst ut, så er det berre eit av dei som er fullt ut starta opp (Åfarnes – Sjølsnes). For dei tre andre anboda er det to strekingar som har starta opp (Volda-Folkestad og Brattvåg-Dryna-Fjørtoft-Harøya). Kostnadseffektar vil derfor bli meir synleg frå 2015.

### 9.1.3 KOSTNADSDRIVARAR I FERJEDRIFTA

I avsnitt 8.3.2 har vi illustrert og drøfta generelle trendar i kostnadskomponentane i ferjedrifta. Vegdirektoratet har kartlagt følgjande kostnadsdrivarar i ferjedrifta:

- Generell kostnadsauke for innsatsfaktorar
- Trafikkvekst og tilbudsauke
- Risiko
- Myndigheitskrav
- Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester
- I tillegg kan konkurranseforholdene med få aktører på tilbudssiden være en utfordring. Denne vil være av nasjonal karakter, og vi går som nemnt ikkje inn på dette i denne rapporten.

#### Generell kostnadsauke for innsatsfaktorar

For å sjå på utvikling av innsatsfaktorar i ferjedrifta i Møre og Romsdal har vi brukt data frå samband i Møre og Romsdal for å illustrere enkelte av komponentane. Dei viktigaste funna frå denne studien er:

- Kostnader på innsatsfaktorar har auka i perioden
- Kostnadsauken kan ikkje sjåast i budsjetta
- Kostnadene er høgare enn budsjettert allereie i dei første kontraktsåra
- Så snart vi ser eit gap mellom budsjetterte kostnader og faktiske kostnader, så varer dette gapet ut kontraktperioden
- Utfordringane med gap mellom budsjett og rekneskap kan skuldast at det er vanskeleg å estimere kostnader på faktorar som er utanfor selskapa sin kontroll (som til dømes prisutvikling på drivstoff)
- Kostnadsutviklinga er i stor grad lik SSB sin indeks

Gjennom intervju har vi blitt opplyst om at ferjeselskapa ikkje tener på kontraktane, og denne påstanden kan delvis forklarast med det vi har presentert om innsatsfaktorar i Møre og Romsdal. Vi ser spesielt tre komponentar som kan ha vore med på å påverke denne utviklinga, og det er:

- Den generelle utviklinga i personalkostnader og drivstoff
- Utfordring med å treffe på nivå på innsatsfaktorar når rekning på prisar skjer eitt eller fleire år før kontraktane startar opp
- Budsjettering og prising som ein del av dei strategiske vurderingane

Underskot i ferjedrifta kan ikkje halde fram, og det er ikkje overraskande at nyare ferjekontraktar har hatt ein betydeleg kostnadsauke. Det er grunn til tru at kostnadsauken i innsatsfaktorane kan vere med på å forklare kostnadsauken i dei nyaste ferjekontraktane.



### Trafikkvekst og tilbudsauke

Vegdirektoratet viser til at trafikkveksten for dagens 17 riksvegferjer i Norge har vore 60 prosent frå 2000 til 2015 (SVV 2014). Til samanlikning ser vi i Møre og Romsdal ein trafikkvekst på 10 prosent frå 2010 til 2015.

### Risiko

Dei sentrale risikoelementa i ei ferjekontrakt er trafikk- og inntektsutvikling, bruk av materiell(fartøy) etter avslutta kontrakt (kapitalkostnader) og driftskostnader (SVV 2014).

### Myndigheitskrav

Vegdirektoratet viser til at det etter kvar større skipskatastrofe kjem til nye krav i internasjonalt sikkerheitsregelverk, som til dels resulterer i kostnadskrevjande tiltak. Dei viser også til at samfunnets krav til universell utforming er krevjande, og at fullt ut universelt utforma ferjer blir oppnådd først ved nybygg(SVV 2014).

I vår dokumentanalyse basert på ferjebudsjetta for fylkesvegferjene finn vi at kompensasjon for auka kostnader som følgje av myndigheitskrav har auka frå 14 mill kroner i 2010 til 33 mill kroner i 2014. Årlege kostnader for krav som er grunna nasjonale krav og føringar, vil gå frå å vere synlege som kompensasjonsbeløp til å bli innarbeidd i kontraktbeløpet når nye kontraktar startar opp.

### Organisering og gjennomføring av kjøp av ferjetenester

I Oslo Economics si evaluering av konkurranseutsetting av riksvegferjedrifta så viser dei til at forvaltningsreforma 01.01.2010 resulterte i ein styrka fylkeskommune, men at det samstundes vart ei meir uoversiktleg oppdragsgivarside og ei ueinsarta kontraktsoppfølging (Oslo Economics 2012).

I samband med forvaltningsreforma vart organisering av innkjøp av ferjetenester i stor grad vidareført etter same modell som tidlegare, ved at det framleis er regionvegkontora som lyser ut/følgjer opp ferjekontraktane på vegne av fylkeskommunane. Den viktigaste forskjellen er at det tidlegare var regionvegkontora som kjøpte inn ferjetenester på vegne av ein aktør, Vegdirektoratet/Statens vegvesen. I dag er det framleis regionvegkontora som i stor grad kjøper inn ferjetenester, men no på vegne av kvar enkelt fylkeskommune. Enkelte fylkeskommunar har valt å kjøpe inn disse tenestene sjølv, enten via fylkeskommunen eller via eit administrasjonsselskap (som til dømes Skyss i Hordaland).

I ein rapport om anbudsordninga for lokale båtruter blir det tilrådd at det for dei ulike kontraktane (netto/brutto) blir gjort ein standardisering basert på "beste praksis" (Sunde m.fl, 2008). Dei seinaste åra har det vore utført eit arbeid med ein felles mal for konkurransegrunnlag for netto- og brutto-kontraktar for innkjøp av ferjetenester. Malar som sikrar eit felles utgangspunkt vil kunne bidra til meir forutsigbarheit for operatørane, og vil kunne motverke

opplevinga av ei meir uoversiktleg oppdragsgivarside og ei ueinsarta kontraktsoppfølging, slik som Oslo Economics omtalar i sin rapport.

Oslo Economics peiker også på at det er nødvendig med ei auka samordning på tvers av stat og fylkeskommunar i den vidare konkurranseutsettinga av ferjedrifta. Vegdirektoratet skriv at reforma sitt mål om å auke lokal påverknad har fungert på ein god måte, slik at koordinering internt i fylka har blitt betre. Dette meiner Vegdirektoratet har gått ut over koordinering nasjonalt (SVV 2014). Vi er kjent med at det er utarbeidd ein felles anbodsmal i samarbeid mellom Statens vegvesen og fylkeskommunane.

Gjennom kommunikasjon på e-post og møte med fylkeskommunen og Statens vegvesen, kan det vere grunn til å vurdere om ikkje systemet med fleire aktørar (Figur 1) gir utfordringar i forvaltning av ferjedrifta. Utfordring med fleire aktørar kan løysast på fleire måtar, der gode samhandlingsrutinar, tydelege rolleavklaringar og oversiktlege statusrapportar kan vere måtar å handtere dette på.

#### **9.1.4 KONSEKVEN SAR FOR FYLKET PÅ SAMFERDSELSOMRÅDET**

Det er knytt usikkerheit til nivået på statlege overføringar til fylkesvegferjene, men fylkeskommunen sine utrekningar kan tyde på at ferjedrift er betydeleg underfinansiert i Møre og Romsdal. Status i dag er at auka opprustingsmidlar fylkeskommunen har fått overført i 2016 er blitt brukt til mellom anna å finansiere ferjedrifta.

Dagens fordelingsnøkkel i rammetilskotsordninga/inntektsutjamninga synes ikkje å ta høgde for dei auka kostnadene i ferjedrifta, og reflekterer ikkje de faktiske kostnadene i fylket. Dagens fordelingsnøkkel er basert på talet på samband i eit fylke. Konsekvensar av nøkkelen/inntektssystemet for ferje, er at driftsnivået på ulike ferjesamband må vurderast. Dette inneber at reduksjon i driftsnivå på ferjesamband kan bli en konsekvens av manglande statlege overføringar.

Konsekvensane og utfordringane for fylket på samferdselsområdet som følgje av kostnadsauke i ferjedrifta er:

- Det er knytt usikkerheit til nivået på statlege overføringar til fylkesvegferjene, men fylkeskommunen sine utrekningar viser at ferjedrift er betydeleg underfinansiert i Møre og Romsdal. I 2016 er auka opprustingsmidlar (ca. 22 mill. kr) til veg blitt brukt til å finansiere m.a. ferjedrifta og auka lånekostnader ved investeringar (inkl. veginvesteringar). Dette kan medføre eit ytterlegare forfall på fylkesvegnettet.
- Dagens fordelingsnøkkel i rammetilskotsordninga/inntektsutjamninga synes ikkje å ta høgde for dei auka kostnadene i ferjedrifta, og reflekterer ikkje de faktiske kostnadene i fylket. Dagens fordelingsnøkkel er basert på talet på samband i eit fylke. Konsekvensar av nøkkelen/inntektssystemet for ferje, er at driftsnivået på ulike ferjesamband må vurderast. Dette inneber at reduksjon i driftsnivå på ferjesamband kan bli en konsekvens av manglande statlege overføringar.

