

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.01.2021
Fylkesutvalet		19.01.2021

Konkurransetsetting av båtsamband i Sogn og Fjordane

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet ber om at konkurransen og kontrakten for Rutepakke 1 vert utforma i samsvar med administrasjonen sitt forslag i Vedlegg 1.
2. Fylkesutvalet ber om at konkurransen og kontrakten for Rutepakke 2 vert utforma i samsvar med administrasjonen sitt forslag i Vedlegg 2.
3. Fylkesutvalet ber om at produksjonsvolumet for Rutepakke 2 vert dimensjonert i samsvar med kva kommunar som har signert intensjonsavtale om kommunale tilleggskjøp før konkurransekunngjering.
4. Fylkesrådmannen gis fullmakt til å kunngjere konkurransane i samsvar med punkta 1, 2 og 3. Konkurransane omfattar eit hovudtilbod med delvis nullutsleppsteknologi og ein opsjon om kortvarig konvensjonell drift. Fylkesrådmannen gis fullmakt til å tildele og signere slike kontraktar etter endt konkurranse.
5. For fylkesutvalet vil bruk av nullutsleppsteknologi avhenge av at fylkeskommunen mottok tilstrekkeleg støtte frå verkemiddelapparatet og statleg medfinansiering. Fylkesutvalet ber politisk og administrativ leing drøfte med sentrale styresmakter korleis dei nasjonale og regionale ambisjonane om utsleppskutt kan verte finansiert. Finansieringssituasjonen må avklarast før fylkeskommunen tek endeleg stilling til bruk av hovudtilbod eller opsjon.
6. Etter kontraktsignering, når kostnadene er kjend og finansieringssituasjonen er avklart, kjem fylkesrådmannen attende til fylkesutvalet med framlegg til bruk av hovudtilbodet (delvis nullutsleppsteknologi) eller opsjonen (kortvarig konvensjonell drift). Dette må skje før det gjerast større investeringar i fartøy eller på landside.

Samandrag

Skyss førebur konkurranseutsetting av båtanboda i Sogn og Fjordane. Sambanda skal sikre innbyggjarane stabil og driftssikker transport. Rutetilbodet skal i hovudsak førast vidare som i dag. Samstundes skal vi ta i bruk nullutsleppsteknologi og redusere CO2-utsleppa til ein forsvarleg og føreseieleg kostnad for fylkeskommunen. Fylkesrådmannen legg opp til ein teknologinøytral konkurranse der det vert stilt minstekrav om utsleppskutt og tilhøyrande bonusmodell for å sikre kostnadseffektive og høge utsleppskutt. Konkurransen vil også omfatte ein opsjon om kortvarig konvensjonell drift, som gjev Vestland fylkeskommune ein rettetmoglegheit dersom staten og verkemiddelapparatet ikkje bidreg med medfinansiering i tilstrekkeleg grad. Fylkesutvalet tek stilling til opsjonen når dei endelege kostnadene er kjende og statleg medfinansiering er avklart.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Rutepakke1
- 2 Rutepakke 2
- 3 Tilbakemeldi
ng frå Kinn
kommune

Saksutgreiing

1. Båtanboda gjer Vestland berekraftig og nyskapande

Gjennom konkurranseutsettinga av båtanboda i Sogn og Fjordane kan fylkeskommunen arbeide for å gjere Vestland berekraftig og nyskapande:

- Båtsambanda bind saman lokalsamfunn og regionar, men også heile fylket vårt.
- Når fylkeskommunen vil ta i bruk maritim nullutsleppsteknologi, utløyser det grøn innovasjon og CO₂-kutt.
- Med vår offentlege innkjøpsmakt bidreg vi til nye marknader for skipsnæringa, som er ein viktig verdiskapingsbransje for Vestland.

Dette er relevant for alle måla i Utviklingsplanen for Vestland.¹

Båtanboda skal sikre dei fastbuande i dei aktuelle kommunane stabil og driftssikker transport. Rutetilbodet skal i hovudsak førast vidare som i dag, og kunne tilpassast framtidige endringar i dei faktiske reisebehova. Samstundes skal vi ta i bruk nullutsleppsteknologi og redusere CO₂-utsleppa til ein forsvarleg og føreseieleg kostnad for fylkeskommunen.

Det er dette som er utfordringa: På den eine sida kan ein frykte for høge målsettingar og manglande kostnadskontroll. På den andre sida kan ein frykte ei for defensiv kravsetting som ikkje tek ut potensialet i marknaden. Fylkesrådmannen har derfor søkt å basere vurderingane på eit solid faktagrunnlag og omfattande marknaddialog. Det er lagt fram ei samla verkemiddelpakke som fylkesrådmannen meiner vil balansere dei ulike omsyna på ein best mogleg måte.

Status og prosess for pilotkontrakten vert lagt fram i eiga sak. Ein syner til punkt 2 i vedtak frå 29.09.20 for rutepakke 1, sjå punkt 2.4 nedanfor.

Fylkesrådmannen gjer i dette dokumentet greie for sentrale tilrådingar for å oppnå målsetnadane for konkurranseutsettinga. Dei tekniske og strategiske vurderingane som ligg til grunn for tilrådingane er svært komplekse, og desse vert derfor presentert for kvar rutepakke eigne vedlegg.

2. Grunnlag, føresetnader og rammer

Dagens kontraktar for drift av sambanda mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm, samt lokale båtruter i Sogn og Fjordane går ut 30. april 2022. Både administrasjonen i tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune og administrasjonen i Vestland fylkeskommune har over lengre tid arbeidd med å førebu konkurransar om nye driftskontraktar.

2.1 Fylkesutvalets vedtak i desember 2019

Fylkesutvalets vedtak frå desember 2019 har vore førande for administrasjonen i Vestland fylkeskommune sitt førebuingarbeid:

«1. Fylkesutvalet ber om at dei nye miljøanboda vert gjennomført i tråd med stortingsvedtaka om krav til null- og lågutslepp for alle nye ferje- og hurtigbåtar. Fylkesutvalet ber om snarast mogleg innfasing av nullutsleppsteknologi frå 2022 og seinast 2024 i tråd med ambisjonane vedtekne av fylkestinget i Sogn og Fjordane.

2. Rutepakke 2 og 3 vert gjennomført med utlysning så raskt som mogleg slik dei var planlagt av administrasjonen i Sogn- og Fjordane, men med moglegheit for justeringar i tråd med innspel som kom i høyringsprosessen (t.d. hybridifiseringgrad etc.)

3. For rutepakke 1 ønskjer ein å gjennomføre ein alternativ anskaffingsprosess, til dømes ein utviklingskontrakt, der målet er mulighet til nullutsleppsteknologi frå oppstart av ny kontrakt frå mai 2022, og krav til det seinast innan 2 år inn i ny kontraktsperiode frå 1.mai 2024.

¹ Hovudmåla i Utviklingsplanen for Vestland: 1) Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg, 2) Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling, 3) Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv i heile Vestland og 4) Like moglegheiter til å delta i verdiskaping.

4. Fylkesutvalet ber administrasjonen om å innrette anboda på ein slik måte at ein er i posisjon til å motta støtte frå ordningar Klimasats, NOx-fondet og Enova, og evt. Med ein opsjon i tråd med punkt 12 i Sogn og Fjordane sitt vedtak om å synleggjere skilnad i kostnad på nullutslepp og konvensjonell teknologi.

