
Saksnr: 2020/70840-2
Saksbehandlar: Jostein Hausevik
Fjærestad

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for opplæring og kompetanse		25.11.2020
Fylkesutvalet		10.12.2020
Fylkestinget		15.12.2020

Nytt opplæringsfartøy, Måløy vidaregåande skule

Forslag til innstilling

Vestland fylkeskommune vedtar å bygga nytt opplæringsfartøy ved Måløy vgs i samsvar med endringane framlagd i denne saka og innafor eit samla budsjett på 112 mill. kr eks mva. der 12 mill. kr er statleg støtte. Dette er i tråd med tidlegare vedteke budsjett for anskaffinga.

Samandrag

Prosjektet nytt opplæringsfartøy ved Måløy vgs var vedteke i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2018, jf FT sak 31/18, 55/18 og 56/18. Prosjektet vart lyst ut hausten 2019. Dei to mottekne tilboda var vesentleg over vedteke budsjett og konkurransen blei avlyst. Det blei i august 2020 etablert ei ny styringsgruppe for anskaffinga som hadde som mandat å erverva eit opplæringsfartøy innanfor budsjetttramma.

Styringsgruppa har komme til at ved å innhenta ein dispensasjon til å ha lugarar under hovuddekk og ved å redusera krava til fartøyet noko, så er det mogleg å realisera eit nytt opplæringsfartøy innanfor budsjett. Det er gjennomført to moglegheitsstudiar med dei justerte krava. Budsjettprisar gitt frå verft på studiane har vore innanfor budsjett.

Styringsgruppa har også sett på eit alternativ med ombygging av brukt fartøy til nytt opplæringsfartøy. Dette alternativet vil vera mogleg å løysa med vesentleg lågare investering enn eit nytt fartøy, men auka driftskostnadar vil føra til at den totale kostnaden på lengre sikt ikkje blir redusert. Eit ombygd brukt fartøy vil heller ikkje vere like godt tilrettelagt for opplæring og vil ha ikkje ha hybrid drift.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg:

- Moglegheitsstudie med GA frå Skipskompetanse
- Moglegheitsstudie med GA frå Skipsteknisk

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Prosjektet nytt opplæringsfartøy ved Måløy vgs var vedteke i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 2018, jf FT sak 31/18, 55/18 og 56/18. Prosjektet vart vidareført som ein del av investeringsplanen til Vestland fylkeskommune, jf FT sak 14/19 den 17.12.19 med ei ramme på kr 133 mill. kr. inkl mva.

Første halvår 2019 vart det arbeidd med program, oppdatering av funksjonar, tekniske krav og anbudsgrunnlag. Prosjektet vart lyst ut i Doffin medio oktober 2019. To tilbydarar leverte tilbod. Evaluering av tilboda viste at desse låg vesentleg over vedteke budsjett og konkurransen blei avlyst i mai 2020.

Det blei i august 2020 etablert ei ny styringsgruppe for anskaffinga som hadde som mandat å erverva eit opplæringsfartøy innanfor budsjetttramma. Styringsgruppa blei samansett av representantar frå eigedom, opplæring og fagpersonar.

Styringsgruppa har vurdert dei opphavlege kravspesifikasjonane opp mot kva som er naudsynt og kva som er ynskjeleg. Dei er også vurdert opp mot moglegheitene for å løysa behova både i eit nybygd og eit brukt ombygd opplæringsfartøy og kva eventuelle avvik har å bety for gjennomføring av undervisninga.

Kravspesifikasjonane

Kravspesifikasjonane for nytt opplæringsfartøy er mange, og det er sjølvstakt at noko må gå ut eller endrast for at det skal vera mogleg å løysa innkjøpet innanfor budsjettet. Dei sentrale krava som har vore vurdert er:

- Opplæringsfartøyet er tilrettelagt for faga RM (restaurant og matfag), akvakultur, fiske og fangst og TIP matros og motormann. Spesielt krav og funksjonar knytt til RM og akvakultur er vurdert redusert i eit nytt opplæringsfartøy.
- Opplæringsfartøyet er også tenkt nytta for fagskulen i Måløy innan utdanningsretningane dekksoffiser og maskinoffiser. Denne bruken set ikkje eigne krav til opplæringsfartøyet, men vil vera avhengig av eit moderne fartøy.
- Det er krav om 20 køyer i fartøyet. Kravet kan reduserast til 18 køyer. Det er vurdert at det fortsett er mogleg å driva fiske og fangst med overnatting for ein heil klasse på 15 elevar dersom det blir redusert til 18 køyer. Det vil då vere 3 lugarar til mannskapet (skippar, maskinist og styrmann/lærar). I dag nyttar «Skulebas» ved Måløy vgs 4 i mannskap pluss ein lærar ved langturar. «Stø kurs» frå Austevoll vgs nyttar normal eit mannskap på 3 og for nokon turar 4.
- Det var opphavleg krav om 5 doble lugarar og 5 enkle lugarar for elevar og 5 enkle lugarar for mannskap. Dette kravet må senkast monaleg. Kravet til lugarar er i moglegheitsstudiane som er vedlagt, redusert til 3 stk. 4-manns lugarar, 2 stk. 2-manns lugarar og 1 stk. enkeltlugar for elevar og 3 enkle lugarar for mannskapet. Dette gjev framleis 20 køyer og har ei oppdeling som kan handsama alle moglege fordelingar av kjønn ved utdanningane.
- Planlagd utrustning for akvakultur opplæringa må reduserast og våtlaboratoriet er tatt ut i moglegheitsstudiane. Båten kan likevel nyttast til prøvetaking og utstyr til denne opplæringa kan handterast med ein dekkcontainer. Ein dekkcontainer kan koma inn i ettertid og kan derfor vera ein opsjon i anskaffinga.
- Byssa er stor slik krava er til den i dag. Den er planlagd for 2 instruktørar og 2 elevar og er fullt utstyrt med byssemaskiner, proviantrom, fryse- og kjølerom. Dette må reduserast og styringsgruppa anbefaler ei mindre bysse. Dette vil sjølvstakt avgrense bruken for faget RM, men er vurdert som ein sekundær funksjon som kan gå ut.
- Det er i kravspesifikasjonen både ei messe og eit dagrom. Det er styringsgruppa si meining at dette kan slåast saman til eit rom utan å mista vesentleg funksjonalitet
- Det var fleire opsjonar i kravspesifikasjonen. Alle desse kan gå ut.

Lugarar

Kravet om 15 lugarar er den enkeltfaktoren som driv opp storleiken på fartøyet i størst grad. Sjølv om dette reduserast til 9 lugarar som omtala over, så vil dette vere krevjande å løyse innanfor budsjettet då det er krav om at alle lugarar skal vere over hovuddekk. Det har vore gjennomført førehandskonferanse med Sjøfartsdirektoratet i oktober 2020 og det er mogleg å få dispensasjon frå dette kravet under fylgjande forutsetningar.

- Fartøyet's fartsområde blir redusert til Liten kystfart og Bankfiske I

- Fartøyet må vera under 500 brt (brutto register tonn)

At fartøyet sitt fartsområde blir redusert til Liten kystfart og Bankfiske I gjev i praksis ingen avgrensingar for den planlagde bruken. Opphavelig var det tilbude fartøyet på omlag 750 brt.. Ei slik endring/dispensasjon vil vere heilt naudsynt for at det skal vera mogleg å komma i mål innanfor budsjettet. Biletet under viser avgrensing for Liten kystfart med raud linje og Bankfiske I med grøn linje.



Bruken av lugarar er også gjennomgått. «Skulebas» ved Måløy vgs gjennomfører praksisundervisninga innan fisk og fangst i bolkar på ei veke der elevane bur i båten heile veka. Andre fag ved Måløy vgs og ved fagskulen nyttar båten også på dagsturar. Største delen av undervisninga på «Skulebas» er derfor overnattingsturar. Austevoll vgs med «Stø Kurs» nyttar meir ein kombinasjon av dagsturar og overnattingsturar. Omlag halvparten av bruken av «Stø Kurs» er overnattingsturar.

Hybrid drift

Klimasats har løyvd 12 mill. kr som støtte til hybrid drift på opplæringsfartøyet dersom prosjektet blir vedteke gjennomført innan 2020. Kostnaden til etablering av hybrid drift vil truleg vera noko større enn støtta på eit nytt fartøy og vesentleg større på eit eksisterande fartøy dersom det er mogleg å gjera ombygginga.

Fartøy med hybrid drift har ein el-motor som drivline og dieselgeneratorar som gjev straum til el-motoren eller kan nyttast til å lada batteripakken på lengre turar. Batteripakken ladast normalt med landstraum. Slike løysingar er i dag vanlege på nye fiskefartøy og utviklinga gjer at dette vil kunne realiserast rimelegare enn tidlegare berekna. Meirkostnaden av hybrid drift kan komma heilt ned mot den innvilga støtta. For eit eksisterande fartøy må eksisterande dieselmotor, aksling og propell skiftast ut med ein el-motor, ny aksling og propell. Det må i tillegg installerast ein dieselgeneratorar og det må lagast rom for og installerast batteripakke. Dette vil i praksis krevje utviding av maskinrommet og tiltak knytt til endra stabilitet på fartøyet. Ei slik ombygging kan, dersom den er mogleg å gjennomføre, kosta meir enn det dobbelte av innvilga støtta frå Klimasats. Dette er ikkje utført tidlegare på noko fiskefartøy ut frå styringsgruppa sin kjennskap. Samla vurdering er difor at det ikkje er føremålstenleg at eit brukt fartøy blir realiserast med hybrid drift.