### **9.1.5 INNTEKTSBORTFALL SOM FØLGJE AV EL-BIL PÅ FERJE**

Vi har ikkje studiar som direkte viser motivasjonen for å kjøpe og bruke el-bil, men i Figur 22 viser vi at det er i Sykkylven og Averøy el-bilandelen er høgast. Dette kan tyde på at fritak for el-bil på bompengar og parkering kan vere ein større motivasjon for å skaffe seg el-bil enn dei fordelane som eksisterer på ferje. Det er naturleg å tru at dei som skaffar seg el-bil også er brukarar av rabattkort (statistikk for dette føreligg ikkje). Det er dermed grunn til å vente at inntektsbortfallet for el-bil er nærare minimumsalternativet enn maksimumsalternativet.

Det kan også tyde på at dersom ein eig el-bil så har du 4,1 fleire turar med ferje kvart år enn om ein brukar "vanleg" bil (Figur 24 og Figur 25). Dette vil kunne medføre meirinntekter for ferjeselskapet, og er med på å redusere det utrekna mulege inntektsbortfallet i Tabell 8 og Tabell 9. Ei anna forklaring på at talet på reiser per el-bil er forholdsvis høgare enn talet på reiser per "vanleg bil" kan vere at det er dei som reiser mest målt i antal turar, som kjøper el-bil.

### **9.2 VURDERING AV GRAD AV INNFRIDD MINSTESTANDARD**

Som denne kartlegginga viser er det berre 40 prosent av fylkesvegferjesambanda og 50 prosent av årleg ÅDT PBE som innfrir krava for fylkesvegferjesambanda i ferjestandarden. Det er god score på 95 prosent for kapasitet, mens det er noko å gå på når det gjeld frekvens og forutsigbarhet.

Det er verd å merke seg at minstestandarden for nye kontraktar heller ikkje er innfridd, sjølv om disse kontraktane vart utarbeidd og inngått etter at fylkeskommunen tok over dei tidlegare riksvegferjene. For Åfarnes- Søsnes, som starta i 2014, gjeld dette frekvens, forutsigbarhet og nattestengd. Nordøyane som starta opp i 2015 har ikkje innfridd minstestandard når det gjeld frekvens for sambandet Brattvåg-Dryna. For Nye Ytre Sunnmøre er minstestandarden innfridd bortsett frå frekvens for Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya. For Voldsfjorden er minstestandard innfridd for Volda – Lauvstad, men ikkje for Volda – Folkestad (riksvegsamband).

Det kan sjå ut til at det har vore fokus på å få kapasiteten opp på eit tilfredstillande nivå, mens krav om forutsigbarhet og frekvens har måtta vike når prioriteringane vart gjort. I det pågåande arbeidet med ny ferjestandard for Møre og Romsdal vil vi tilrå at det blir vurdert om ei rangering av dei ulike kriteria innan dei ulike kategoriane kan vere eit alternativ. Dette sidan det kan sjå ut til at det er krevjande å få innfridd alle elementa i ferjestandarden for kvar ferjestrekning.

### **9.3 VURDERING AV AVIKSHANDTERINGA**

Våre vurderingar av dei skriftlege rutinane som Statens vegvesen har utarbeidd, er at det ser ut til at kommunikasjon internt i Statens vegvesen og mot operatør ser ut til å vere ivaretatt frå kontraktsignering til oppstart av kontrakt og i driftsfasen når det gjeld rapportering av avvik. Det ser ut til at skriftlege rutinar for kommunikasjon i det eit avvik oppstår ikkje er etablert. Dette gjeld rutinar både frå kontraktsoppfølging til operatør, publikumsinformasjon og eventuell rolleavklaring mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen. Vi har likevel inntrykk av at rutinar eksisterer, men mangel på skriftlege rutinar kan bidra til ulik handtering av dei forskjellige kontraktane basert på kven som følgjer opp både på etatsnivå og personnivå.

Vårt inntrykk er på dei områda der skriftlege rutinar er etablert, så vil disse vere tilstrekkelege. Rolleavklaring og rapporteringsrutinar mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen bør inkludert for at avvikshandteringa skal vere komplett.

Vi har avdekkja følgjande forhold som bør vurderast. I tilknytning til kvart kulepunkt med forhold som kan/bør utbetrast er det lista opp forslag til tiltak:

- Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør vidareutvikle dei allereie utarbeidde rutinane, slik at fylkeskommunen sin rolle i avvikshandteringa blir definert.
  - Rutinane frå Statens vegvesen sitt kvalitetssystem bør også vere fylkeskommunen sine rutinar.
  - Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør utvide rutinebeskrivinga slik at fylkeskommunen si rolle blir definert
- Utarbeiding av skriftlege rutinar for avvikshandtering med det same eit driftsavvik oppstår.
  - Skriftlege rutinar for oppfølging av operatør ved avvik med det same avviket oppstår bør etablerast.
  - Skriftlege rutinar for varsling internt i organisasjonen med oppfølging, og rutinar for varsling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen.
  - Rolleavklaring mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen bør vere ein del av disse rutinane.
- Førebygging av avvikssituasjonar
  - Vi har inntrykk av at det ikkje er eit bevisst forhold til og/eller systematisk tilnærming til dette. Her vil vi tilrå at kontraktsoppfølgjar vurderer å etablere eit system der ein for kvart samband og kontrakt har oversikt over avvik som har oppstått i perioden. Ei slik oversikt vil kunne bidra til at ein ved neste utlysing kan vurdere om det er tiltak/justering av neste konkurransegrunnlag som vil førebygge dei gjentekne avvika som har vore i sambandet.
- Avviksrapportar
  - Felles mal for avviksrapportar bør brukast både av fylkeskommunen og Statens vegvesen. Dette vil gjere det lettare å bruke informasjonen til å sjå strekningar i forhold til kvarandre, og å utarbeide oversikter for alle ferjesambanda i fellesskap. Avviksrapportar for alle ferjesambanda vil også kunne brukast for å sjå om det er element i kontrakt/konkurransegrunnlag som bør endrast eller leggst til, eventuelt element som bør fjernast.

Når rutinane no er vurdert, og vi har kome med forslag til tiltak på dei punkta der vi meiner det er forbettringspotensiale, så vil det i neste fase vere viktig å etablere eit system som sikrar at dei etablerte rutinane blir brukt.

Det bør også vurderast i fylkeskommunen sin nye ferjestandard kva som er definisjonen på eit avvik, og kva avvik fylkeskommunen ønskjer å følgje opp i komande kontraktar.

## 9.4 TILRÅDINGAR

### Kostnadsutviklinga

- Med bakgrunn i usikkert nivå på dei statlege overføringane bør fylkeskommunen få stadfesta kva nivå det er på overføringar til ferjedrift i fylka. I tillegg kan det være grunn til å foreslå ovanfor nasjonale myndigheiter å få utarbeidet ein revidert fordelingsnøkkel for tilskot til ferjedrifta.
- Arbeidet med konkurransegrunnlag for dei komande ferje anboda blir svært viktig for å forsøke å motverke den venta kostnadsauken. Her bør fylkeskommunen bruke all kjent informasjon, både om lokale forhold og om generelle utviklingstrekk i ferjemarknaden, for å gjere dei nødvendige strategiske vurderingane for krav i anboda. Disse strategiske vurderingane må også innehalde ein vurdering av i kor god tid før oppstart eit anbod skal lysast ut, og korleis anbodspakkene blir utforma.

### Minstestandard

- I det pågåande arbeidet med ny ferjestandard for Møre og Romsdal vil vi tilrå at det blir vurdert om ei rangering av dei ulike kriteria innan dei ulike kategoriane kan vere eit alternativ.

### Avvikshandtering

- Fylkeskommunen og Statens vegvesen bør vidareutvikle dei allereie utarbeidde rutineane, slik at fylkeskommunen sin rolle i avvikshandteringa blir definert.
- Utarbeiding av skriftlege rutinar for avvikshandtering med det same eit driftsavvik oppstår.
- Meir bevisst haldning til førebygging av avvikssituasjonar
- Felles mal for avviksrapportar

### Generelt

- Etablering av eit system på informasjonslagring som sikrar informasjonsflyt internt i organisasjonane, og informasjonsflyten mellom disse.
- Eit lett tilgjengeleg system for lagring av systematisk framstilt informasjon om kostnader i ferjedrifta.

---

## 10 HØYRING

---

Det har vore gjennomført høyringsprosess der Fylkesrådmannen skal ha mulegheit til å uttale seg skriftleg til rapporten. Det vart også gjennomført eit høyringsmøte der samferdselsavdelinga i fylkeskommunen og Statens vegvesen var til stades. Høyrings svar er mottatt frå samferdselssjefen i fylkeskommunen, og dette er vedlegg B til denne rapporten.