5. Fylkesutvalget legg til grunn at meirkostnader som Vestland fylke vil få for å gå føre med gjennomføring av Stortingsvedtaka vil bli kompensert med auka midlar i inntektsramma til fylka.»

2.2 Dialog med marknad og verkemiddelapparat

Administrasjonen har saman med Trøndelag fylkeskommune gjennomført marknaddialog med norsk og internasjonal maritim bransje i tre rundar i 2020. Fokuset for dialogen har etter kvart flytta seg frå tekniske løysingar og utviklingsbehov til innrettinga av konkurransegrunnlaget og kontrakten:

Dialogrunde	Fokus
April 2020	Gjennomført i samarbeid med Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommunar: Kartlegging av tilgjengelege løysingar og korleis fylkeskommunen kan legge til rette for utvikling, bygging, pilotering og drift av ny teknologi innanfor tilgjengelege tidsrammer. Felles høyringsnotat med tematisk skilje mellom ekspressbåtar (RP1) og lokalbåtar (RP2).
Juli 2020	Gjennomført i samarbeid med Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommunar: Skissere fylkeskommunen sine forslag til strategiske vegval knytt til konkurransen og driftskontrakten, få innspel frå marknaden omkring desse og informere om vegen vidare. Separate høyringsnotat for ekspressbåtar (RP1) og lokalbåtar (RP2)
Oktober 2020	Gjennomført av Vestland fylkeskommune åleine: Marknaddialog om utforming av driftskontrakt for lokalbåtar som nyttar hybride driftsløysingar. Spørsmål til marknaden om plan for konkurransegjennomføring og høyring knytt til førebelse kontraktsvilkår. Separate høyringsprosessar for RP1 og RP2

Marknaddialogane har vore til stor hjelp i arbeidet med konkurranseførebuingane og har gitt verdifull innsikt og viktige innspel frå m.a. operatørar, energileverandørar, skipsdesign- og verftsgrupperingar og systemintegratorar.

Det er parallelt gjennomført fleire møte med verkemiddelapparatet for å få avklart kva støtte fylkeskommunen kan få basert på dei ulike tekniske og kontraktuelle handlingsalternativa.

2.3 Faktagrunnlag

Gjennom 2019 og 2020 har administrasjonen fått utarbeidd fleire utgreiingar som inngår i kunnskapsgrunnlaget til denne saksutgreiinga. Det omfattar viktige spørsmål som areal- og energibehov, tekniske løysingar med tilhøyrande utslepp og kostnader, areal- og nettilhøve.

Det er også gjort omfattande analyser internt. Dette er knytt til dømes til utvikling i reisestraumar og bruk av dagens tilbod både til persontransport, gods, bil og tyngre køyretøy.

Forfattar	Emne
Rambøll 2019	Utredning av energibruk, infrastruktur, evaluering og kostnad for båtruter
COWI 2020	Dimensjonering av ladeløysing Fugleskjærskai/Florø
Rambøll 2020	Marknaddialog og kostnadsestimat - ladeinfrastruktur og kailøysingar
DNV GL 2020 (1)	Marknadsundersøking ladeløysingar hurtigbåt (del av Grønt Skipsfartsprogram)
DNV GL 2020 (2)	Dialogstøttenotat - nullutsleppskrav for lokalbåtar

LMG Marin 2020	Energistudie - hybridelektriske lokalbåtar
DNV GL 2020 (3)	Kartlegging av areal og nettilhøve

2.4 Fylkesutvalets vedtak i september 2020

Innspele fylkeskommunane mottok og vurderingane som vart gjort på bakgrunn av desse innspela vart lagt fram for politisk handsaming i Vestland fylkeskommune i september 2020.

Fylkesutvalet vedtok i møte 17.09.20 (sak PS 158/2020) følgjande om Rutepakke 2:

- «1. Fylkesutvalet støtter fylkesrådmannen sin vurdering knytt til behov for dieselgenerator på fartøya og ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid legg til grunn bruk av hybride driftsløysingar.*
- 2. Fylkesutvalet ber om at konkurransen og kontrakten for Rutepakke 2 vert innretta slik at miljøambisjonen knyt seg til heile rutepakka.*
- 3. Fylkesutvalet støtter fylkesrådmannens vurderingar knytt til driftsoppstart for ny kontrakt. Fylkesrådmannen får derfor fullmakt til å kunngjere og inngå kortsiktig kontrakt for drift av sambanda i Rutepakke 2 for perioden 1. mai 2022 til 01.05.2024 med opsjon om forlenging med ytterlegare 1+1 år.*
- 4. [...].»*

I møte den 29.09.20 vedtok fylkesutvalet i sak PS 193/2020 at det for Rutepakke 1 skal stillast krav om bruk av fartøy som nyttar nullutsleppsteknologi, men med opning for hybridelektriske løysingar. Vidare vart det vedteke å inngå ein sjølvstendig utviklings- og pilotkontrakt for uttesting av nullutsleppsteknologi på eit eller fleire samband i Vestland.

- «1. Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen i sitt vidare arbeid med ny driftskontrakt for Rutepakke 1 legg til grunn modellalternativ B; det vil seie ein kontrakt for bygging og drift der ein opnar for hybridløysingar med ei innfasing innan utgangen av 2024.*
- 2. Fylkesutvalet ber vidare om at fylkesrådmannen legg til rette for utlysing av ein nullutsleppspilot.*
- 3. Fylkesutvalget ber om ei sak i november der momenta i punkt 4 i notat datert 22.09.20 er utgreid:*
 - Ambisjon for hybridgrad*
 - Framlegg til bruk av tildelingskriteria eller eventuell bonusmodell, inkludert vekting*
 - Kontraktlengd og kontraktsform (brutto og netto) for rutepakke 1*
 - Konkurrans- og kontraktsstrategi for pilotkontrakt*
 - Framlegg til samband- eller rekkeviddekrav for pilotfartøy*
 - Eigarskapsmodell for pilotfartøy*
- 4. Fylkesutvalet presiserer at det er viktig at fylkeskommunen oppnår økonomisk støtte frå verkemiddelapparatet og det er ein føresetnad at løysinga sikrar god driftssikkerheit, frekvens og regularitet.*
- 5. Fylkesrådmannen får fullmakt til å inngå mellombels kontrakt (forlenging/ ny kontrakt) for perioden mai 2022 til utgangen av 2024, med moglegheit til å avtale opsjon på 1+1 år.»*

Ettersom vedtaket inneber at miljøambisjonen skal operasjonaliserast gjennom to sjølvstendige kontraktar, vil status og prosess for pilotkontrakten bli framlagt i ei eigen politisk sak i januar 2021.

3. Rutetilbodet for dei to nye driftskontraktane

3.1 Rutepakke 1 Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm

Rutepakke 1 omfattar hurtigbåtruter mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm. Sambanda vert drifta med fire fartøy. Det er mogleg å reise mellom Bergen og Nordfjord morgon og ettermiddag i begge retningar. Mellom Bergen og Sogn/Flåm kan ein reise ein gong dagleg på vinterstid og to gonger dagleg på sommartid. Rutetilbodet sikrar og korrespondanse mellom Nordfjord og Sogn.