Basert på vår søknad til klimasats så får vi ved nybygg, ein reduksjon i forbruk på ca. 20 000 liter diesel i året. Dette svarar til ein utsleppsreduksjon på: $20000 \times 2,66 = 53\,200$ kg CO₂ pr år.

Opplæringsfartøy i nybygd fartøy

I den avlyste konkurransen for opplæringsfartøyet, var fartøystorleiken omlag 750 brt. For å kome i mål innfor budsjett, er det avgjerande å etablere krav som reduserer storleiken vesentleg. Lugarkapasitet og løysing er den avgjerande faktoren. Basert på avklaringar i førehandskonferanse med Sjøfartsdirektoratet, er det mogleg å plassere lugarar under hovuddekk under forutsetning av at fartsområdet blir avgrensa til Liten kystfart og Bankfiske I. Fartøyet må også under 500 brt. Ein slik dispensasjon og dermed ei avgrensing i storleik er heilt naudsynt for å koma i mål innanfor budsjettet.

Det er gjennomført to uavhengige moglegheitsstudiar med desse føringane og andre arealreducerande endringar som mindre bysse, messe og dagrom kombinert, redusert tal på lugarar med fleire 4-manns lugarar, våtlaboratoriet går ut og andre mindre justeringar. Moglegheitsstudien forutset hybrid drift, som er meir plasskrevjande enn tradisjonell drift. Studiane viser at dette er mogleg å gjennomføre og at prisestimatet er innanfor budsjett. Maksimalt kostnad inkludert 12 mill. kr i støtte er 112 mill. kr eks mva..

Det er styringsgruppa si klare anbefaling at dersom fylkeskommunen satsar på eit nytt opplæringsfartøy, så bør det ha hybrid drift. Meirkostnaden knytt til investeringa ut over støtta frå klimasats er avgrensa og reduksjonen i driftskostnad er vesentleg. I tillegg vil det være viktig å tilby eit moderne maskinrom i opplæring av TIP-motormann og maskinoffiser.

Opplæring si vurdering av dei endringane som er gjennomført fører til følgjande avgrensingar i forhold til opphøveleg kravspesifikasjonar/løysing:

- Dispensasjon frå regelverket knytt til lugarar vil redusera lengde på båten og eit heilt dekk går ut. Dette gjev ei avgrensing av aksjonsområdet til Liten kystfart Bankfiske I. Denne endringa er ikkje vurdert å ha nokon praktisk betydning for bruken.
- Fleire 4 manns lugarar. Samansetninga av 4-manns lugarar, 2 manns lugarar og enkeltlugarar gir inga endring i fleksibiliteten, men fører sjølvsagt til noko redusert komfort for elevane.
- Redusert størrelse på byssa gjev mindre areal til undervisning innan faget RM

Opplæringsfartøy i ombygd brukt fartøy

For å vurdere moglegheitene for å satsa på eit brukt fiskefartøy og bygge om det til eit egna opplæringsfartøy, har styringsgruppa utført eit søk i markanden på kva som er tilgjengeleg og prisnivå. To fartøy som var til sals illustrerer moglegheitene som ligg i denne marknaden. Det er viktig å påpeika at akkurat desse båtene truleg ikkje er i marknaden når fylkeskommunen eventuelt skal skaffa fartøyet:

M/S Rolf Asbjørn: Fartøyet er 42,1 x 9,5m og 792 brt. Det er bygd på Tersan i Tyrkia i 2013, og forlenga i 2017. Fartøyet blir no også ombygd for å kunne drive garnfiske (i tillegg til linefiske). Dette fartøyet er av ca. tilsvarende størrelse som tilbydt i opphavleg anbod og har lugarkapasitet til 19 personar. Pris 98 mill. kr eks mva



M/S Nesejenta: Fartøyet er 32,5 x 9m og 459 brt. Det er bygd i 2011 på Vestværftet i Danmark. Fartøyet er berre rigga for garndrift i dag og må byggast om til linefiske også. Dette fartøyet er av ca. tilsvarende størrelse som eit nedskalert nytt fartøy (500 brt) og har lugarkapasitet til 10 personar. Pris 30 mill. kr eks mva.