Høyringsssvar og fleire av kommentarane frå høyringsmøtet er tatt til følgje, og rapporten er oppdatert med bakgrunn i disse. I avsnitta under omtalar vi kort endringar som er gjort.

I høyringsrunden kom det ikkje fram informasjon om feil i faktagrunnlaget som ga grunnlag for å endre konklusjonar i rapporten. Det kom uttale frå Statens vegvesen i forhold til rutinar for trafikantinformasjon i samband med driftsavvik, noko som medfører at vi tar ut kulepunkt under ein av konklusjonane. Dette er eit underpunkt, og påverkar ikkje vår tilråding på overordna nivå. Vi ser at rutinar for trafikantinformasjon er handtert gjennom ulike punkt i kontrakten, og dette må kunne definerast som ei skriftleg rutine.

Både kommentarar frå Fylkesrevisjonen og høyringsssvar frå fylkeskommunen påpeiker uklarheiter i enkelte av figurane, og dei ber om endring på disse. Dette gjeld både fargebruk i figurar, og at enkelte figurar var vanskeleg å forstå. Alle disse kommentarane er tatt til følgje, og vi har valt ein fargepalett som er lettare å lese i endeleg versjon. I høyringsmøte kom det også fram at to av figurane sa det same, men den eine kunne vere krevjande å forstå. I skriftleg innspel bad fylkeskommunen om at ein av figurane vart tatt ut, fordi den var uklar. Dette er også tatt til følgje.

I høyringsmøte presenterte Møreforsking Molde ein figur som viste løyvingar over statsbudsjettet til riksvegferjedrifta i Norge. Det var vår intensjon å innarbeide denne figuren i endeleg versjon, med den hensikt å vise kostnadsutviklinga i andre deler av ferjedrifta. Fylkeskommunen har i sitt høyringsinnspel bedt om at denne figuren vart tatt inn i rapporten, noko som også er tatt til følgje.

Det var også reaksjonar i høyringsmøte, og i skriftleg innspel, til vår bruk av fargekodar for å vise om minstestandard er innfridd eller ikkje. Vi gikk gjennom vår vurdering på nytt, og kom fram til at vi forenkla fargekodane. Bruken av den tidlegare gule fargen vart brukt i tilfelle der det var marginale avvik frå krava i ferjestrategien, men den gule fargen var rekna som "krav innfridd". Vår endring av fargekodar medførte ikkje endring i hovudkonklusjonane i kapitlet om at 40 prosent av fylkesvegferjesambanda innfrir minstestandard, noko som utgjør 50 prosent av ÅDT PBE. Noko av utfordringa med å måle i kva grad minstestandard er innfridd, har vore at det ikkje er utarbeidd tydelege definisjonar for dei ulike kriteria i gjeldande ferjestrategi.

Det er lagt til tekst og referansar på dei andre områda som fylkeskommunen hadde innspel til, og vi håpar no at lesbarheit og forståelegheit er blitt betra. Dette er ein rapport med mykje informasjon, og figurar og tabellar må sjåast i samanheng for å få tak i alle nyansar.

Eit svar på dei kommentarane som er knytt til prosess, både frå fylkeskommunen og Statens vegvesen, er utanfor mandatet for denne rapporten. Vi kan likevel leggje til at det på bakgrunn av høyringsssvara kan vere grunn til å vurdere om dei etablerte rutinane for gjennomføring av revisjonar i avdelingar med tunge driftsoppgåver har tilstrekkelege tidsrammer, og om slike revisjonar må planleggast i samråd med den avdelings som skal reviderast. Det er også grunn til å sjå på rutinar for korleis ein skal inkludere ein ekstern aktør i revisjonen, slik som Statens vegvesen v/ferjeseksjonen har vore her.

---

## 11 REFERANSAR

---

Grønn bil (2015), Statistikk, [www.gronnbil.no](http://www.gronnbil.no)

Møre og Romsdal fylkeskommune (2012), Forvaltningsrevisjon 2/2012, Samhandlinga med Statens vegvesen – bestillarfunksjon og kontraktsoppfølging

Møre og Romsdal fylkeskommune (2015), Fylkesstatistikk 2015, <http://mrfylke.no/Tenesteomraade/Plan-og-analyse/Statistikk-og-analyser/Fylkesstatistikk>

Nasjonal Transportplan 2010-2019, Meld.St.16 (2008-2009)

Nasjonal transportplan 2014-2023, Meld.St.26 (2012-2013)

Norsk Elbilforening (2015), "Elbilsalget flater ut", <http://elbil.no/nyheter/statistikk/3618-elbilsalget-flater-ut>

Oslo Economics, 2012, Konkurransetutting av riksvegferjedriften – på rett kjøp?

Statens vegvesen, Ferjedatabanken

Statens vegvesen, 2010, Håndbok 157. Ferjestatistikk 2009.

Statens vegvesen Vegdirektoratet 2014, Brev "Utvikling i ferjedriften og strategi for fremtidig kjøp av ferjetjenester" datert 02.12.2014.

Statistisk Sentralbyrå, KOSTRA, <https://www.ssb.no/offentlig-sektor/kostra>

Sunde, Øyvind, Husdal, Jan og Bråthen, Svein, 2008, Anbud i fylkeskommunale båtruter

Verksemda til Avinor AS. Meld. St. 38 (2012-2013). <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-38-0122013/id726264/?q=regularitet&ch=1>

---

## 12 VEDLEGG

---

Vedlegg A: I kva grad ferjesambanda i Møre og Romsdal innfrir minstestandard

Vedlegg B: Høyringssvar frå Møre og Romsdal fylkeskommune

# Vedlegg A: I kva grad ferjesambanda i Møre og Romsdal innfrir minstestandard

## Innhald

Metode og fargekodar.....	1
Nye Ytre Sunnmøre .....	2
Voldsfjorden .....	4
Fylkesvegferjer .....	5
Midtre Sunnmøre .....	6
Indre Sunnmøre.....	7
Nordøyane.....	9
Romsdalspakken/Sølsnes-Åfarnes .....	10
Nordmørspakken.....	12

## Metode og fargekodar

Vi har definert fylkeskommunen sin minstestandard til å vere gjeldande ferjestrategi for Møre og Romsdal (Ferjestrategi for Møre og Romsdal 2006-2015). Metoden har vore å gå gjennom alle ferjestrekningar for å kartlegge kva krav som gjeld for strekningane slik det er omtalt i ferjestrategien, deretter har vi sett kva som er definert i kontrakten og etter det har vi gått gjennom rutehefta for å sjå på kva som faktisk blir levert. For tal og %-vis del på attståande bilar (definert som "kapasitet" i ferjestrategien) har vi lagt til grunn ferjestatistikken frå Møre og Romsdal fylkeskommune.

Vi har tatt i bruk følgjande fargekodar for å illustrere i kva grad minstestandarden er innfridd.

Krav lågare enn faktisk score/tilbod

Krav innfridd eller marginale avvik frå krav

Krav ikkje innfridd

Krav ikkje definert i ferjestrategien

Begge nyansane av grønt er rekna som oppfylt, raudt er ikkje oppfylt og grå symboliserer at det ikkje er definert krav til dette sambandet i ferjestrategien.



## Nye Ytre Sunnmøre

Larsnes-Åram-Voksa- Kvamsøya	Klasse: -*	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Nye Ytre Sunnmøre: 01/2015-12/2021			
		Kriterier			
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens (fra same kai)	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt (maks ventetid in timer)
Krav MRFK*	15*	2%*	13*	-	-
Kontrakt (Ytre SM)	06:25-23:30	0,5%	10		
Kontrakt (Nye Ytre SM)	06:25-00:30	0,5%	10		
Rutehefte 05/2014-01/2015	06:25-00:30	0,5%	10		
Rutehefte 05/2015-04/2016	06:25-(00:30)**	0,5%	10**		

\* Ikke definert, antatt Rv3 9001-20000m; \*\* Ikkje natt til måndag – 06:25-22:00, 9 avganger

Årvika - Koparneset	Klasse: RV2	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Nye Ytre Sunnmøre: 01/2015-12/2021			
		Kriterier			
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt (Ytre SM)	04:45-23:30	1%	32	05:45-09:15 10:15-13:45 14:45-19:15	5,25
Kontrakt (Nye Ytre SM)	04:30-23:30	1%	34	06:00-12:00 13:00-21:00	5
Rutehefte 05/2014-01/2015	04:30-23:30	1%	32	05:45-09:15 10:15-13:45 14:45-19:15	5
Rutehefte 05/2015-04/2016	04:30-23:30	1%	34	06:00-12:00 13:00-21:00	5