Det er ikkje lagt opp til vesentlege endringar av dagens rutetilbod eller krav til kapasitet på fartøyet når det gjeld passasjerar og gods.

Med bakgrunn i turistmarknaden går det sommarrute mellom Flåm og Bergen som utvidar rutetilbodet i perioden 1.mai - 30.september. Det blir i tråd med tidlegare vedtak lagt opp til at sommardrift av Flåm - Bergen skal utvidast til å gjelde frå 1. april og til og med 31. oktober (HS 22/19).

Det har kome innspel til endringar i rutetilbodet gjennom dialog med leverandørmarknaden. Innspel som peiker på mindre justeringar utan vesentleg innverknad på tilbodet, vil bli vurdert fram til utlysing.

Endring av anløpskai frå Krakhella til Hardbakke har vore utgreidd (FUV PS 201/2020). Eventuell iverksetting av dette avheng av større investeringar i infrastruktur, og er vedteke kopla til pågåande arbeid med RTP for Vestland. Ei slik endring blir dermed ikkje lagt inn i anbudsgrunnlaget.

I framlegg til nasjonalbudsjett har Stad skipstunell fått midlar til oppstart. Moglege framtidige båtruter her vil kunne gje behov for endringar også knytt til bårutene i kontraktane som no skal lysast ut. Dette må handterast når det er klart korleis skipstunnelen skal utnyttast, og kva endringsbehov dette kan gje for dei eksisterande bårutene.

Når det gjeld ansvarsfordeling vil Skyss ha ansvaret for planlegging av det heilskaplege tilbodet og systematisk dialog om tilbodet med dei aktuelle kommunane. I dagens kontrakt har operatør ansvar for ruteplanlegging. Det vil bli lagt vekt på god dialog med operatør om aktuelle justeringar i rutene, og ein vil leggje spesiell vekt på dialogen med operatør når det gjeld innsikt og behov knytt til turistmarknaden.

3.2 Rutepakke 2 Lokale båtruter i Sogn og Fjordane

Rutepakke 2 omfattar drift av lokale båtsamband i kommunane Bremanger, Kinn, Stad, Vik og Høyanger. Desse sambanda vert i dag drifta med seks fartøy, fire av desse såkalla kombikatamaranar for frakt av personbilar, vogntog og gods i tillegg til passasjerar. Sambanda anløper totalt 42 kaier og har ein samla ruteproduksjon på om lag 340 000 km. Sambanda tener i hovudsak arbeidsreisande (pendling), skuleskyss, annan lokaltrafikk og noko godstransport. I 2019 frakta desse sambanda i overkant av 140 000 passasjerar.

Rutetilbodet i rutepakke 2 er bygd opp rundt same grunntilbod som i dag. På bakgrunn av politiske vedtak, energistudium og dialog med kommunane er det utarbeidd framlegg til enkelte endringar i krav til fartøya når det gjeld kapasitet, og nokre endringar i rutene.

Båtruta som i dag går mellom Flåm og Balestrand på sommaren vil i tråd med tidlegare vedtak (HS 22/19) bli lagt ned frå 2022, og er såleis ikkje del av ny kontrakt.

Helse Førde har ikkje ønska å vidareføre avtala om sambruk av ambulansebåten, som i dag er i bruk i rutene nord i Florøbassenget. Dette gjev utfordringar gjennom bortfall av inntektene på 5 MNOK. Det gjev samstundes moglegheit til å sjå på nytt på fartøykabalene, og betre legge til rette for å imøtekome transportbehovet i området.

3.2.1 Om bruk av opsjonar for utvida tilbod

Det blir i dei nye kontraktane ikkje lagt opp til bruk av opsjonar for moglege utvidingar av tilbodet. Ved overgang til hybrid framdriftsteknologi vert det utfordrande å leggje opp til tilsvarande bruk av opsjonar som ein har vore van med i dagens kontraktar. Dette gjeld både for kommunale tilleggskjøp, og for vedtak om at utvida tilbod skal lysast ut som ein opsjon.

Hybride framdriftskonsept vert dimensjonert basert rutetilbodet. Produksjonsvolumet avgjer med andre ord storleiken på eventuelle batteripakker som vidare gjer føringar for resten av fartøydesignet. Store endringar i rutetilbodet vil derfor kunne medføre større meirinvesteringar i batteripakkar og behov for ombygging av operatørs fartøy. Dette gjer at det vert vanskeleg, og ikkje

minst fordyrande, å leggje til rette for bruk av opsjonar knytt mogeleg auke i ruteproduksjon. Produksjonsvolumet må derfor i størst mogeleg grad avklarast i forkant av konkurransekunngjeringa.

Rutene på Sognefjorden

Det er ikkje lagt opp til større endringar i rutene på Sognefjorden, men ei mindre justering. Etter dialog med kommunen er det i ny kontrakt tilrådd at ringestoppet til Findabotnen kai vert teke ut som del av rutetilbodet. Dette er eit grep som gir ankomst til Vik som planlagd også når fleire ringestopp er i bruk på same turen.

Det er lagt opp til vidareføring av minstekrav til fartøyet når det gjeld kapasitet på 48 PAX, 7 PBE samt kapasitet til 12m buss/lastebil. Dette er ei vidareføring av minstekravet til kapasitet i dagens kontrakt.

Både Vik og Høyanger har stilt seg positive til vidareføringa av tilbodet med nemnde justering. Det er også signalisert at nivået på kommunalt tilleggskjøp vil vere som i dag.

I dagens kontraktar ligg også ferjesambandet mellom Kaupanger og Frønningen i indre Sogn. I tråd med politisk vedtak blir det i ny kontrakt lagt til grunn at tilbodet skal vere tre rundturar per veke. Kravet om bilferje fell vekk, men det skal vere kapasitet til 3 PBE på enkelte avgangar inntil 30 gonger i året (HS 22/19). Det er enno ikkje avklart om sambandet skal inngå i rutepakke 2, og ein vil ha dialog med kommunane om moglege justeringar i januar 2021.

Florabassenget nord/vest/sør

Det er ikkje lagt opp til større endringar i tilbodet i lokalrutene i Florøbassenget, men ei justering i kva kaier som har ringestopp på enkelte avgangar og justerte krav til bilføring og tung last. Kinn kommune har vore positive til justeringane.

For å sørge for tilstrekkeleg liggetid for lading er det tilrådd å redusere talet på ringestopp på skulerutene for å kunne gi kortare planlagd seglingstid til Florø. Analyser av reisestatistikken og behovet for skuleskyss viser at det er kaier med svært liten eller ingen bruk, der ein på desse avgangane ikkje treng å opne for at båten skal stoppe. Dette vil redusere den planlagde seglingstida for avgangar om morgonen slik at oppstarten av desse kan skyvast litt seinare frå Florø. På denne måten skapar ein meir liggetid for fartøya i Florø hamn mellom arbeidsruter og skuleruter. Dette får elles ingen konsekvensar for viktige ankomsttider i Florø. Det vert gjort mindre justeringar for arbeidsrutene på ettermiddagen og godsrutene på dagtid for gi meir liggetid i Florø hamn. Det er planlagd for godsavgang og kveldstilbodet som kommunal tilleggsproduksjon som i dag.