Prosjektbudsjettet gjev rom for ein kostnad på maksimalt 100 mill. kr for kjøp og ombygging/utrustning. Dersom ein skal koma i mål med eit fartøy i storleiken til opphavelig tilbod og dermed ha nok køyeplassar, så må ein kjøpa eit fartøy som er eldre og rimelegare enn Rolf Asbjørn. Å kjøpe eit eldre fartøy gjev risiko knytt til framtidige vedlikehaldskostnader og vil også vera eit dårlegare val knytt til opplæring samanlikna med eit nytt mindre fartøy, som vil ha same kostnadsnivå.

Dersom ein satsar på eit fartøy som Nesejenta, så vil den krevje ein del ombygging. Det mest vesentlege er at den må byggjast om for linefiske og at det er for få lugarar. Dette er store ombyggingar. Det vil også vere naudsynt å oppgradera styrehus, bysse og ein del anna utstyr. Det er sjølvstans vanskeleg å vurdere den samla kostnaden av ei slik oppgradering, men med det rette fartøyet i storleik og alder tilsvarande Nesejenta, så burde det vere mogleg å skaffa eit opplæringsfartøy med ein samla kostnad vesentleg under budsjettet på 100 mill. kr. Eit slikt fartøy vil ha eit vesentleg avvik i talet på lugarar sjølv om det kan vera moglegheiter for å etablera nokon fleire lugarar under hovuddekk (ref. mogleg dispensasjon).

Det er styringsgruppa si anbefaling at dersom ein skal satsa på eit brukt fartøy med dei avgrensingane som det vil gje i opplæringstilbodet, så bør det vera ei vesentleg innsparing i investeringa samanlikna med eit nytt fartøy. Ein bør då velje eit fartøy med storleik og alder omlag som Nesejenta (under 500 brt.) og gjennomføra ei avgrensa oppgradering slik at totale kostnader kjem ned mot 50-60 mill kr.

Opplæring si vurdering av dei avvik som eit brukt fartøy tilsvarande ombygd Nesejente med 10-12 lugarar med både linefiske og garnfiske er:

- Reduksjonen frå 20 til 10-12 køyer vil ikkje gje moglegheita til å ha ein heil klasse med på overnattingstokt. For å lære elevane sjømannskap er det nødvendig å gjennomføre tokt, dvs. seglas over fleire døgn. Kostnadane ved gjennomføring av tokt ved gruppedeling vil auke driftskostnader betydeleg.
- Ein brukt båt vil ha dieseldrift. For framtidretta opplæring, så er det uheldig at det ikkje ligg til rette for opplæring i hybriddrift for utdanning av TIP-motormann og maskinoffiser
- Ei eksisterande byssa berekna for eit mannskap på 10 personar vil ha liten nytte til undervisning innan faget RM.
- Det er truleg at også eit brukt fartøy kan legge til rette for enkel prøvetaking knytt til utdanninga innan Akvakultur, men det er usikkert om den har dekksplass til ein container med prøvetakingsutstyr.
- Messe / dagrom er tillaga for omlag 10 personar. Rommet er derfor ikkje tilrettelagt for klasseromsopplæring på lik linje med ein ny båt
- Båten må antakeleg byggast om slik at både garn og linefiske skal vera mogleg. Slike ombyggingar vil normalt gje noko dårlegare løysingar enn originalutrustning.
- Styrehus vil ikkje vera tilrettelagt for opplæring og må også truleg byggast om for å tilpassast opplæring. Dette vil også normalt gje noko dårlegare løysing då opplæringsfartøy krev meir plass.
- Eit eldre fartøy vil gje avgrensa nytte for fagskulen i Måløy innan utdanningsretningane dekksoffiser og maskinoffiser.

Marknaden for nyare brukte fiskefartøy under 500 brt. er avgrensa. Ein skal derfor vera litt heldig om ein skal finna ein nyare båt som er eit godt utgangspunkt for ombygging til opplæringsfartøy.

Framdrift

Eksisterande opplæringsfartøy ved Måløy vgs har klassegodkjenning fram til 2024. Nytt opplæringsfartøy bør derfor vere klart til drift innan den tid. Det er oppnåeleg både med nytt opplæringsfartøy og ombygd brukte opplæringsfartøy

Ein nytt opplæringsfartøy vil med fylkestingvedtak i desember 2020 vera levert omlag årsskiftet 2022/2023. For eit brukt ombygd opplæringsfartøy er framdrift meir usikker. Tida det tar å finna eit tenleg fartøy er usikker og tida for ombygging vil sjølvsagt variere etter naudsynt omfang av ombygging og utrustning. Anskaffinga av eit brukt ombygd opplæringsfartøy vil derfor kunne vere både kortare og lengre enn for ein nytt opplæringsfartøy, men uansett ferdig i god tid innan endeleg frist.