Hareid - Sulesund		Klasse: RV1	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Nye Ytre Sunnmøre: 01/2015-12/2018		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt (Ytre SM)	00:30- 23:30	1,4%	36	05:30-19:30	2
Kontrakt (Nye Ytre SM)	00:30- 23:15	1,4%	36	06:15-20:15	2
Rutehefte 05/2014- 01/2015	00:45- 23:30	1,4%	36	05:30-19:30	1,75
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:45- 23:30	1,4%	36	05:30-19:30	1,75
Tilleggsavtale 08/15-*	00:45- 23:30	1,4%	48	05:30-20:30	1,75
Norled- nettsiden*	00:45- 23.30	1,4%	48	05:30-20:30	1,75

\* reserve-ferga Norled

## Voldsfjorden

<b>Volda- Lauvstad</b>		Klasse: RV32	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Voldsfjorden: 01/2015-12/2019		
		Kriterier			
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	16	2%	16	-	-
Kontrakt (Ytre SM)	06:00-22:55	0,1%	16		
Kontrakt (Voldsfjorden)	06:00-22:50	0,1%	16		
Rutehefte 05/2014-04/2015	06:00-22:50	0,1%	16		
Rutehefte 05/2015-04/2016	06:00-22:50	0,1%	16		

<b>Volda - Folkestad</b>		Klasse: S2	Voldsfjorden: 01/2013-12/2019		
		Kriterier			
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt	05:15-23:15	0%	32	05:15-18:15	6
Rutehefte 05/2014-04/2015	05:15-23:15	0%	32	05:15-12:45 14:15-19:15	6
Rutehefte 05/2015-04/2016	05:15-23:15	0%	32	05:30-12:45 14:15-19:15	6

## Fylkesvegferjer

<b>Hundeidvik - Festøy</b>	Klasse: -*		Fylkesvegferje: 01/2012-12/2021		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens (fra same kai)	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt (maks ventetid in timer)
Krav MRFK*	16*	2%*	16*	-	-
Kontrakt	05:50-19:50	0%	15		
Rutehefte 05/2014-04/2015	05:50-19:50	0%	15		
Rutehefte 05/2015-04/2016	05:50-19:50	0%	15		

\* Ikke definert, antatt Rv3 4001-9000m;

<b>Småge - Ona</b>	Klasse: -*		Fylkesvegferje: 01/2012-12/2021		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens (fra same kai)	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt (maks ventetid in timer)
Krav MRFK*	-	2%*	-	-	-
Kontrakt		0,4%			
Rutehefte 05/2014-01/2015		0,4%			
Rutehefte 05/2015-04/2016		0,4%			

\* Ikke definert, antatt RV4;

<b>Molde - Sekken</b>	Klasse: -*		Fylkesvegferje: 01/2012-12/2021		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens (fra same kai)	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt (maks ventetid in timer)
Krav MRFK*	-	2%*	-	-	-
Kontrakt		0%			
Rutehefte 05/2014-01/2015		0%			
Rutehefte 05/2015-04/2016		0%			

\* Ikke definert, antatt RV4

## Midtre Sunnmøre

<b>Festøya - Solavågen</b>		Klasse: S1	Midtre Sunnmøre: 01/2011-12/2018		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt	00:20- 23:15	0,2%	41	06:30-20:15	2
Rutehefte 05/2014- 05/2015	00:40- 24:00	0,2%	42	06:30-22:20	1,5
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:40- 24:00	0,2%	42	06:30-22:20	1,5

<b>Ørsneset - Magerholm</b>		Klasse: Rv1	Midtre Sunnmøre: 01/2011-12/2018		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt	00:00- 23:00	0,2%	56	05:50-21:30	1,5
Rutehefte 05/2014- 05/2015	00:00- 23:10	0,2%	56	05:40-21:30	1,3
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:00- 23:10	0,2%	56	05:40-21:30	1,3

## Indre Sunnmøre

<b>Sæbø - Leknes</b>		Klasse: RV31	Indre Sunnmøre: 01/2012-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	17	2%	25	-	-
Kontrakt	06:05- 22:15	0,0%	19		
Rutehefte 05/2014- 04/2015	06:05- 22:15	0,0%	19		
Rutehefte 05/2015- 04/2016	06:05- 22:15	0,0%	19		

<b>Stranda - Liabygda</b>		Klasse: RV2	Indre Sunnmøre: 01/2012-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	06:00- 23:00	1,4%	30	07:30-12:00 13:00-19:30	7
Rutehefte 11/2014- 01/2015	06:00- 23:00	1,4%	30	06:00-20:30*	7
Rutehefte 05/2015- 04/2016	06:00- 23:00	1,4%	30	07:45-18:45	7

\* endringsordre nr. 4 – 'gjelder kun for perioden fra og med 1. nov. 2014 til og med 30.apr. 2015'

<b>Eidsdal – Linge</b>		Klasse: RV2	Indre Sunnmøre: 01/2012-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	06:15- 22:45	7%	29	06:15-13:15 14:15-18:45	7,5
Rutehefte 11/2014- 04/2015	06:15- 22:45	7%	29	06:15-13:45 14:45-19:15	7
Rutehefte 05/2015- 04/2016	06:15- 22:45	7%	29	06:15-13:45 14:45-18:15	7,5

## Nordøyane

Skjeltene - Haramsøya		Klasse: RV32	Ytre Sunnmøre: 01/2008-12/2014 Nordøyane: 01/2015-12/2018		
Kriterier					
	Opningstid in timer (Skjeltene-Haramsøya)	Opningstid in timer (Haramsøya-Skjeltene)	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai (Skjeltene-Haramsøya)	Frekvens fra same kai (Haramsøya-Skjeltene)
Krav MRFK	16	16	2%	16	16
Kontrakt (Ytre SM)	10:30-22:10* 06:25-23:00**	08:20-19:50* 05:50-22:25**	1,4%	8* 16**	5* 16**
Kontrakt (Nordøyane)	07:10-23:20* 06:20-23:20**	08:20-20:00* 05:45-22:40**	1,4%	16* 27**	11* 27**
Rutehefte 05/2014-01/2015	06:35-23:00	08:20-19:50* 06:00-22:25**	1,4%	5* 15**	3* 15**
Rutehefte 05/2015-04/2016	06:20-23:20	07:10-20:00* 05:45-22:40**	1,4%	16* 27**	13* 27**

\* kun direkte; \*\* via Lepsøya

Brattvåg - Dryna		Klasse: RV32	Nordøyane: 01/2014-12/2018		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	16	2%	16	-	-
Kontrakt	06:55-23:15	0,2%	13*		
Rutehefte 05/2014-04/2015	06:55-23:15	0,2%	13*		
Rutehefte 05/2015-04/2016	06:55-23:15	0,2%	13*		

\*Brattvåg- Dryna / Dryna- Brattvåg: 14



## Romsdalspakken/Sølsnes-Åfarnes

<b>Solholmen - Mordalsvågen</b>		Klasse: RV2	Romsdalspakken: 01/2010-12/2019		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	00:20-23:40	0,1%	29*	09:15-14:45 15:20-17:50	5,4
Rutehefte 11/2014-01/2015	00:20-23:40	0,1%	30	09:15-13:15 14:15-14:45 15:20-18:30	5,4
Rutehefte 05/2015-04/2016	00:20-23:40	0,1%	30	09:15-13:15 14:15-14:45 15:20-18:30	5,4

\* endringsordre 5: 30

<b>Aukra-Hollingsholmen</b>		Klasse: RV2	Romsdalspakken: 01/2010-12/2019		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	00:25-23:55*	0,2%	34**	06:15-17:45	5,1
Rutehefte 11/2014-01/2015	00:25-23:55*	0,2%	35	06:15-11:45 12:30-19:30	5,1
Rutehefte 05/2015-04/2016	00:25-23:55*	0,2%	35	06:15-11:45 12:30-19:30	5,1

\*kun hvis nattestengt/maks ventetid inkludert; \*\*inkluderer endringsordre 6

<b>Molde - Vestnes</b>		Klasse: S1	Romsdalspakken: 01/2010-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt	00:30-23:15	2,3%	37	05:15-19:45	1,75
Rutehefte 05/2014- 05/2015	00:30-23:15	2,3%	37	06:45-19:45	1,5
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:30-23:15	2,3%	45	06:45-19:45	1,5

<b>Sølsnes - Åfarnes</b>		Klasse: Rv1	Sølsnes-Åfarnes: 01/2014-12/2018		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
(Kontrakt RD-pakken -2014)	00:15- 23:45	1,2%	36*	06:30-11:00 11:45-13:15 14:00-18:00 19:30-21:00	4,5**
Kontrakt 01/2014- 12/2018***	00:15- 23:45	1,2%	36	08:15-10:45 14:30-15:00 15:35-16:35 17:45-18:45 20:00-21:00	4,5**
Rutehefte 05/2014- 05/2015	00:15- 23:45	1,2%	36*	08:15-10:45 14:30-15:00 15:35-16:35 17:45-18:45 20:00-21:00	4,5**
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:15- 23:45	1,2%	36*	08:15-10:45 14:30-15:00 15:35-16:35 17:45-18:45 20:00-21:00	4,5**