Samla er det lagt opp til tre fartøy med 70 PAX, der to av fartøya vil ha bilkapasitet på 4 PBE og eitt på 7 PBE. Eitt av fartøya erstattar dagens ambulansebåt og frigjer fartøyet på Kystvegekspressen til betre tilpassing i dette sambandet. Dette gjer også at ein får bilførande kapasitet for alle avgangar nord i Florøbassenget som ønska frå kommunen. Totalt sett gir dette eit betre tilbod og ein enklare driftsmodell der fartøya ikkje vert nytta på tvers av samband, men det er venta at kostnadene vil auke med mellom 3 og 4,1 MNOK som følgje av dette.

I dialogmøta har kommunane peikt på behovet for frakt av tyngre køyretøy i Florabassenget sør. Det vert opna for å løyse oppdraget gjennom å nytte eit reservefartøy som ikkje vert avgrensa av nullutslepps krav. Dette fartøyet vil stå friare til å utføre slike oppgåver, men vil inngå i den totale miljørekneskapen. Statistikken viser at tyngre fraktoppgåver er eit sjeldnare behov som kan skje ved tinging.

Kystvegekspressen Måløy-Florø-(Selje)

I samband med etablering av nye Kinn kommune vart det vedteke ei ekstralyving frå fylkeskommunen for ein ny rundtur på dagtid fram til 30.04.2022. Avgangen er tidlegare vedteken vidareført som ein opsjon i det nye anbodet (FT PS 10/2019 og 26/2019). Det bli lagt til grunn at avgangen vidareførast, og at ein fortsett spleiselaget som har vore mellom Kinn kommune og fylkeskommunen for denne.

Eitt dedikert fartøy på Kystvegekspressen gir eit meir fleksibelt ruteopplegg der ein kan reise i to retningar om morgonen mellom byane Måløy og Florø, og avgangstid her er tilpassa noko. Dette vil

gagne arbeidspendlarar og elevar i vidaregåande skule. Fartøyet vil ha ein kapasitet på 70 PAX, og ikkje krav til bilføring. Kinn kommune har uttalt seg positivt til endringane.

Det blir lagt til grunn at Kystvegekspressen vert forlenga til Selje i tråd med politiske vedtak (FT PS 10/2019 og 26/2019). Ein er ikkje heilt i mål med korleis dette skal gjerast, og kva konsekvensar det vil ha for økonomi og utslepp. Det er god dialog med Stad kommune om saka.

I det vidare blir det lagt til grunn forlenging av fyrste og siste avgang til/frå Selje, i tråd med ønska frå Stad kommune. Transportbehovet til Selje er vurdert som størst for avgangar tidleg på morgonen og tilbake sein ettermiddag/tidleg kveld. Med estimert pris i ny kontrakt har denne endringa, målt i rutekilometer og driftstimar, ein kostnad på om lag 3,2 MNOK. Forlenging på denne måten utløyser potensielle meirkostnader knytt til ladeinfrastruktur i Selje som per no ikkje er kronefesta. Alternativ løysing inneber forlenging av ein ettermiddagsavgang. Kostnaden for drifta vil vere om lag lik som det tilrådde alternativet, men utan tilrettelegging for lading i Selje - og dermed større reduksjon i hybridgrad. Det vil vere naudsynt å sjå nærare på kaiplassering for fartøyet i Selje, som enno ikkje er avklara.

Lokalbåtruter i Kinn/Bremanger

Det er tilrådd at tilbodet med desse båtrutene vert vidareført som i dag. Kravspesifikasjon for fartøy vil ha eit minstekrav på 19 PAX, noko som opnar opp for mindre besetning. Fartøyet vert elles dimensjonert i høve til krav om gods- og lastekapasitet.

Kommunalt tilleggskjøp

Dagens rutetilbod for sambanda som er omfatta av Rutepakke 2 består av ein kombinasjon av fylkeskommunalt minstetilbod og kommunale tilleggskjøp. Ordninga inneber at fylkeskommunen legg til rette for drift av ekstra avgangar i sambanda utover det fylkeskommunale tilbodet. Kommunane betaler eit vederlag til fylkeskommunen for ekstraproduksjonen. Ordninga er tidlegare vedteke vidareført i ny kontrakt (FT PS 10/2019).

I dagens driftskontraktar er den kommunale produksjonen utforma som opsjonar som kommunane kan utløyse på fastsette vilkår. Nytt framdriftskonsept vert dimensjonert basert på rutetilbodet. Dette gjer at det vert vanskeleg å vidareføre dagens ordning med opsjonar overfor kommunane. Avgjersla om fylkeskommunen skal tilretteleggje for kommunal tilleggsproduksjon må derfor takast i forkant av konkurransekunngjeringa og eventuelle justeringar i rutetilbodet i løpet av kontraktperioden må gjennomførast i tråd med kontraktens endringsbestemmingar.

Med overgang til hybrid framdriftsteknologi blir dei ulike kostnadskomponentane i kontrakten endra frå dagens. Ein vil halde på forholdstalet mellom fylkeskommunal og kommunal kostnad der kommunale tilleggskjøp vert vidareført som i dag.

Det har vore dialog med aktuelle kommunar om vidareføring av dagens kommunale tilleggskjøp, og det er sendt ut framlegg til intensjonsavtale og utkast til endeleg avtale mellom fylkeskommunen og kommunane. Av omsyn til den kommande konkurransen er det naudsynt at kommunane gjev forpliktande svar på om dei ønskjer å nytte retten til kommunale tilleggskjøp også i den kommande kontraktperioden, og at dei i så fall er budde på den framlagte modellen for kostnadsdeling. Kommunane har fått kort frist til å gje tilbakemeldingar på framlegget til intensjonsavtale. Administrasjonen har per 4. januar 2021 motteke signerte intensjonsavtalar frå Vik, Høyanger og Kinn kommunar. Notat frå Kinn kommune med innspel knytt til intensjonsavtalen er lagt ved saka som Vedlegg 3.

4. Kontraktform og inntektsrisiko

4.1 Rutepakke 1

Det vert tilrådd ein nettokontrakt med inntektsgaranti for Rutepakke 1. Fylkesrådmannen vurderer denne løysinga som den som best veg opp for dei ulike risikomomenta.

Dagens kontrakt for sambanda som inngår i Rutepakke 1 utgjer ein nettokontrakt der operatøren har det økonomiske ansvaret og risikoen for billettinntektene. Ettersom ein stor del av billettinntektene for Rutepakke 1 kjem frå turistnæringa, vil desse inntektene vere svært sårbare for

hendingar som påverkar trafikkgrunnlaget, som til dømes dagens ekstraordinære situasjon med covid-19-pandemien. Dagens kontrakt har ingen inntektsgaranti.

Dagens operatør og operatørmarknaden forøvrig har ytra bekymring for at vinnande operatør i ein framtidig nettokontrakt vil måtte bere heile risikoen knytt til trafikkinntektene. Fleire av aktørane har av denne grunn bedt om at kontrakten for Rutepakke 1 vert utforma som ein bruttokontrakt.

