



## STORTINGET

# Innst. 269 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:95 S (2022–2023)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Sivert Bjørnstad, Helge André Njåstad, Himanshu Gulati og Silje Hjemdal om nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra med pilotprosjekt for flytende ferjekaier og autonome ferjer**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for et nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra som et FoU-prosjekt, med fokus på flytende ferjekaier og mulig forsøk med autonome ferjer. Stortinget ber videre om at det nye ferjesambandet blir lagt inn i inntektssystemet til Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune snarest mulig etter at prosjektet er klart.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend

Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag om nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra med pilotprosjekt for flytende ferjekaier og autonome ferjer.

Komiteen viser også til Samferdselsdepartementets svarbrev av 2. februar 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser videre til Kommunal- og distriktsdepartementets vurdering av inntektssystemet til fylkeskommunene, samt Nærings- og fiskeridepartementets merknader, i nevnte svarbrev.

Komiteen merker seg at det pågår arbeid med utvikling av regelverket for autonome fartøy, og at gjeldende regelverk ikke tillater fullt ut autonom drift av ferjer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det vil være hensiktsmessig å gjennomføre et pilotprosjekt på flytende ferjekajer for å skaffe seg nødvendig kunnskap, og tror at strekningen Hitra–Aure vil passe bra til et slikt prosjekt. Videre viser flertallet til Statens vegvesen, som tilråder å gi et utviklingsprosjekt som dette status som pilotprosjekt med behov for både utviklings- og prosjekteringsarbeid.

Flertallet vil videre peke på at det er en forutsetning for et pilotprosjekt på flytende ferjekaj og autonome ferjer at en realisering av ferjesambandet er ønskelig fra begge de berørte fylkeskommunene, noe de bekrefter.

Videre viser flertallet til at det er lite erfaring med bruk av flytende ferjekaier i Norge. Det vil derfor utløse særegne krav til saksbehandling i Statens vegvesen, da det ikke er utviklet regelverk for konstruksjonstypen.

Flertallet er positive til teknologiutviklingen innen autonome ferjer og andre maritime farkoster. Dette har vært en viktig del av arbeidet i grønt skipsfartsprogram. Det er gjennom dette programmet igangsatt mange piloter for å teste ut teknologier og konsepter, noe som har bidratt til å befeste Norge som en av de fremste skipsnasjonene, spesielt med kompetanse på miljøvennlige og fremtidsrettede løsninger. Pilotprosjektene har vært gjennomført av offentlige og kommersielle aktører, uavhengig av Stortinget. Flere av pilotene er nå satt i kommersiell drift, bl.a. gjelder dette ferjer som går på elektrisitet / har batteriløsninger med forskjellige ladesystemer. Videre viser flertallet til at Statens vegvesen jobber med et pilotprosjekt for automatisert ferjedrift på sambandet Lavik–Oppedal.

Flertallet er også svært opptatt av at regelverket holder tritt med teknologiutviklingen, og imøteser Sjøfartsdirektoratets arbeid for å legge til rette for autonome farkoster og nye energibærere innen maritim skipsfart. Om Norge får være toneangivende for regelverk som utformes, kan dette regelverket bli gjeldende også internasjonalt. Dette vil gi fordeler for norsk leverandørindustri, som er «first movers».

Flertallet mener fylkeskommunen som er ansvarlig for sambandet, må være prosjekteier og forestå den videre framdriften for prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre viser til statsrådets svarbrev, som omtaler at flytende ferjekaier og bruk av autonome ferjer anses gjennomførbart. Disse medlemmer mener imidlertid at bruk av utradisjonelle konsepter ikke må byråkratiseres i så stor grad hos Statens vegvesen at det vanskeliggjør gjennomføring og utvikling av nye tilbud til beste for befolkningen. Det vises i denne sammenheng til etablerte vegnormaler og krav om særskilt saksbehandling samt kontroll av konsept. Disse medlemmer mener at vegnormalene her burde forenkles slik at det er enklere, raskere og ikke minst rimeligere å ta i bruk ny teknologi og nye løsninger i transportsektoren. Disse medlemmer mener videre at staten må gjøre det økonomisk mulig å komme i gang med et slikt nytt ferjekonsept, og at det er en uri-

melig påstand fra Kommunal- og distriktsdepartementet at en slik etablering skal belastes også de andre ferjefylkene knyttet til rammetilskuddet.