\* Mandager: 35; \*\* Mandager: 5; opsjon på to-ferjeløsning med 00:00-23:30, 52 avganger, 05:00-00:00 ½ t. faste avganger og 4,5 t. nattestengt

## Nordmørspakken

<b>Kvanne-Røkkum</b>	Klasse: RV2		Nordmørspakken: 01/2012-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	05:15- 23:30	0,2%	34	06:00-13:00 14:00-21:00	5,75
Rutehefte 11/2014- 04/2015	05:15- 23:25	0,2%	34	06:00-18:30	5,75
Rutehefte 05/2015- 04/2016	05:15- 23:25	0,2%	34	06:00-18:30	5,75

<b>Halsa - Kanestraum</b>	Klasse: S2		Nordmørspakken: 01/2012-12/2019		
	Kriterier				
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	24	2%	38	06:00-21:00	2
Kontrakt	00:00- 23:00	2,2%	38	07:30-22:00	1,5
Rutehefte 05/2014- 05/2015	00:00- 23:00	2,2%	39	07:30-22:20	1,5
Rutehefte 05/2015- 04/2016	00:00- 23:00	2,2%	40	07:30-22:00	1,5

<b>Arasvika - Hennset</b>		Klasse: RV31	Nordmørspakken: 01/2012-12/2019		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	17	2%	25	-	-
Kontrakt	06:00- 22:20	0%	22		
Rutehefte 05/2014- 04/2015	06:00- 22:20	0%	22		
Rutehefte 05/2015- 04/2016	06:00- 22:20	0%	22		

<b>Seivika - Tømmervåg</b>		Klasse: RV2	Nordmørspakken: 01/2012-12/2019		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	19	2%	32	07:00-20:00	5
Kontrakt	05:20- 23:25	1%	32	07:00-19:30	5,9
Rutehefte 11/2014- 04/2015	05:00- 23:25	1%	32	06:00-19:00	5,5
Rutehefte 05/2015- 04/2016	05:00- 23:25	1%	32	06:00-19:00	5,5

<b>Edøya - Sandvika</b>		Klasse: RV32	Nordmørspakken: 01/2012-12/2019		
Kriterier					
	Opningstid in timer	Kapasitet Gjenstående bilar 2014	Frekvens fra same kai	Forutsigbarhet (Faste Avganger ½ t.)	Nattestengt maks ventetid in timer
Krav MRFK	16	2%	16	-	-
Kontrakt	06:00- 23:45	0,4%	17		
Rutehefte 05/2014- 04/2015	04:50- 23:45	0,4%	19		
Rutehefte 05/2015- 04/2016	04:50- 23:45	0,4%	19		



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Møreforskning Molde AS, ved Hilde Johanne Svendsen  
Britvegen 4  
6410 MOLDE

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		74199/2015/216	Stig Helle-Tautra, 71 25 8? ??	17.11.2015

## Høring - Forvaltningsrevisjon av ferjeanboda i Møre og Romsdal

Etter ein gjennomgang av rapportutkastet, ønskjer vi å kommentere følgjande forhold:

### Prosess:

Revisor skriv på side 12 under Generelt at «*Det har vore krevjande innsamling av grunnlagsdata i dette oppdraget. Leveransar som ikkje har vor komplette har forseinka arbeidet i prosjektet.*» Samferdselsavdelinga ønskjer her å leggje til at bestillingane også var litt uklare i startfarsen av prosjektet. I tillegg er Samferdselsavdelinga og Ferjeseksjonen eit driftsmiljø der dagleg drift ofte må prioriterast og det er ikkje ledig kapasitet til å svare raskt på revisor sine spørsmål.

Samferdselsavdelinga meiner at oppdragsgivar burde gitt revisor forsvarlege fristar for å få gode leveransar og gode høringsfristar for involverte partar. Ein høringsfrist på ei veke er etter vårt syn for lite tid for å gi presise og gode innspel.

### Figur 2:

Figuren viser kostnadsutviklinga på ferje i Norge, inndelt i fylke. I den samanheng bør det visast til tabell 4 som er ein oversikt over utlyste anbod i perioden 2010-2014. Av denne ser vi samanfall mellom kontraktperiode og prisar.

### Figur 7 til 10.

Vi viser til omtale i høringsmøte, der samferdselsavdelinga meiner at det i figurane bør nyttast beløp i staden for indeks.

### Kostnadsdrivarar i ferjedrifta:

Kapittel 6.3.3 frå side 31 og utover. Samferdselsavdelinga meiner det er vanskeleg å lese kva for budsjett det nyttast og kva for rekneskapstall det visast til. Etter høringsmøtet forstår vi at det gjeld sambandsbudsjett og sambandsrekneskap, og dette må presiserast i teksten. Samferdselsavdelinga forstår no kva revisor ønskjer å presentere men vi meiner kapittelet er krevjande å lese.

I same kapittel, side 37, viser revisor til en rapport utarbeidd av Oslo Economics. Her står det at det blei meir oversiktlig for oppdragsgivarside og ei ueinsarta kontraktsoppfølging. Samferdselsavdelinga skjønner ikkje kva som blei uoversiktlig og for kven?

Samferdselsavdelinga meiner at det ikkje er størrelsen på ferjeinnkjøpsmiljøet som er avgjerande. Med ein lokal plassering av innkjøp vil Møre og Romsdal fylkeskommune vere ein meir treffsikker bestillar med lokal påverknad. Samferdselsavdelinga gjennomfører også store innkjøp innanfor buss og hurtigbåt, og Møre og Romsdal fylkeskommune har med dette eit stort fagmiljø på innkjøp. Lokal innkjøpsfunksjon kan med dette sjå heile reisekjeda under ett og sjå på tvers med omsyn på optimale innkjøp knytt til hurtigbåt, ferje og buss.

Figur 19:

Vi meiner jfr høringsmøtet at figur 19 Indekserte tal for samferdselsområdet (side 36) bør takast ut. Tabell 18 syner etter vår meining utviklinga betre.

Minstestandard:

Revisor knyt på side 47 minstestandarden opp mot gjeldande ferjestrategi for Møre og Romsdal. Denne gjeld frå 2006 til 2015 og vart utarbeidd lenge før Møre og Romsdal fylkeskommune tok over dei nye fylkesvegferjesambanda. Kravspesifikasjonen på alle anbod er politisk behandla før konkurranseutsetting.

Revisor har skjematisk satt opp om sambanda har opningstid ihht ferjestandarden. Revisor har konkludert med at målet om 24 timars opningstid ikkje er nådd når siste tur før midnatt er 23:15 og første tur over midnatt er 00:30. Vi vil minne om at ferja treng minst 30 minutt for å stenge ned og vi meiner dette blir direkte misvisande. Samferdselsavdelinga ber revisor revurdere sitt vurdering på opningstid.

Tabellar:

Høyringsutkastet inneheld fleire figurar med om lag like farger på linjer. For å betre lesevennlegheita til rapporten ber vi om at fargebruk vert gjennomgått.

Rammeutvikling riksvegferjesamband:

Møreforskning la i høringsmøtet fram ein tabell som syner utvikling av statleg ramme for drift av riksvegferjesamband. Den syner at staten fullt ut kompenserer auka kostnader i eigne samband, mens Møre og Romsdal fylkeskommune har store finansieringsutfordringar på ferjedrifta. Vi ber om at revisor tek inn denne tabellen i endeleg rapport.

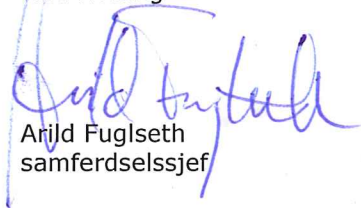
Statens vegvesen:

Samferdselsavdelinga viser til motteke notat frå Statens vegvesen om Forvaltningsrevisjon ferjeandbud.

Konklusjon:

Samferdselsavdelinga kan slutte seg til hovudkonklusjonane i rapporten. Møre og Romsdal fylkeskommune vil arbeide for å komme ut med nye anbod til riktig tid.

Med helsing



Arild Fuglseth  
samferdselssjef



Stig Helle-Tautra  
seksjonsleiar



## Statens vegvesen

Møre og Romsdal fylkeskommune  
Postboks 2500  
6404 MOLDE

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region midt	Knut Arve Orten Lie / 95943858	15/222143-2		17.11.2015

### Forvaltningsrevisjon ferjeandbud

Vi viser til rapport 'Forvaltningsrevisjon av ferjeandboda i Møre og Romsdal' (kommentarutgave 0.9).

På høringsmøte 16. november ble vi bedt at eventuelle kommentarer gis fra Statens vegvesen Region midt til Møre og Romsdal fylkeskommune.