Operatørselskapa har over fleire år opparbeid seg stor kompetanse og stort nettverk innan turistmarknaden. Fylkesrådmannen vurderer såleis at ein nettokontrakt vil vere den kontraksformen som vil gje størst potensiale for inntektsgrunnlag i denne kontrakten. Administrasjonen vurderer at marknaden usikkerheit knytt til ein nettokontrakt i staden kan reduserast ved bruk av ein inntektsgaranti. Ein covid-19-situasjon eller tilsvarande pandemiar vil utløyse ein garanti som kompenserer for operatør sitt eventuelle inntektstap. Marknaden ønskjer ideelt sett ein bruttokontrakt, men har gitt uttrykk for at ein slik inntektsgaranti vil kunne redusere risikoen betrakteleg dersom ein finn riktig garantinivå. Det vert lagt til grunn ein inntektsgaranti som sikrar at vi unngår risikoprising.

4.2 Rutepakke 2

Fylkesrådmannen tilrår bruk av bruttokontrakt som kontraksform for Rutepakke 2.

Dette er ei vidareføring av dagens kontraktstype for sambanda i Rutepakke 2: Fylkeskommunen har inntektsrisikoen og ansvaret for marknadsføring av rutene.

Ettersom rutetilbodet i Rutepakke 2 i stor grad er retta mot arbeidspendlarar og potensialet for inntening på turisme er avgrensa, vil det vere hensiktsmessig å utforme Rutepakke 2 som ein bruttokontrakt. Dette vert støtta av ein samstemd marknad.

5. Korleis oppnå mest mogleg utsleppskutt på føreseieleg og forsvarleg måte?

Fylkesrådmannens tilrår ein teknologinøytral konkurranse der det vert stilt minstekrav om utsleppskutt og tilhøyrande bonusmodell for å sikre kostnadseffektive og høge utsleppskutt. I tillegg vil konkurransen omfatte ein opsjon om kortvarig konvensjonell drift, som gjev Vestland fylkeskommune ei rettmoglegheit viss staten og verkemiddelapparatet ikkje bidreg med medfinansiering i tilstrekkeleg grad.

Klimakrav med klimabonus: Det er fleire verkemiddel som kan nyttast for å oppnå utsleppsreduksjon. Til dømes kan ein la tilbydarane konkurrere på utsleppsmengd, nytte minstekrav til utsleppskutt eller gje vinnande tilbydar insentiv til å gjennomføre drifta mest mogeleg utsleppsfri. Desse verkemidlane kan nyttast kvar for seg eller i kombinasjon med kvarandre. Ein konkurranse der ein konkurrerer på utsleppsmengd er vurdert som meir usikker knytt til driftsstabilitet, kostnadskontroll og høvet til å gjere framtidige ruteendringar. Eit minstekrav om høgt CO₂-kutt er derimot vurdert som den mest kostnadseffektive verkemiddelet for oppnå eit gitt utsleppskutt, og samstundes sikre god fleksibilitet knytt til framtidige ruteendringar.

Føremålet med bonusmodellen er å hente ut ytterlegare potensial for utsleppskutt i marknaden utover klimakravet. Klimabonusen utgjer ein førehandsdefinert pris for fylkeskommunen. Tilsvarande vil ein modell for klimasanksjon kunne førebyggje avvik frå klimakravet og nyttast som straff viss kravet ikkje vert oppnådd.

Opsjon: Behovet for ein opsjon for kortvarig konvensjonell drift heng saman med den usikre kostnads- og finansieringssituasjonen:

- Tilbydarane må prise inn risiko knytt til driftsstabilitet. Administrasjonen er usikker på nivået på risikoprisinga.
- Ei eventuell Enova-støtte må styrehandsamast i Enova og dette kan fyrst skje i fyrste kvartal 2021. Administrasjonen vurderer Enova sitt utlysingsprogram for «Infrastruktur for kommunale og fylkeskommunale transporttenester» som relevant. Støtta er avgrensa til maksimalt 40% av investeringskostnadene. Søknad er sendt til Enova og administrasjonen er i dialog med dei om denne. Enova vil vurdere forholdet mellom kostnad og nytte i heile prosjektet. Utfallet er avhengig av prosjektet sin kostnadseffektivitet og korleis Enova vurderer dei tekniske forventingane om hybridelektriske løysingar som ligg til grunn for utlysinga.

- Fylkesutvalets ambisjon for utsleppskutt føreset statleg medfinansiering. Regjeringa har varsla krav om nullutsleppsteknologi på hurtigbåt, men dei statlege overføringane til fylkeskommunane for hurtigbåttenester tek p.t. ikkje høgde for tilhøyrande meirkostnader. Ein rettetmoglegheit er vurdert som naudsynt for å drøfte finansiering nærare med staten før fylkeskommunen forpliktar seg.

Tilbydarane må med denne løysinga prise eit tilbod basert på minstekravet (hovudtilbod) og ein opsjon om konvensjonell drift.

5.1 Hovudtilbod: Energi og utslepp med kostnader

Klimakravet vert utforma teknologinøytralt. Det betyr at kravet i seg sjølve ikkje definerer den tekniske løysinga, men målsettinga - kutt i drivstoff og tilhøyrande utslepp. På bakgrunn av marknaddialogen forventar administrasjon likevel hybridelektriske løysingar. Sjå vedlegg for utdjupande informasjon om det tekniske handlingsrommet.

Klimakravet skal oppfyllast på årsbasis for heile rutepakka samla, for å gje handlingsrom for operatør og ta omsyn til sesongvariasjonar i energiforbruk. For produksjon utover forventa volum vert det tillate eit høgare drivstofforbruk enn klimakravet.

Det føreslåtte klimakravet er basert på det høgaste ambisjonsnivået fylkesrådmannen kan tilråde. For Rutepakke 2 er dette avgrensa av fartøydimensjonering og seglingsled, medan den minkande energieffektiviteten og tilbakemeldinga frå marknaden set grenser for utsleppskuttet i Rutepakke 1. Det er teke høgde for variasjonar i vèrtilhøve og bruk av reservefartøy. Dei føreslåtte minstekrava i tabellen under må justerast, dersom sambandet Kaupanger-Frønningen skal inngå i rutepakka.

	Rutepakke 1	Rutepakke 2	Samla
Minstekrav (Klimakrav)	<ul style="list-style-type: none"> - Maksimalt 6,5 liter drivstoff per køyrde kilometer - Svarar til 46 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader 34-47 MNOK per år og 145-190 MNOK i eingongs-investeringar 	<ul style="list-style-type: none"> - Maksimalt 3,0 liter drivstoff per køyrde kilometer - Svarar til 52 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader 5-10 MNOK per år og 30-36 MNOK i eingongs-investeringar 	<ul style="list-style-type: none"> - Svarar til 47 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader 39-57 MNOK per år og 175-226 MNOK i eingongs-investeringar
Klimabonus	<ul style="list-style-type: none"> - 15 kr per sparte liter utover klimakravet - Svarar truleg til ytterlegare 5-10 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader 5-10 MNOK per år 	<ul style="list-style-type: none"> - 12 kr per sparte liter utover klimakravet - Svarar truleg til ytterlegare 5-15 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader under 5 MNOK per år 	<ul style="list-style-type: none"> - Svarar til 5-11 % CO2-kutt - Estimerte meirkostnader 5-15 MNOK
Klimasanksjon	<ul style="list-style-type: none"> - 30 kr per liter drivstoff meirforbruk - Utløyser truleg del av klimabonus 	<ul style="list-style-type: none"> - 24 kr per liter drivstoff meirforbruk - Utløyser truleg del av klimabonus 	<ul style="list-style-type: none"> - Estimerte meirkostnader 1,2 MNOK - Utløyser truleg del av klimabonus

Kostnadsestimata er basert på kostnadsestimat på komponentnivå på fartøy, marknaddialog, og kartlegging av areal- og nettilhøve gjennomført av COWI, Rambøll, LMG Marin og DNV GL. For eingongsinvesteringane er det inkludert risikopåslag, prosjektering, byggjeleing og fysisk tilrettelegging.

