
Saksnr: 2020/35690-56
Saksbehandlar: Åshild Fossgard Sandøy
Dato: 19.01.2021

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Tillegg til sak Konkurransetutting av båtsamband i Sogn og Fjordane - notat til innspel i forkant av handsaming PS 3/2021

Følgande innspel er notert frå HU SAMO 12. januar

- **Kystvegekspressen - forslag frå FrP**

Før utlysning skal ein utgreie ei løysing med hurtigare fartøy på Kystvegekspressen

Korleis kan vi oppnå høgare fart?

Det er mogleg å redusere overfartstida, med konsekvensar for økonomi og miljø.

Administrasjonen har bedt LMG Marin vurdere dette. Høgare fart kan løysast på ulike måtar:

- Med rein dieseldrift kan fartøyet auke farta som ønska. Det gjev lågare kostnader, men ikkje noko utslippskutt på sambandet. For Rutepakke 2 vil løysinga redusere forventa hybridgrad frå 57 til 50 % og CO2-kutt frå 52 til 44 %. Klimakravet må tilpassast tilsvarande.
- Å redusere farta til 70 minutt med eit hybridfartøy er svært krevjande frå ein teknisk ståstad. Då må fartøyet forlengast vesentleg og utformast meir energieffektivt. Eit slikt fartøy er ikkje hyllevare og utløyser høgare utviklingskostnad, høgare kapitalinvestering i fartøy og energisystem og høgare driftskostnader.
- Det kan vere mogleg å redusere reisetida ned mot 75 minutt ved å auka generatorstorleiken og å ta i bruk meir diesel på overfarten. Det halverer forventa hybridgrad, krev høgare kapitalinvesteringar i fartøy og energisystem og høgare driftskostnader. Allereie ved 80 minutt fører større motor til høgare driftskostnader på grunn av mannskapskrav. For Rutepakke 2 vil løysinga redusere forventa hybridgrad frå 57 til 53 % og CO2-kutt frå 52 til 48 %. Klimakravet må tilpassast tilsvarande.

LMG Marin påpeiker at ved vestleg vindretning over Frøysjøen vil høgare fart gje dårleg komfort på eit såpass lite fartøy – uavhengig av framdrift. Vidare vil eit hybridfartøy ha minimal margin med tanke på motsjø. Begge tilhøva vil auke faren for forseinking og dårleg driftsregularitet. Kundane kan oppleve meir forseinkingar og operatør vil prise inn risikoen for innstillings- og forseinkingsgebyr.

Dersom det er ønskeleg at operatør ved driftsavvik og bruk av reservefartøy skal halde same rute fart, vil eit krav om høgare fart for Kystvegekspressen tilsei at vinnande operatør må prise inn eit ytterlegare reservefartøy med høgare fart i sine tilbod. Dette vil fordyre driftskontrakten for Rutepakke 2.

Korleis kan vi leggje til rette for permanent bruk av pilotfartøy på Kystvegekspressen?

Pilotering av ny teknologi omfattar uttesting av fartøy utan passasjerar før teknisk godkjenning ligg føre. Først etter eventuelle tilpassingar og tryggleiksgodkjenning kan teknologien demonstrerast med passasjerar. Som skildra i tilleggsnotatet i september 2020 kan pilotdrifta utgjere eit supplement til den allereie ordinære ruteproduksjonen, slik at reisetilbodets stabilitet ikkje vert påverka. Det gjev høve til å teste pilotfartøyet under ulike vêrtilhøve på ulike samband.

Det er tidlegare nemnd at pilotfartøyet etter **endt** pilotdrift kan takast i bruk i anten Rutepakke 1 eller Rutepakke 2, alternativt andre driftskontrakter i tidlegare Hordaland. Dersom det er ønskeleg å legge tilrette for at pilotfartøyet skal kunne erstatte fartøyet som driftar Kystvegekspressen etter endt pilotperiode kan dette løysast på ulike måte:

- Byte ut hybridfartøyet på ruta med pilotfartøyet, mot kompensasjon for tapte kapitalinvesteringar
- Dieseldrift med kortare driftsperiode for denne ruta i ny kontrakt
- Eigen kontrakt for ruta med dieseldrift før pilotfartøyet er godkjend

Første alternativ er vurdert som svært lite eigna på grunn av høge kompensasjonskostnader.

For det andre alternativet bør Kystvegekspressen ikkje inngå i Klimakravet for Rutepakke 2 og kravet justerast tilsvarande. Alternativ 2 og 3 inneber ein svært kort kontraktperiode for dieselfartøyet og bruk av eksisterande fartøy vil derfor vere økonomisk fordelaktig. Dette betyr at operatørselskap som eig/disponerer eigna dieselfartøy, eller som klarar å skaffe dette, vil kunne ha eit konkurransefortrinn.

Administrasjonen må undersøkje tilgangen på denne typen fartøy i marknaden og vil gjennomføre ein kort dialogrunde. Vidare må administrasjonen sjå nærmare på kostnadane knytt til alternativ 2 og 3. Desse vurderingane vil medføre ei forskyving av konkurransekunngjeringa med 3-4 veker. For at fylkesrådmannen skal kunne kunngjere så snart som mogeleg etter denne dialogrunden er det naudsynt at fylkesrådmannen gis fullmakt til å velje den beste kontraktsløysinga basert på marknadenes tilbakemeldingar.