Disse medlemmer mener at tiden nå er moden for å gå et steg videre i bruken av ny teknologi både knyttet til ferjer og ferjekaier, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for et nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra som et FoU-prosjekt, med fokus på flytende ferjekaier og mulig forsøk med autonome ferjer, og at det tas høyde for dette i inntektssystemet til Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune snarest mulig etter at prosjektet er klart.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for et nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra som et FoU-prosjekt, med fokus på flytende ferjekaier og mulig forsøk med autonome ferjer, og at det tas høyde for dette i inntektssystemet til Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune snarest mulig etter at prosjektet er klart.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:95 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Sivert Bjørnstad, Helge André Njåstad, Himanshu Gulati og Silje Hjemdal om nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra med pilotprosjekt for flytende ferjekaier og autonome ferjer – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mars 2023

**Erling Sande**

leder

**Kirsti Leitrø**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/183-7

2. februar 2023

## **Svar på dokument 8:95 S (2022-2023) om nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra med pilotprosjekt for flytende ferjekaier og autonome ferjer**

### **Forslag**

«Stortinget ber regjeringen sørge for et nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra som et FoU-prosjekt, med fokus på flytende ferjekaier og mulig forsøk med autonome ferjer. Stortinget ber videre om at det nye ferjesambandet blir lagt inn i inntektssystemet til Møre og Romsdal fylkeskommune og Trøndelag fylkeskommune snarest mulig etter at prosjektet er klart.»

### **Svar**

Samferdselsdepartementet vil innledningsvis minne om at fylkeskommunene er selvstendige folkevalgte og selvstyrte organer. Det er derfor de berørte fylkeskommunene selv som må vurdere om det skal opprettes et nytt fylkeskommunalt ferjesamband mellom Aure og Hitra. Statens vegvesen, som departementets fagorgan, har imidlertid gjort en faglig vurdering av de ulike løsningene i forslaget som følger nedenfor.

Som ansvarlig for inntektssystemet er Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) blitt forelagt representantforslaget. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) er også involvert da forslaget tar opp saker knyttet til finansieringsstøtte.

### ***Flytende ferjekaier***

Det er lite erfaring med bruk av flytende ferjekaier i Norge. I henhold til vegnormal «N400 Bruprosjektering» anses flytende ferjekaier som et nytt eller utradisjonelt konsept. Med dette menes at det ikke er tilstrekkelig erfaringsgrunnlag for konseptet til at det er utviklet regelverk for konstruksjonstypen. Dette utløser krav til saksbehandling i Statens vegvesen,

Vegdirektoratet iht. vegnormal N400 Bruprosjektering, pkt. 2.5 Teknisk kontroll av konsept, med hjemmel i § 4 i bruforskrift for fylkesveg.

Hensikten med teknisk kontroll av konsept er å gjøre nødvendige avklaringer av forarbeidene og prosjekteringsgrunnlaget før detaljprosjekteringen. Dette gjøres for å sikre at prosjektet er gjennomførbart. For tilfellet flytende ferjekaier i ferjesamband mellom Aure og Hitra, vil dette være første del i prosessen for å få godkjenning til bygging. Det er prosjekteier (fylkeskommunene) sitt ansvar å påse at dette blir gjort.

Det er tidligere behandlet to konsepter med flytende ferjekaier i henhold til overnevnte ovennevnte vegnormal i Statens vegvesen:

- Flytende ferjekaibru – hvor tradisjonelle hydrauliske heisetårn på ferjekaibrua erstattes med flytende heiseanordning (pongtonger)
- Flytende ferjekai – hel flytende ferjekai (hele «landarealet»); anlegg for ferjekaibru og tilleggskai, utformet av pongtonger) med ferjekaibru styrt ved tradisjonelle hydrauliske heisetårn.

Den generelle vurderingen er at disse løsningene kan gjennomføres, men at det er hensiktsmessig å gjennomføre ny kontroll av konseptene før en eventuell detaljprosjektering igangsettes. På dette stadiet er det hensiktsmessig å vurdere et pilotprosjekt slik at veieier/byggherre kan bidra i utarbeidelsen av ytterligere forutsetninger og gjøre avklaringer som er nødvendig for videre vurdering. Dette kan for eksempel være nødvendige lastforutsetninger (trafikklaster, sambandsstørrelse mm.), bruksområdet, kostnadsrammer og eventuelle føringer for drift og vedlikehold.

Det konseptet som har kommet lengst er ifølge Statens vegvesen flytende ferjekaibru på Eidshaug ferjekai der Trøndelag fylkeskommune er byggherre. Løsningen virker godt gjennomarbeidet og det er ikke avdekket store utfordringer som kan være til hinder for at detaljprosjektering kan starte. Det forventes bestilling av kontroll til teknisk godkjenning, hvor teknisk godkjenning av arbeidsgrunnlag vil skje på grunnlag av gjennomført prosjekteringskontroll av ferdig utarbeidet prosjekteringsmateriale.