Vi støtter Møreforskning sitt utsagn (side 12) at det har vært krevende innsamling av dokumentasjon. Det har vært særdeles korte tidsfrister og vi antar at dette påvirker kvaliteten i revisjonen. Dette er ikke forhold som Møreforskning råder over. Revisjonen er ikke varslet slik ledelsen i Statens vegvesen Region eller ansatte i Ferjeseksjonen har hatt reell mulighet til å planlegge ressursinnsatsen i denne saken.

I forhold til rapportens kapittel om avvikshåndtering (side 12) ønsker vi kort å forklare hvordan kommunikasjon foregår når avvik oppstår. Med avvik forstår vi driftsavbrudd som medfører innstilte avganger fra gjeldende ruteplan.

Når driftsavbrudd oppstår skal publikum varsles av operatør. Dette er hjemlet i kontraktene. Operatør har rutiner som først og fremst innebærer varsel til Vegtrafikksentralen. I tillegg har operatørene abonnementstjenester som varsler publikum via sms og/eller epost.

Ferjeseksjonen mottar epostvarsel som internt loggføres i påvente av avviksrapport. Operatørene sender månedlige avviksrapporter til Statens vegvesen Region midt som er kontraktforvalter. Eventuelle innstilte avganger fremkommer på avviksrapportene. Disse kvalitetssikres av Ferjeseksjonen mot intern logg og andre informasjonskilder. Deretter gjennomføres et trekk for ikke gjennomførte avganger i henhold til kontrakt. Dette kan skje månedlig, kvartalsvis eller årlig i forbindelse med årsoppgjør.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Postboks 2525  
6404 MOLDE

Telefon: 02030  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Fylkeshuset, Julsundvegen 9, 3. etg.  
6412 MOLDE

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap  
9815 Vadsø

I den grad det er usikkerhet eller tvil om innstilte avganger, skal dette være tema på driftsmøtene mellom operatør og Ferjeseksjonen.

Styringsseksjonen  
Med hilsen

Tone Brunvoll  
seksjonsleder

Knut Arve Orten Lie  
seniorrådgiver

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*



# PUBLIKASJONER AV FORSKERE TILKNYTTET HØGSKOLEN I MOLDE OG MØREFORSKING MOLDE AS

[www.himolde.no](http://www.himolde.no) – [www.moreforsk.no](http://www.moreforsk.no)

**2013 - 2015**

Publikasjoner utgitt av høgskolen og Møreforskning kan kjøpes/lånes fra  
Høgskolen i Molde, biblioteket, Postboks 2110, 6402 MOLDE.  
Tlf.: 71 21 41 61, epost: [biblioteket@himolde.no](mailto:biblioteket@himolde.no)

## Egen rapportserie

Svendsen, Hilde Johanne og Müller, Falko (2015): *Forvaltningsrevisjon av ferjeanboda i Møre og Romsdal*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1519. Møreforskning Molde AS. 63 s. Pris: 100,-

Julnes, Signe Gunn; Grønvik, Cecilie Katrine Utheim og Eines, Trude Fløystad (2015): *Implementering av Nasjonalt Kvalifikasjonsrammeverk for høyere utdanning i et nytt veilednings- og vurderingsdokument i praksis for sykepleierstudenter*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1518. Møreforskning Molde AS. 28 s. Pris: 50,-

Bergem, Bjørn G.; Bremnes, Helge og Hervik, Arild (2015): *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2013*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1517. Molde: Møreforskning Molde AS. 77 s. Pris: 100,-

Bachmann, Kari; Bergem, Bjørn G. og Hervik, Arild (2015): *Grunnskoleopplæring til barn og unge som bor i asylmottak og omsorgssentre. En undersøkelse av tilskuddsordningen til grunnskoleopplæring til barn og unge som bor i asylmottak og omsorgssentre*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1516. Molde: Møreforskning Molde AS. 46 s. Pris: 50,-

Müller, Falko; Bråthen, Svein and Svendsen, Hilde J. (2015): *The Arctic Circle Airport – A Comparative Study*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1515. Molde: Møreforskning Molde AS.

Hauge, Kari Westad; Maasø; Anne Grete; Elde; Hanne Svejstrup; Karlsholm, Guro; Stamnes, Astrid; Skjong, Gerd; Skår, Janne-Rita og Thingnes, Elin Rødahl (2015): *Regionalt forskningsprosjekt om kvalitet og kompetanse i praksisveiledning av studenter i helse- og sosialfag i spesialisthelsetjenesten*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1514. Molde: Møreforskning Molde AS. 116 s. Pris: 150,-

Bachmann, Kari; Skrove, Guri K. og Groven, Gøril (2015): *Evaluering av "Den gode skoleeier". Kommuners arbeid med skoleeierrollen og erfaringer med skoleeierprogrammet*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1513. Molde: Møreforskning Molde AS. 61 s. Pris: 100,-

Groven, Gøril; Skrove, Guri K. og Bachmann, Kari (2015): *Fremtidens eldreomsorg. Kunnskapsgrunnlag tilknyttet bygging av nytt omsorgssenter i Aukra kommune* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1512. Molde: Møreforskning Molde AS. 55 s. Pris: 100,-

Rekdal, Jens; Hamre, Tom N. og Zhang, Wei (2015): *Etablering av modeller for tilbringertrafikk til flyplasser*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1511. Molde: Møreforskning Molde AS. 76 s. Pris: 100,-

Svendsen, Hilde Johanne og Bråthen, Svein (2015): *Samfunnsøkonomisk analyse av endret lufthavnstruktur i Midt- og Nord-Norge* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1510. Molde: Møreforskning Molde AS. 36 s. Pris: 50,-

Bråthen, Svein; Thune-Larsen, Harald; Oppen, Johan; Svendsen, Hilde Johanne.; Bremnes, Helge; Eriksen, Knut S.; Bergem, Bjørn G. og Heen, Knut P.: *Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1509 2. utgave. Molde: Møreforskning Molde AS. 147 s. Pris: 150,-

Bråthen, Svein; Thune-Larsen, Harald; Oppen, Johan; Svendsen, Hilde Johanne.; Bremnes, Helge; Eriksen, Knut S.; Bergem, Bjørn G. og Heen, Knut P.: *Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1509. Molde: Møreforskning Molde AS. 147 s. Pris: 150,-

Oterhals, Oddmund og Kvasdheim, Nina Pereira (2015): *Sjøportalen. Delrapport 1: Behovsavklaring – gevinstpotensialer*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1508. Molde: Møreforskning Molde AS. 28 s. Pris: 50,-

Rye, Mette (2015): *Merkostnad i privat sektor i sone 1a og 4a etter omlegging av differensiert arbeidsgiveravgift*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1507. Molde: Møreforskning Molde AS. 22 s. Pris: 50,-

Skrove, Guri K.; Groven, Gøril og Bachmann, Kari (2015): *Sammen om rehabilitering i nærmiljøet. Sluttevaluering av "Livsnær livshjelp" – et samhandlingsprosjekt om rehabiliteringsbrukere i Aure*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1506. Molde: Møreforskning Molde AS. 33 s. Pris: 50,-

Skrove, Guri K.; Oterhals, Geir; Groven, Gøril og Bachmann, Kari (2015): *"Sulten og tørst, men Stikk UT! først" En brukerundersøkelse av turkassetrimmen Stikk UT!* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1505. Molde: Møreforskning Molde AS. 40 s. Pris: 50,-

Svendsen, Hilde Johanne; Bråthen, Svein og Tveter, Eivind (2015): *Samfunnsøkonomisk analyse av endret lufthavnstruktur i Sør-Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1504. Molde: Møreforskning Molde AS 34 s. Pris: 50,-

Tveter, Eivind; Bråthen, Svein; Eriksen, Knut Sandberg; Svendsen, Hilde Johanne og Thune-Larsen, Harald (2015): *Samfunnsøkonomisk analyse av lufthavnkapasiteten i Oslofjordområdet*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1503. Molde: Møreforskning Molde AS. 47 s. Pris: 50,-

Kaurstad, Guri; Bachmann, Kari; Bremnes, Helge og Groven, Gøril (2015): *KS FoU-prosjekt nr. 134033. Trygg oppvekst – helhetlig organisering av tjenester for barn og unge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1502. Molde: Møreforskning Molde AS. 107 s. Pris: 150,-

Kristoffersen, Steinar og Mennink, Marcel (2015): *Mulighetsanalyser for jaktturisme i Gjemnes*. Møreforskning Molde AS nr. 1501. Molde: Rapport / Møreforskning Molde AS. 45 s. Pris: 50,-

Kaurstad, Guri; Oterhals, Geir; Hoemsnes, Helene, Ulvund, Ingeborg og Bachmann, Kari (2014): *Deltakelse i organiserte fritidstilbud. Spesiell vekt på barn og unge med innvandrereforeldre*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1417. Molde: Møreforskning Molde AS. 92 s.