Det vert stilt krav til fornybar energi til utsleppsfri drift og til transparens rundt råstoffutvinninga til energilagre som batteri. Det skal bidra til mest mogleg berekraftig og miljøvenleg transporttenester.

5.2 Opsjon: Kortvarig konvensjonell drift

Ein opsjon om konvensjonell drift av sambanda med bruk av diesel er meint å vere fylkeskommunens tryggingnett dersom tilstrekkeleg medfinansiering uteblir. Opsjonen skal då sikre fylkeskommunen drift i ein tidsperiode fram til fylkeskommunen får avklart vegen vidare. Samstundes må tidsperioden vere lang nok til at eventuelle tilbydarar kan satse på nybygg. Dette er naudsynt for å oppnå tilstrekkeleg god konkurranse. Fylkesrådmannen tilrår derfor at driftsperioden vert sett til 6 år. For at eksisterande fartøy i marknaden ikkje vert utelukka for ein slik opsjon, vil administrasjonen vurdere å justere på nokon av fartøykrava for ein slik opsjon. Ei slik justering vil ikkje redusere komforten sett i høve dagens løysing.

Vurderinga av opsjon kan gjerast medan operatør førebur drifta som i hovudtilbodet, så lenge fylkeskommunen ber økonomisk risiko knytt til eventuell unødige prosjekteringskostnader hos operatør eller nettselskap. Opsjonen kan seinast utløysast før det må gjerast større investeringar i fartøy eller på landside.

6. Tilrettelegging for ny energiinfrastruktur på kai

Bruk av nullutsleppsteknologi kan gjere det naudsynt med installasjon av ny energiinfrastruktur på kai.

Ved eventuell etablering av infrastruktur for hydrogen vil dette vere operatør sitt ansvar, i tråd med innspel frå marknaden. For hybridelektriske fartøy må det gjerast investeringar i nettoppgradering og ladeinfrastruktur der båtane kan lade.

DNV GL og Rambøll har på vegner av administrasjonen innhenta informasjon om tilgjengeleg nettkapasitet på dei relevante kaiene. Det vil vere behov for nettoppgraderingar på alle kaiene. Der nettoppgradering er svært dyr eller det manglar redundans vil ein vurdere behovet for batteribankar.

Ettersom nettoppgradering er tiltak av varig verdi, legg ein til grunn at kostnaden bør dekkast av fylkeskommunen direkte og at dette er kostnader som fylkeskommunen ber risikoen for. Det er estimert at nettoppgraderingskostnader og/eller batteribankar vil utgjere eingongsinvesteringar på om lag 116-143 MNOK før støtte. Dette vil vere eingongsinvesteringar som må dekkast over investeringsbudsjettet. Drift av anlegget vil måtte dekkast via driftsbudsjettet.

For å støtte investeringar knytt til kjøp og etablering av ladeinfrastruktur på kai stiller Enova krav om at støttemottakar eig infrastrukturen sjølv. Dette betyr at fylkeskommunen anten sjølv må kjøpe infrastrukturen eller overta eigarskapet frå tilbydar undervegs i kontraktperioden. Den siste modellen er kjend frå elektrifisering av ferje og buss. Ved å kjøpe infrastrukturen frå tredjepart kan ein leggje betre til rette for sambruk av ladeinfrastrukturen, noko som vil gje betre utnytting av straumeffektane, kaiareal og investeringskostnadene. Fylkeskommunen overtek då eit ansvar og tilhøyrande risiko knytt til grensesnittet mellom infrastruktur og fartøy. Administrasjonen arbeider med å kartleggje korleis dette grensesnittet kan definerast og kva konsekvensar ei slik ansvarsfordeling kan medføre.

Fylkeskommunen har fått kartlagt arealrelaterte begrensingar på kai og vil drøfte dette nærare med kommunane i eigne førehandskonferansar. Endeleg innhenting av byggeløyver vil operatør eller administrasjonen ta ansvar for, avhengig av vald ansvarsmodell.

Administrasjonen estimerer at investeringsbehovet knytt til nettoppgradering og ladeinfrastruktur vil utgjere om lag 291-377 MNOK før støtte. Ein søker Enova om støtte til 40 %, resten vil vere eingongsinvesteringar som må dekkast over investeringsbudsjettet. Drift av anlegga er inkludert i dei skisserte årlege meirkostnadene. Desse vil måtte dekkast via driftsbudsjettet. For Rutepakke 2 vil det gå via operatør sine driftskostadar, for Rutepakke 1 vil administrasjonen sjå på dette i samanheng med vurderinga av ansvarsmodellen

	Rutepakke 1	Rutepakke 2	Samla
Nettoppgradering	145-190 MNOK	11-13 MNOK	156-203 MNOK
Ladeinfrastruktur	125-174 MNOK	39-47 MNOK	164-221 MNOK
Sum	241-317 MNOK	50-60 MNOK	291-377 MNOK

7. Kontraktslengd, mellombels løysing og driftsoppstart

7.1 Kontraktslengd

Det er gjort vurderingar knytt til varigheita for dei to kontraktane. Etersom fartøy- og infrastrukturinvesteringane vil bli store for både Rutepakke 1 og Rutepakke 2, tilrår fylkesrådmannen bruk av lange driftskontrakter på 12 år med opsjon på forlenging med ytterlegare 2 år.

7.2 Driftsoppstart, tidlegare oppstart og mellombels driftsløysing

Fylkesrådmannen tilrår at Rutepakke 1 får driftsoppstart 1. desember 2024, medan Rutepakke 2 startar opp 1. mai 2024. For sistnemnde rutepakke vert det tilrådd å opne opp for at operatør kan velje å starte opp allereie den 1. november 2023. Det er fleire moment som ligg til grunn for denne vurderinga. Nokre av dei påverkar og avheng av kvarandre:

- Driftsoppstart: Marknaden ber om at dei to konkurransane ikkje vert gjennomført parallelt, men at tildeling i den fyrste konkurransen vert gjort før tilbudsfristen går ut i den andre. Dette vil gjere det mogeleg for fleire aktørar å delta i begge konkurransane. Administrasjonen vurderer at marknaden sitt ønske om forskyving kan imøtekomast best ved å skyve på kunngjeringa av Rutepakke 1 ettersom ei slik forskyving ikkje vil kome i konflikt med fylkesutvalets ovannemnde vedtak om innfasing «innan utgangen av 2024». Føreslåtte datoar for driftsoppstart er begge i tråd med fylkesutvalet sine tidlegare vedtak.
- Tidlegare oppstart: Administrasjonen har bedt om innspel frå marknaden knytt til ei løysing der operatør kan velje å starte opp drifta tidlegare. For Rutepakke 1 var forslaget i slutten av 2023, våren 2024 eller desember 2024, medan forslaget for Rutepakke 2 var 1. november 2023 og 1. mai 2024. Tilbakemeldingane frå marknaden er sprikande. Ein aktør er svært positiv til ein slik løysing, medan fleirtalet av aktørane synest å vere skeptiske til ei slik valfriheit og seier dei neppe vil nytte seg av ein slik mogelegheit.
- Mellombels driftsløysing: Med driftsoppstart av ny kontrakt i 2024 er det naudsynt å få på plass ei mellombels driftsløysing frå mai 2022 og fram til dette tidspunktet. Fylkeskommunen kan gjere dette ved å anten forlenge dagens kontrakt eller konkurranseutsette ein ny kortvarig driftskontrakt. Administrasjonen vurderer at ei forlenging av dagens kontraktar vil gje mest effektiv bruk av fylkeskommunens midlar og dermed vere meir samfunnsøkonomisk.

Ei forlenging av dagens avtale for Rutepakke 1 føreset drift til siste kvartal 2024.

Ei avtale om forlenging av dei to kontraktane som inngår i Rutepakke 2 vil kunne gjennomførast med dei to nemnde datoane som alternative avslutningstidspunkt og gjer det såleis mogeleg med ei tidlegare driftsoppstart av ny kontrakt dersom vinnande operatør finn dette mogeleg og driftsmessig forsvarleg. Som følgje av tidlegare vedtak om nedlegging av sambandet Balestrand- Flåm frå 2022, vil ikkje ei eventuell forlenging omfatte dette sambandet. Ei forlenging vil kunne omfatte drift av sambandet Kaupanger-Frønningen, men då med bruk av fartøyet frå sambandet Ortnevik-Vik i staden for ei ferje.

Avtaler om forlenging av dagens kontraktar vil bli inngått under føresetnad av at marknaden for øvrig ikkje har innvendingar knytt til desse forlengingane.

8. Medfinansiering: Status og usikkerheit

Det er arbeidd for å sikre støtte frå verkemiddelapparatet til utsleppskutt:

- Det er søkt støtte til landinvesteringar frå Enova. Støtta kan vere opptil 40% av investeringskostnaden, men eit kvart prosjekt vert sjølvsgt vurdert med tanke på kost/nytte. Det er forventa at søknaden kan handsamast i fyrste kvartal 2021. Viss det ikkje ligg føre noko fråsegn om støtte før utlysing må fylkeskommunen kunngjere konkurransen med atterhald om støtte.
- NOx-fondet har varsla at fartøya i Rutepakke 1 kvalifiserer til 10 MNOK i støtte, viss nybygg vert sett i drift innan utgangen av 2024. Det vert framleis undersøkt om Nox-støtte

kan kome i tillegg til støtte frå Enova, eller om statsstøtteregelverket fører til at dette må kome til fråtrekk frå Enova-støtta.

- Miljødirektoratet har gitt tilsegn om 12 MNOK i støtte til investeringar på fartøy i Rutepakke 2. Støtta føresett eit høgt ambisjonsnivå for utsleppskutt.

Sjølv om verkemiddelapparatet bidreg med medfinansiering vil det komme store meirkostnader i framtidige driftskontraktar. Dei skisserte utsleppskutta går langt i retning av regjeringa sitt varsla krav om nullutsleppsteknologi på hurtigbåt. Samstundes må ein slå fast at dei statlege overføringane til fylkeskommunane for hurtigbåttenester p.t. ikkje tek høgde for tilhøyrande meirkostnader.

For å oppnå både dei nasjonale og regionale miljøambisjonane må både politisk og administrativ leiing søkje tett dialog med sentrale styresmakter om finansieringsløyningane. Dette er eit tidkrevjande arbeid som bør startast omgåande. Relevante milepålar på nasjonalt nivå i inneverande år for å avklare finansieringssituasjonen er:

- Pågåande maritimmelding
- Føreståande klimamelding
- Årleg kommuneproposisjon i mai
- Revidert nasjonalbudsjett i mai
- Framlegg til statsbudsjett i oktober med påfølgjande budsjettforhandlingar

Rammevilkåra må avklarast innan det må gjerast større investeringar i fartøy eller på landside.

9. Estimerte kontraktskostnader høgare enn i dag

Administrasjonen har samla dei ulike økonomiske konsekvensane av dei politiske vedtaka og fylkesrådmannen sine ovanfornemnde tilrådingar i eit kontraktsbudsjett. Budsjettet gir ein indikasjon på kva økonomiske konsekvensar utlysinga av dei to rutepakkane vil få for fylkeskommunen sin økonomi og kva dei ulike krava og endringane vil gje av økonomisk effekt.

Utgangspunktet for budsjettet er dagens vederlag til operatør fordelt på regulerte kostnader og inntekter. Administrasjonen antar at billett- og godsinntektene i kontrakten vil vere nokså stabile og at covid-19 pandemien ikkje vil påverke inntektsgrunnlaget i vesentleg grad frå medio 2024 og framover. For kostnadsestimatet har ein derfor for Rutepakke 1 lagt til grunn dei innrapporterte inntektene for 2019 og for Rutepakke 2 har ein nytta dei budsjetterte inntektene for 2020 utan covid-19.

Derimot trur vi at ein rekke andre endringar vil få effekt på kostnadssida i framtidig kontrakt. Effektane under er oppgjeve i MNOK og viser låg, høg og forventa verdi. Budsjettet byggjer på ein god del usikre faktorar og føresetnader. Fylkesrådmannen presiserer derfor at dette derfor ikkje må lesast som noko anna enn eit estimat. Kostnadene er omgjort til årlege kostnader i denne oversikta.

For Rutepakke 2 har ein i kostnadsbudsjettet lagt til grunn at dei relevante kommunane ønskjer å vidareføre det kommunale rutetilbodet og at dei tar del i dei auka meirkostnadene gjennom bruk av same forholdstal som i dag.