- **Krav til leikeareal ivaretatt i kontrakten?**

Dagens fartøy om drifter sambanda mellom Bergen - Nordfjord og Bergen – Sogn/Flåm har avsatt eit dedikert leikeareal for born. Dette arealet er mykje i bruk og vert opplevd som svært positivt for dei reisande med små born. Ettersom reisetida på dei lengste strekningane er lang, vil det også for ny kontrakt bli stilt krav om slikt areal inne i passasjersalongen. Arealet skal vere på minimum 3 m2 og skal som eit minimum vere utrusta med anlegg for visning film.

- **Stad Skipstunnel – forslag frå FrP:**

Fylkesutvalet ber om at det før utlysning vert utgreia korleis konkurransen kan innrettast slik at det ikkje hindrer framtidige rutekjøp nordover mot Ålesund etter at Stad Skipstunnel opnar

Det føreligg ei utgreiing av COWI på bestilling frå Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Hordaland fylkeskommunar: «Utgreiing av hurtigbåtrute Bergen- Ålesund». Rapporten vart levert i februar 2019.

Administrasjonen ser førebels at endring i rutetilbodet kan gjennomførast på ulike måtar:

1. Strekninga Selje- Ålesund vert inkorporert i Rutepakke 1 eller Rutepakke 2 ved bruk av endringsbestemmingane etter at Stad skipstunnel er opna. Endringsbestemmingar i kontrakten opnar for dette alternativet dersom/når Stad skipstunnel opnar. Kommande operatør vert i ein slik situasjon kompensert for estimerte meir-/mindrekostnadar knytt til endringane.
2. Fylkeskommunen lyser ut ein ny kontrakt for drift av strekninga Selje- Ålesund.
3. Fylkeskommunen nyttar pilotfartøyet til strekninga Selje- Ålesund, dersom resultatata av pilotfasen opnar for dette.

Følgjande endringsklausul vert innarbeidd i kontrakten for Rutepakke 1 og Rutepakke 2:

«Oppdragsgjevar har rett til å påleggje Operatør endringar i Ruteproduksjonen som følgje av ferdigstilling av Stad Skipstunnel. Endringa vil til dømes kunne innebere at rutetilbodet vert forlenga til Ålesund. Endringa vil også kunne innebere drift av fleire fartøy. Operatør si godtgjersle vil ved ei slik endring bli justert basert på Operatørs estimerte meir-/mindrekostnader som følgje av endringa.»

Vidare prosess for handsaming av korleis fylkeskommunen vil nytte ein framtidig skipstunell vil bli starta opp i 2021, og lagt fram til politisk handsaming.

Bakgrunnsinfo om tidlegare utgreiing i regi av Vestlandsrådet: Bakgrunnen for utgreiinga er at Stad skipstunnel er planlagt opna i 2025, og vil mogleggjere eit hurtigbåtsamband som på grunn av vêrtilhøva ikkje er mogleg i dag. Arbeidet skulle kartlegge marknadspotensialet for båtsambandet, samt effektane det kan ha på utviklinga av bu- og arbeidsregionane i korridoren. I tillegg skal konsekvensar for servicenivå, passasjertal, miljø, driftsøkonomi, anleggsbehov og anleggsøkonomi vurderast. Med dette som bakgrunn tilrår rapporten driftskonsept og framdriftsteknologi for båtruta.

Seglingstida mellom Selje og Ålesund er estimert til 1 time og 40 min med bruk av Stad Skipstunnel. Transportbehovet for mogleg samband mellom Bergen og Ålesund vart analysert i utgreiinga, basert på tidlegare utgreiingar supplert med eigne vurderingar. Estimata peiker på at den nye strekninga mellom Selje og Ålesund vil få relativt låg belastning per avgang. Estimat frå SINTEF i 2007 tyder på ein båt mellom Selje og Ålesund vil kunne generere om lag 90 dagsreisande, og COWI anslår om lag 70 nye daglege reiser.

Rapporten tek for seg ulike konsept, og tilrår i tråd med konsept. Det vert skildra ulike alternativ kor strekninga Bergen- Ålesund vert drifta av 2, 3 eller 4 båtar etter eventuell opning av Stad skipstunnel. COWI tilrår ulike endringar i rutetilbodet som vil gjere ruta kortare, av omsyn til passasjerane og effektiv drift. Desse endringane gjeld stort sett endringar i stoppmønster og rute. Rapporten nemner så vidt moglegheita for å sette inn ein liten båt på mellom Måløy og Ålesund som ei forlenging av dagens Bergen- Sogn, men meiner denne er problematisk då det gir ei relativt kostbar løysing. COWI tilrår vidare arbeid med eit konsept med to båtar, som startar i høvesvis Selje og Florø, og sluttar på motsett stad, med ein del færre stoppestader enn opphavleg rute.