Rekdal, Jens; Hamre, Tom N.; Løkketangen, Arne; Zhang, Wei og Larsen Odd I.(2014): *Inkludering av innfartsparkering i TraMod\_By: TraMod\_IP*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1416. Molde: Møreforskning Molde AS 125 s. Pris: 150,-

Kristoffersen, Steinar (2014): *Remontowa Launch and Recovery System (LARS) Minus 40*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1415. Molde: Møreforskning Molde AS. 39 s. KONFIDENSIELL

Shlopak, Mikhail; Bråthen, Svein; Svendsen, Hilde Johanne og Oterhals, Oddmund (2014): *Grønn Fjord. Bind II. Beregning av klimagassutslipp i Geiranger*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1413. Molde: Møreforskning Molde AS. 53 s. Pris: 100,-

Svendsen, Hilde Johanne; Bråthen, Svein og Oterhals, Oddmund (2014): *Grønn Fjord. Bind I. Analyse av metningspunkt for trafikk i Geiranger*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1412. Molde: Møreforskning Molde AS. 27 s. Pris: 50,-

Heen, Knut Peder (2014): *Kontraksstrategier for local leverandørindustri*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1411. Molde: Møreforskning Molde AS. 31 s. Pris: 50,-

Bråthen, Svein; Tvetter, Eivind; Solvoll, Gisle og Hanssen, Thor Erik Sandberg (2014): *Luftfartens betydning for utvalgte samfunnssektorer. Eksempler fra petroleum, kultur og sport*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1410. Molde: Møreforskning Molde AS. 98 s. Pris: 100,-

Kristoffersen, Steinar; Shlopak, Mikhail; Oppen, Johan og Jünge, Gabriele (2014): *Logistikkoptimalisering i BioMar Norge AS*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1409. Molde: Møreforskning Molde AS. 41 s. Pris: 50,-

Bråthen, Svein; Zhang, Wei og Rekdal, Jens (2014): *Todalsfjordforbindelsen. Anslag på trafikale og prissatte samfunnsøkonomiske konsekvenser*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1408. Molde: Møreforskning Molde AS. 47 s. Pris: 50,-

Witsø, Elisabeth (2014): *IA-holdningsbarometer Møre og Romsdal. Ledere og ansattes erfaringer med og syn på IA-arbeidet i virksomheten*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1407. Molde: Møreforskning Molde AS. 51 s. Pris: 100,-

Kristoffersen, Steinar; Jünge, Gabriele Hofinger og Shlopak, Mikhail (2014): *Planlegging, produksjon og prosessdata. Hva påvirker kvalitet og leveransepresisjon?* Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1406. Molde: Møreforskning Molde AS. 37 s. KONFIDENSIELL

Bergem, Bjørn G., Hervik, Arild og Oterhals, Oddmund (2014): *Supplier effects Ormen Lange 2008-2012*. Rapport /Møreforskning Molde AS nr. 1405. Molde: Møreforskning Molde AS 27 s. Pris: 50,-

Hervik, Arild; Bergem, Bjørn G. og Bræin, Lasse (2013) *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2012*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1404. Molde: Møreforskning Molde AS. 117 s. Pris: 150,-

Kaurstad, Guri; Witsø, Elisabet og Bachmann, Kari (2014): *Livsnær livshjelp. Rehabilitering i nærmiljøet*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1403. Molde: Møreforskning Molde AS 35 s. Pris: 50,-

Bergem, Bjørn G., Hervik, Arild og Oterhals, Oddmund (2014): *Leverandøreffekter Ormen Lange 2008-2012*. Rapport /Møreforskning Molde AS nr. 1402. Molde: Møreforskning Molde AS 25 s. Pris: 50,-

Oterhals, Oddmund og Guvåg, Bjørn (2014): *Lean Shipbuilding II – Sluttrapport*. Rapport /Møreforskning Molde AS nr. 1401. Molde: Møreforskning Molde AS 29 s. Pris: 50,-

Rekdal, Jens; Larsen, Odd I; Løkketangen, Arne og Hamre, Tom N. (2013): *TraMod\_By Del 1: Etablering av nytt modellsystem. Revidert utgave av rapport 1203*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1313. Molde: Møreforskning Molde AS 206 s. Pris: 200,-

Oterhals, Oddmund; Jünge, Gabriele Hofinger og Johannessen, Gøran (2013): *Biomarine næringer i region Nordvest. Utviklingstrekk, status og potensialer for nye biomarine næringer*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1312. Molde. Møreforskning Molde AS 31.s. Pris: 50,-

Bråthen, Svein; Denstadli, Jon Martin, Eriksen, Knut. S; Thune-Larsen, Harald og Tvetter, Eivind (2013): *Ferjefri E39 og mulige virkninger for lufthavnstruktur og hurtigbåtruter. En vurdering basert på en fullt utbygd E39*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1311. Molde. Møreforskning Molde AS 87 s. Pris: 100,-

Bremnes, Helge; Heen, Knut Peder og Hervik, Arild (2013): *Utredning av omstilling i Halden med og uten videreføring av IFEs øvrige forskningsaktiviteter etter dekommisjonering av Haldenreaktoren*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1310. Molde. Møreforskning Molde AS 47 s. Pris: 50,-

Heen, Knut Peder; Bremnes, Helge og Hervik, Arild (2013): *Utredning av den nærings- og forskningsmessige betydningen av IFEnukleære virksomhet relatert til Haldenreaktoren*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1309. Molde. Møreforskning Molde AS 63 s. Pris: 100,-

Kaurstad, Guri; Bachmann, Kari og Oterhals, Geir (2013): *Gir deltagelse i frisklivscentralen i Molde et friskere liv? Deltagernes opplevelse av tilbudet, endring i fysiske parametere og helseatferd etter 3 måneder.* Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1308. Molde. Møreforskning Molde AS. 54 s- Pris: 100,-

Bremnes, Helge (2013): *Det regionale innovasjonssystemet i Møre og Romsdal. Møre og Romsdal som innovasjons- og kunnskapsregion.* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1307. Molde. Møreforskning Molde AS. 55 s. Pris: 100,-

Oppen, Johan; Oterhals, Oddmund og Hasle, Geir (2013): *Logistikkutfordringer i RIR og NIR. Forprosjekt.* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1305. Molde. Møreforskning Molde AS. 27 s. Pris: 50,-

Bergem, Bjørn G.; Bremnes, Helge; Hervik, Arild og Opdal, Øivind (2013): *Konsekvenser for Aukra som følge av utbyggingen av Ormen Lange. En oppsummering av analyser gjort av Møreforskning Molde.* Rapport /Møreforskning Molde AS nr. 1304. Molde. Møreforskning Molde AS. 33 s. Pris: 50,-

Johannessen, Gøran; Oterhals, Oddmund og Svindland, Morten (2013): *Sjøtransport Romsdal. Potensiale for økt sjøtransport i Romsdalsregionen.* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1303. Molde. Møreforskning Molde AS. 33 s. Pris: 50,-

Rekdal, Jens og Zhang, Wei (2013): *Hamnsundsambandet. Trafikkberegninger og samfunnsøkonomisk kalkyle for 4 alternative traséer.* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1302. Molde: Møreforskning Molde AS. 86 s. Pris: 100,-

Hervik, Arild; Bergem, Bjørn G. og Bræin, Lasse (2013) *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2011.* Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1301. Molde: Møreforskning Molde AS. 71 s. Pris: 100,-

## **ARBEIDSRAPPORTER / WORKING REPORTS**

Grønvik, Cecilie Utheim og Julnes, Signe Gunn (2015): *Innovative læringsaktiviteter bidro til at sykepleie studenter opplevde læringsutbytte i kvantitativ metode.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS AS nr. M 1501. Møreforskning Molde AS. 26 s. Pris: 50,-

Larsen, Odd I. (2014): *Validering av godstransportmodellen.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1403. Møreforskning Molde AS. 31 s. Pris: 50,-

Kaurstad, Guri; Hoemsnes, Helene; Ulvund, Ingeborg og Bachmann, Kari (2014): *Deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter blant barn og unge i Kristiansund. Levekårsprosjektet i Kristiansund.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1402. Møreforskning Molde AS. 75 s. Pris: 100,-

Rye, Mette (2014): *Merkostnad i privat sektor i sone 1A og 4A etter omlegging av differensiert arbeidsgiveravgift. Estimat for 2014.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1401. Møreforskning Molde AS. 22 s. Pris: 50,-

Kaurstad, Guri og Bachmann, Kari (2013): *Kvalitet i alle ledd. En analyse av endringsbehov i utrednings og behandlingslinjer for barn og unge med behov for sammensatte og koordinerte tjenester.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1303. Møreforskning Molde AS. 35 s. Pris: 50,-

Berge, Dag Magne (2013): *Utdanningsbehov, rekruttering og globalisering. Resultater fra en spørreskjemaundersøkelse blant bedrifter i den maritime klyngen i Møre og Romsdal.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1302. Møreforskning Molde AS. 46 s. Pris: 50,-