Meirkostnader per år	Rutepakke 1 (netto)	Rutepakke 2 (brutto)
Framdriftsteknologi fartøy	35 - 47 MNOK	5,2 - 10,2 MNOK
Klimabonus	8 - 12 MNOK	3 - 6 MNOK
Nybygg (fartøy)	0 - 0,6 MNOK	9,3 - 11,3 MNOK
Regime for klimasanksjon, vederlagstrekk og kvalitetsgebyr	0,3 - 0,9 MNOK	0,2 - 0,4 MNOK
Kontraktsmargin for operatør	3 - 7 MNOK	5 - 6,5 MNOK
Ruteproduksjon	0 MNOK	2,2 - 2,8 MNOK
Bortfall samarbeid med Helse Førde	Ikke relevant	3 - 4,1 MNOK
Digitalisering av rapportering/data	0,5 - 2 MNOK	0,5 - 2 MNOK
Krav til lærlingar	0,4 - 0,75 MNOK	0,4 - 0,75 MNOK

Kaileige	0,1 - 0,5 MNOK	1,5 - 3 MNOK
Sum meirkostnader	46,6 - 70,8 MNOK	27,0 - 42,2 MNOK

Eingongskostnader	Rutepakke 1	Rutepakke 2
Infrastrukturkostnader land	143 - 190 MNOK	30 - 36 MNOK

Rutepakke 1	Dagens	Meirkostnader	Ny
Budsjetterte kostnader operatør	130,0	46,6 - 70,8	176,6 - 200,8
Budsjetterte inntekter operatør	-105,0	-	-105,0
Nettokostnad for fylkeskommunen (kontraksverdi)	25,0	46,6 - 70,8	71,6 - 95,8

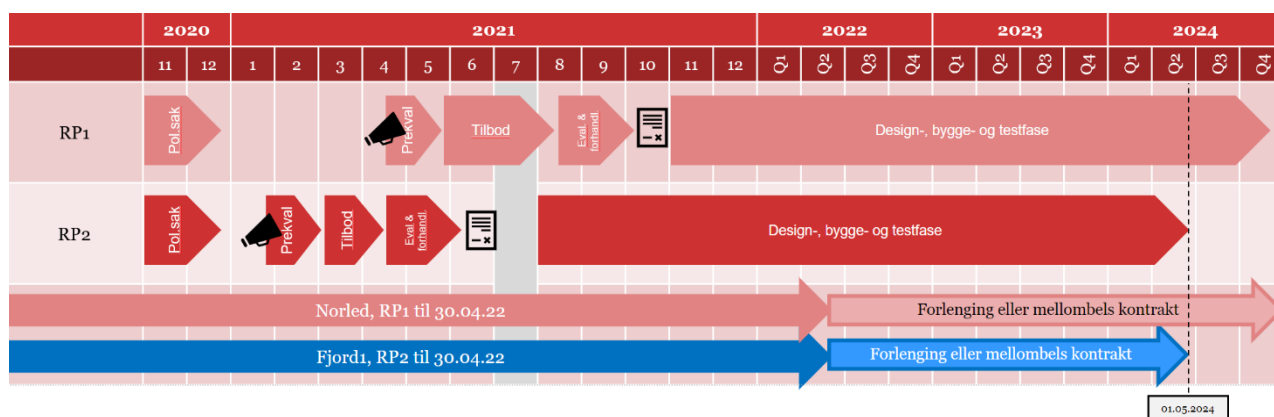
Rutepakke 2	Dagens	Meirkostnader	Ny
Budsjetterte kostnader operatør (kontraktsverdi)	85,0	27,0 - 42,2	112,0 – 127,2
Budsjetterte passasjerinntekter fylkeskommune	-7,1	-0,8	-7,9
Budsjetterte inntekter frå kommunane	-16,0	5,3	-10,7
Nettokostnad for fylkeskommunen	61,9	31,5 – 46,7	93,4 – 108,6

10. Framdrift til driftsoppstart

Føreliggande sak utgjer beslutningsgrunnlag for konkurranseutsettinga av båtsambanda mellom Bergen, Nordfjord og Sogn/Flåm (Rutepakke 1) og lokale båtruter i Sogn og Fjordane (Rutepakke 2).

Det vert lagt opptil at Rutepakke 2 vert kunngjort fyrst, og Rutepakke 1 to månadar seinare, jamfør tidslinja under. Denne forskyvinga vil ikkje påverke oppstartstidspunktet. Rutepakke 2 får driftsoppstart 1. mai 2024 med høve til tidlegare oppstart og Rutepakke 1 1. desember 2024. Dette er i tråd med tidlegare politiske vedtak (PS 158/2020 og PS 193/2020).

Fylkesrådmannen vil kome tilbake til fylkesutvalet etter kontraktsgjering for å vurdere bruk av opsjonen om kortvarig konvensjonell kontrakt. Dette må skje når statleg medfinansiering er avklart, men innan det må gjerast større investeringar i fartøy eller på landside.



Tentativ framdriftsplan for konkurransane:

Aktivitet	Tidspunkt
Kunngjering Rutepakke 2	Veke 3/4 2021*
Kvalifikasjonsfrist Rutepakke 2	Veke 8/9
Kunngjering Rutepakke 1	Veke 12/13
Tilbudsfrist Rutepakke 2	Veke 15/16
Kvalifikasjonsfrist rutepakke 1	Veke 18
Tildeling Rutepakke 2	Veke 21
Kontraktsgjering Rutepakke 2	Veke 23
Tilbudsfrist Rutepakke 1	Veke 34
Evaluering og forhandlingar Rutepakke 1	Veke 34-41
Tildeling Rutepakke 1	Veke 42
Kontraktsgjering Rutepakke 1	Veke 44

*Så snart som mogeleg etter politisk handsaming

Vedtakskompetanse

Saka følgjer opp fylkesutvalet sine vedtak frå og 17.09.20 og 29.09.20. Fylkesutvalet har følgjeleg avgjerdsmynde i saka.

Delegasjonsreglementet pkt. 1.3 har følgjande ordlyd:

«Fylkesrådmannen har mynde til å gjennomføre tilbodevaluering, tildele og inngå buss-, bybane-, snøggått- og ferjekontraktar i dei tilfella kor fylkestinget eller fylkesutvalet har vedteke at konkurranse skal nyttast, jf. yrkestransportlova § 8, under føresetnad av at kontraktsverdi/kostnadsramme ikkje medfører vesentleg kostnadsauke. Alle anbudskontraktar over 250 mill, kroner skal attende til politisk behandling.»

Fylkesrådmannen ber i denne saka om spesifikk fullmakt til å tildele og signere kontrakt som overstig 250 mill. kroner, likevel slik at ein vil kome attende med politisk sak som omhandlar spørsmålet om hovudtilbodet på nullutsleppsteknologi eller opsjonen på konvensjonell teknologi skal nyttast.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Kontraktskostnadene for fylkeskommunen er estimert til mellom 165 og 205 MNOK per år frå driftsoppstart. Det utgjer ei auke på mellom 78 og 118 MNOK årleg. I tillegg kjem eingongskostnader før og etter driftsoppstart på mellom 175 og 226 MNOK etter støtte.

Klima:

CO₂-reduksjonen er estimert til 47 % i høve 2019. Det utgjer 11 000 tonn CO₂ per år. Det gjev lågare klimapåverknad frå kollektivtransporten i fylket.

Folkehelse:

Hybriddrift og strengare krav til motor vil gje lågare lokale utslepp. Det gjev betre luftkvalitet.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Båtsambanda er relevante for busetting og mobilitet i fylket. Bruk av nullutsleppsteknologi er relevant for verdiskaping og klima.

Konklusjon:

Konkurransesetting av båtanboda i Sogn og Fjordane er viktige for Vestland fylkeskommune. Sambanda skal sikre innbyggjarane stabil og driftssikker transport. Rutetilbodet skal i hovudsak først vidare som i dag. Samstundes skal vi ta i bruk nullutsleppsteknologi og redusere CO₂-utsleppa til ein forsvarleg og føreseieleg kostnad for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannen tilrår konkurranseutsetting som presisert i saka. Politisk og administrativ leiding bør drøfte med sentrale styresmakter korleis dei nasjonale og regionale ambisjonane om utsleppskutt kan verte finansiert.