Økonomi

Ut frå budsjettprisar knytt til moglegheitsstudiane som er gjennomført, så vil nytt opplæringsfartøy under 500 brt. kunne realiserast innanfor eksisterande budsjett. Tilsvarande så vil eit brukt fartøy med same storleiken kunne realiserast monaleg under budsjettamma, men med noko høgare driftskostnader.

Driftskostnaden med ein nytt opplæringsfartøy vil vera lågare en eit brukt fartøy på fylgjande områder:

- Kostnader til energi (el-kraft, diesel)
- Vedlikehald. Nytt utstyr vil vare lengre enn brukt utstyr
- Transport og overnatting av elever som det ikkje er lugarkapasitet på lengre turar (Lofotfisket)
- Lærarkapasitet på grunn av delte klassar på overnattingsturar
- Større gangtid og kostnader til mannskap pga delte klassar på overnattingsturar

Ved ei rein økonomisk samanlikning av ein ny båt til budsjett og eit brukt fartøy 40 mill. kr rimelegare, så må den samla driftsgevinsten vere omlag 1,3 mill årleg for at totalkostnaden skal være lik. Dette reknestykket er basert på nedbetaling over 30 år, 2% rente og ein 10 mill. kr høgare noverdi av eit nytt fartøy etter 30 år.

Det er vanskeleg å kalkulera eksakt størrelse på dei auka driftskostnadene for eit ombygd brukte fartøy, då driftsmodellen og undervisninga vil bli tilpassa den båten ein har. I dag har «Skulebas» eit årleg driftsbudsjett på omlag 3 mill. kr. Dersom ein ikkje endrar vesentleg på driftsmodellen, så er det truleg at driftsgevinsten på ein ny båt kan bli 1,3 mill. kr eller høgare samanlikna med ein ombygd brukte båt.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget har vedtakskompetanse da saka inkluderer investeringar i økonomiplanperioden

Vurderingar og verknader

Økonomi: Både nytt og brukt ombygd opplæringsfartøy er vurdert å kunne løysast innanfor eksisterande budsjett. Brukt ombygd fiskefartøy vil kunne realiserast vesentleg billigare, men gje høgare driftskostnader.

Klima: Eit nytt opplæringsfartøy vil ha hybrid drift og vil gje ein årleg klimagevinst på minst 53.200 kg CO2 pr år. Eit brukt ombygd opplæringsfartøy vil ha dieseldrift.

Folkehelse: Det vil vera avgrensa forskjell på nytt og ombygd brukte opplæringsfartøy i forhold til folkehelse, men eit nytt opplæringsfartøy med hybrid drift bidrar til mindre utslepp og lokal forureining.

Regional planstrategi: Eit tenleg opplæringsfartøy bidrar til god utdanning av nye arbeidstakarar til viktige kystnæringar.

Konklusjon

Som følgje av at tilboda på nytt opplæringsfartøy ved Måløy vgs var vesentleg over budsjett, blei konkurransen avlyst. Det vart etablert ei ny styringsgruppe som skulle sjå på korleis prosjektet kunne løysast innanfor budsjett.

Styringsgruppa har komme til at ved å innhenta ein dispensasjon til å ha lugarar under hovuddekk og ved å redusera krava til fartøyet noko, så er det mogleg å realisera eit nytt tenleg opplæringsfartøy innanfor budsjett. Det er gjennomført to moglegheitsstudiar med dei justerte krava. Studiane viser at det blir ein god løysing for opplæringsfartøyet og at budsjettprisar gitt frå verft på studiane har vore innanfor budsjettet.

Styringsgruppa har også sett på eit alternativ med ombygging av brukt fartøy til nytt opplæringsfartøy. Dette alternativet vil vera mogleg å løysa med vesentleg lågare investering enn for eit nytt fartøy, men auka driftskostnadar vil føra til at den total kostnaden på lengre sikt ikkje blir redusert. Eit ombygd brukt fartøy vil heller ikkje vere like godt tilrettelagt for opplæring og vil ikkje ha hybrid drift.

Fylkesrådmannen rår til at fylkestinget vedtek å bygga eit nytt opplæringsfartøy med endra krav slik det går fram av saksframlegget.