Det er foreløpig ingen flytende ferjekai konsepter som er kontrollert og teknisk godkjent for bygging på riks- og fylkesveg.

Oppsummert er etatens tilbakemelding at de anser det som mulig å gjennomføre et prosjekt med flytende ferjekaier. Statens vegvesen understreker at vurderingen er gjort på et konseptuelt nivå med behov for både utviklings- og prosjekteringsarbeid, og det tilrådes å gi et slikt prosjekt status som pilotprosjekt.

### ***Automatiserte ferjer***

Når det gjelder automatiserte ferjer arbeider Statens vegvesen for tiden med ny utviklingskontrakt på sambandet Lavik - Oppedal på E39 i Vestland. Målet med prosjektet er

å utvikle og ta i bruk digitaliserte og automatiserte løsninger i ferjedriften. Målet er å bidra til et effektivt, sikkert og miljøvennlig ferjetilbud for brukerne, som både fungerer som en integrert del av veisystemet og samtidig bidrar til å utvikle norsk maritim næring. Prosjektet er delt i to arbeidspakker. Den ene er å bruke av offentlige innkjøp til å øke nytten. Den andre er å redusere kostnadene i ferjedriften gjennom utvikling og implementering av digitaliserte og automatiserte løsninger.

Det er foreløpig for tidlig å si noe om hvor automatisert driften kan bli i denne fasen av arbeidet, men det vil bli besvart gjennom anskaffelsen.

### ***Kommunal- og distriktsdepartementet vurdering angående inntektssystemet***

Et eventuelt nytt ferjesamband mellom Aure og Hitra bør behandles etter de gjeldende reglene for ferjesamband i inntektssystemet. Det betyr at et nytt fylkeskommunalt ferjesamband med en årsdøgntrafikk på 10 personbilenheter eller mer, på sikt vil inkluderes i utgiftsutjevningen i inntektssystemet.

Departementet viser videre til at det trengs informasjon om trafikk tall før ferjekriteriet kan beregnes for et nytt ferjesamband. Et nytt ferjesamband kan derfor først inkluderes i kriteriedata etter at sambandet er satt i drift. Et ferjesamband som settes i ordinær helårsdrift i 2024, vil altså telle med i inntektssystemet fra og med 2026 hvis det ellers oppfyller de øvrige kravene. Det er vanlig praksis i inntektssystemet å vente med å oppdatere kriteriedata til det foreligger offisiell statistikk.

KDD mener at det ikke bør gjøres unntak fra kravet om at kriteriedata et gitt år tar utgangspunkt i ferjesamband som var i helårsdrift to år før. For det første er det viktig å sikre likebehandling mellom fylkeskommunene. Ferjekriteriet bør derfor beregnes med utgangspunkt i reelle trafikk tall for samme tidsperiode for alle ferjesamband. Det bør ikke brukes anslag ut fra forventninger om framtidig trafikk for noen samband, og opplysninger om faktisk trafikk et tidligere år for andre.

For det andre bør det tas hensyn til at kostnadsnøkkelene brukes til å omfordele en gitt ramme mellom fylkeskommunene. Et nytt ferjesamband i kriteriedata vil føre til en endring i fordelingen av rammetilskudd mellom fylkeskommunene. Det vil ikke i seg selv utløse noen økning i de samlede statlige bevilgningene til fylkeskommunene. Det er dermed de andre ferjefylkene som må finansiere et eventuelt nytt ferjesamband i kriteriedata gjennom redusert rammetilskudd. KDD mener derfor at det er rimelig at den fylkeskommunen som velger å opprette et nytt ferjesamband, selv må finansiere sambandet inntil det inkluderes i inntektssystemet.

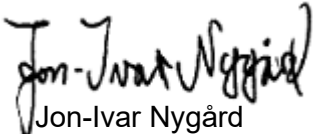
### ***Nærings- og fiskeridepartementets merknader***

NFD har meldt tilbake at tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdsele eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, for eksempel etablering av nytt kaianlegg, krever tillatelse etter havne- og farvannsloven § 14. Kommunen er tillatelsesmyndighet for tiltak i

kommunens sjøområde, mens Kystverket er tillatelsesmyndighet for tiltak farvannet for øvrig og for tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i hovedledd eller biledd.

NFD vil videre peke på at gjeldende regelverk ikke tillater fullt ut autonom drift av ferjer. Det pågår imidlertid utvikling av regelverk for autonome fartøy.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