Rye, Mette (2013) *Merkostnad i privat sektor i sone 1A og 4A etter omlegging av differensiert arbeidsgiveravgift.* Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1301. Møreforskning Molde AS. 17 s. Pris: 50,-

## ARBEIDSNOTATER / WORKING PAPERS

Ødegård, Atle; Sæbjørnsen, Siv Elin Nord; Hegdal, Tone; Bergum, Inger Elisabeth; Brask, Ole David; Inderhaug, Hans; Iversen, Hans Petter; Hoemsnes, Helene; Myklebust, Kjellaug Klock; Bekkevold, Nils; Almås, Synnøve Hofseth; Vasset, Frøydis Perny; Willumsen, Elisabeth (2015) *Tverrprofesjonell samarbeidslæring (TPS) ved Høgskolen i Molde*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2015:5. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Lode, Andrea (2015) *Evaluering av etableringstilskudd i Aukra kommune*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2015:4. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

May Østby, Kari Høium, Thrine Marie Nøst Bromstad, Yngvar Bjarne Hurlen, Randi Brevik, Claus A. Giskemo, Lars Klintwall (2015) *"Jeg ønsker å lese bedre!" : intensiv leseopplæring for en elev med ADHD*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2015:3. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Bakken, Hege (2015) *"Mulig det finnes en angreknapp?" : mestringstillit og IKT-kompetanse hos den voksne deltids vernepleierstudent*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2015:2. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Norlund, Ellen Karoline (2015) *Supply vessel planning under cost, environment and robustness Considerations*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2015:1. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Dale, Karl Yngvar (2014) *Traumatic stress, personality and psychobiological health : conceptualizations and research findings*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2014:6. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Norlund, Ellen Karoline; Gribkovskaia, Irina (2014) *Environmental performance of speed optimization strategies in offshore supply vessel planning under weather uncertainty*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2014:5. Molde : Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Dale, Karl Yngvar; Ødegård, Atle (2014) *Examining the Construct of Dissociation within the Framework of G-theory*. Arbeidsnotat : Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, 2014:4. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Iversen, Hans Petter; Folland, Thore (2014) *Psykisk helsearbeid i Romsdalskommunene : organisering og ledelse : kommunenettverket*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2014:2. Molde: Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Solnes, Oskar; Dolles, Harald; Gammelsæter, Hallgeir; Kåfjord, Sondre; Rekdal, Eddie; Straume, Solveig; Egilsson, Birnir (2014) *Toppfotballens betydning for vertsregionen : en studie av Molde Fotballklubbs betydning for Molderegionen*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2014:1. Molde : Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 100,-

Halskau sr., Øyvind og Jörnsten, Kurt (2013) *Some new bounds for the travelling salesman problem*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2013:7. Molde : Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk. Pris: 50,-

Jæger, Bjørn; Rudra, Amit; Aitken, Ashley; Chang, Vanessa; Helgheim, Berit Irene (2014) *ERP usage in global supply chains : educational resources*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2013:6. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 50,-

Pet'o, Miroslav; Jæger, Bjørn; Helgheim, Berit Irene (2014) *Information and communication aspects of logistics operations and their significance for managerial decision making*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde - Vitenskapelig høgskole i logistikk, nr. 2013:5. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 50,-

Berge, Dag Magne (2013) *Innovasjon og politikk : om innovasjon i offentlig sektor*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde, nr. 2013:4. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 100,-

Bråthen, Svein og Zhang, Wei (2013) *Operativ organisering av lufttrafikk-tjenesten : anslag på lokal sysselsetting og produksjonsverdi*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde, nr. 2013:3. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 50,-

Bråthen, Svein; Kurtzhals, Joakim H. og Zhang, Wei (2013) *Masterplan for Trondheim Lufthavn Værnes 2012 : oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser*. Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde, nr. 2013:2. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 50,-

Kjersem, Lise; Opdal, Øivind og Aarseth, Turid (2013) *Helsemessige effekter av opphold på Solgården : har et toukers opphold på Solgården målbare effekter på eldres liv og helse?* Arbeidsnotat / Høgskolen i Molde, nr. 2013:1. Molde : Høgskolen i Molde. Pris: 50,-

## Rapporter publisert av andre institusjoner

Eidhammer, Gunnar; Flutert, Frans A. J.; Knutzen, Maria og Bjørkly, Stål (2013) *Early recognition method – ERM : Pilotfase 2 – 2009-2013*. Rapport / Kompetansesenter for sikkerhets-, fengsels- og rettspsykiatri for Helseregion Sør-Øst, 2013-1. Oslo : Kompetansesenteret.

Hanssen, Thor-Erik Sandberg; Solvoll, Gisle; Bråthen, Svein; Tveter, Eivind (2014) *Luftfartens betydning for universitet og høyskoler*. SIB-rapport, 3/2014. Bodø : Handelshøgskolen i Bodø.

Haugenes, Marit; Østby, May (2014) *Mitt hjem – min arbeidsplass : arbeidshefte*. HiMolde, HINT, HIST og Senter for Omsorgsforskning.

Hovi, Inger Beate; Bråthen, Svein; Hjelle, Harald M.; Caspersen, Elise (2014) *Rammebetingelser i transport og logistikk*. TØI-rapport, 1353/2014. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Knutzen, Maria; Bjørkly, Stål; Bjørnstad, Martin; Furre, Astrid; Sandvik, Leiv (2014) *Innsamling og analyse av data om bruk av tvangsmidler og vedtak om skjerming i det psykiske helsevernet for voksne i 2012*. Ullevål: Oslo universitetssykehus HF.

Olaussen, Svein; Bråthen, Svein; Tveter, Eivind; Reigstad, Erlend; Bertschler, Gunnar; Dahl, Malin; Zhang, Wei; Rekdal, Jens Ludvig (2014) *Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) for transportsystemet i Tønsbergregionen : rapport til Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet : versjon 1.0.* : Metier AS; Møreforskning Molde AS.

Olaussen, Svein; Tendal, Øyvind; Johansen, Stig; Sem, Vidar; Bråthen, Svein; Bremnes, Helge; Grubbmo, Espen; Ræder, Asbjørn Dyrnes (2015) *KSP-rapport nr. 1 for modernisering av IKT i NAV : rapport til Finansdepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet.* : Metier ; Møreforskning Molde AS.

Olsen, Silvia Johanne; Bråthen, Svein; Aarhaug, Jørgen; Ramjerdi, Farideh; Julsrud, Tom Erik; Krogstad, Julie Runde og Bremnes, Helge (2013) *Regulering, kontrakt eller nettverk? : en drøfting av nye styringsinstrumenter i jernbanesektoren*. TØI-rapport, 1249/2013. Oslo : Transportøkonomisk institutt.

Solibakke, Per Bjarte (2014) *Stochastic volatility models for the european electricity markets : Forecasting and extracting conditional moments for option pricing and implied market risk premiums*. USAEE Working Paper No. 14-169. Social Science Research Network (SSRN).

Solvoll, Gisle; Hanssen, Thor-Erik Sandberg; Bråthen, Svein; Tveter, Eivind; Zhang, Wei (2013) *Trafikale og økonomiske virkninger av økt rabattsats på ferjesamband*. SIB-rapport, 4. Bodø : Universitetet i Nordland : Handelshøgskolen i Bodø : Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS).

Sutorius, Steffen; Lilleland-Olsen, Magne; Østensjø, Ingrid Nord; Grubbmo, Espen; Bråthen, Svein (2015) *Kvalitetssikring fase 1 (KS1 – konseptvalg) av utvikling av Nationaltheatret : rapport til Kulturdepartementet og Finansdepartementet*. Metier AS og Møreforskning Molde AS.

Sundal, Hildegunn (2014) *Inklusjon og eksklusjon av foreldre i pleie av barn innlagt på sykehus*. Bergen : Universitetet i Bergen.

Thesen, Gunnar; Aaserød, Martin Ivar; Berge, Dag Magne; Bayer, Stian Brosvik; Leknes, Einar (2013) *Ett Hav : muligheter og utfordringer for sameksistens mellom petroleums- og sjømatnæringen*. Stavanger : IRIS 2013.

Thune-Larsen, Harald; Bråthen, Svein; Eriksen, Knut Sandberg (2014) *Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Sør-Norge*. TØI-rapport, 1331/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Torgersen, Paul; Johansen, Stig; Bråthen, Svein; Tveter, Eivind; Bremnes, Helge; Grubbmo, Espen; Dahl, Malin (2015) *Kvalitetssikring av konseptvalg «Framtidig lokalisering av Campus NTNU» : rapport til Kunnskapsdepartementet og Finansdepartementet*. : Metier; Møreforskning Molde.

TFS 2015-11-20









**MØREFORSKING**

MOLDE

MØREFORSKING MOLDE AS

Britvegen 4

NO-6410 Molde

TEL +47 71 21 40 00

mfm@himolde.no

www.moreforsk.no

NO 984 369 344



**MØREFORSKING**



**Høgskolen i Molde**  
Vitenskapelig høgskole i logistikk

---