

---

Saknr: 2020/35690-4  
Saksbehandlar: Åshild Fossgard Sandøy

---

## Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		11.03.2020
Fylkesutvalet		26.03.2020

## Konkurransetsetjing av Rutepakke 3 - Lokalbåtsamband i Gulen og Solund

Forslag til innstilling

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å kunngjere konkurranse om drift av lokalbåtsambanda i Gulen og Solund - Rutepakke 3 - i tråd med tilrådingane i saka.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å tildele og signere kontrakt med vinnar av konkurransen.

## Samandrag

Fylkesrådmannen skildrar i denne saka kva krav som vert stilt i ny kontrakt for drift av lokalbåtsambanda i Gulen og Solund.

Ny kontrakt for sambanda stiller krav om same ruteproduksjon som i dag for tre av sambanda, medan to av sambanda legg opp til lågare produksjon enn i dag, i samsvar med vedtak fatta av fylkesutvalet i Sogn og Fjordane fylke i 2019. Ettersom transportbehovet og reisemønsteret kan endre seg gjennom kontraktperioden, er kontrakten utforma slik at ein både kan utvida og redusere produksjon, innanfor visse rammer.

Kontrakten opnar for bruk av konvensjonelt drivstoff kombinert med at ein vil sikra seg fleksibilitet i kontrakten til å endre kravet til framdriftsteknologi i løpet av kontraktperioden.

Dei årlege kontraktskostnadene for dagens kontrakt er 28,5 MOK. Ny kontrakt vil truleg ikkje gje vesentlege meirkostnader, men vil avhenge av kva kontraktslengde ein legg til grunn og kor god konkurranse ein klarar å oppnå.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør for mobilitet  
og kollektivtransport

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Dagens kontrakt for drift av lokalbåtsambanda i Solund og Gulen er inngått med Fjord1 og går ut i april 2022. Kontrakten består av fem samband som vert drifta med fire fartøy. Sambanda betener totalt 39 kaiar. Årleg kostnad for fylkeskommunen er på 28,5 MNOK (2020-kroner).

Utkast til konkurransegrunnlag for ny kontrakt vart utarbeidd av administrasjonen i Sogn og Fjordane fylkeskommune hausten 2019. Konkurransegrunnlaget vart utarbeidd basert på vedtak frå fylkesutvalet i Sogn og Fjordane, innspel frå blant anna operatørmarknaden og dialog med dei berørte kommunane.

Fylkesutvalet for Vestland fylke fatta den 3. desember 2019 følgjande vedtak knytt til desse sambanda:

*«Rutepakke [...] 3 vert gjennomført med utlysning så raskt som mogleg slik dei var planlagt av administrasjonen i Sogn- og Fjordane».*

Fylkesrådmannen vil i denne saka gjere greie for kva krav som vert stilt i kontrakten, i kva grad krava skil seg frå dagens tilbod, estimert årskostnad for kontrakten, og den vidare framdrifta for anskaffinga.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har avgjerdsmynde i saka. jf. Reglement for delegering til fylkesrådmannen punkt 1.3.

Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Ny kontrakt vil truleg ikkje gje meirkostnader av betydning.

**Klima:** Klimautsleppa frå desse sambanda vil bli redusert noko som følgje av mindre fartøy og noko lågare frekvens.

**Folkehelse:** Saka er ikkje direkte relevant for folkehelse.

**Regional planstrategi:** Saka er ikkje direkte relevant for regional planstrategi.

## 1. Rutetilbodet - tidtabellar og passasjerkapasitet

Rutepakke 3 omfattar drift av dei fem sambanda Gulen - Ytre Solund (rute 14-318), Hardbakke - Nåra - Mjømna (rute 14-334), Kolgrov - Utvær (rute 14-333), Gåsvær-Midtre Solund - Hardbakke (rute 14-335) og Nord-Solund (rute 14-336).



## 2.1 Politiske vedtak knytt til rutetilbudet

Fylkestinget i Sogn og Fjordane fatta i 2019 følgjande vedtak knytt til rutetilbudet for båtsambanda i Sogn og Fjordane:

FT 10/19:

«2. Rutetilbudet skal vidareførast på dagens nivå og i tråd med føringar i RTP 2018-2027 og FT-sak 11/10;

a. Ordninga med å legge inn opsjonsruter i tenestekjøpet, der kommunane får høve til å kjøpe ekstraruter utover fylkeskommunalt minstetilbud, skal vidareførast.

[...]

c. Aktuelle rutejusteringar skal vurderast.»

FT 11/10:

«Fylkeskommunalt minstetilbud til personar i veglause grender:

Fastbuande langs ruta	Ruteproduksjon utan skuleskyss	Ruteproduksjon dersom skuleelevar
1-5	1 tur/retur pr. veke	Skulerute morgon/ettermiddag
6-15	tur/retur 3 dagar pr. veke	Skulerute morgon/ettermiddag
16-30	tur/retur 5 dagar pr. veke	Skulerute morgon/ettermiddag
31-40	1 tur/retur 7 dagar pr. veke	Skulerute morgon/ettermiddag + 1 tur/retur laurdag + 1 tur/retur søndag
40 +	2 tur/retur måndag-fredag + 1 tur/retur laurdag + 1 tur/retur søndag	2 tur/retur måndag-fredag inkl. skuleskyss + 1 tur/retur laurdag + 1 tur/retur søndag

I tillegg fatta Hovudutvalet for samferdsle følgjande vedtak (HS 22/19):

3. Det fylkeskommunale rutetilbodet til Indrevær og Utvær vert redusert til 12 veker om sommaren (3 dagar i veka), i tillegg til 12 enkeltdagar etter avtale med kommunen. Det må vidare leggest til rette for at kommune og reiseliv kan kjøpe ekstraturar frå Nautøy til Indrevær/ Utvær til ein definert fastpris som tilsvarar sjølvkost.
4. Prinsippet om at Solund kommune skal betale 60% for opsjonsruter vert vidareført.

Fylkesrådmannen vil kort skissere kva rutetilbod ein legg opp til for kvart av sambanda basert på desse vedtaka:

#### a) Gulen - Ytre Solund (rute 14-318)

Sambandet har ei bygde- og skulerutefunksjon i Gulen og Solund der hovuddelen av avgangane er skuleskyss frå Eivindvik til den vidaregåande skulen i Austrheim og avgangar som har korrespondanse med ekspressbåtsambanda til og frå Bergen. I tillegg har sambandet avgangar frå andre øyar og stader som ligg i nærleiken.

Sambandet Gulen - Ytre Solund vert i dag drifta med eit fartøy som kan frakte 48 passasjerar. Basert på passasjerstatistikken for sambandet dei siste åra vil dette kapasitetskravet bli vidareført i ny kontrakt.

Ettersom dette er eit verutsatt samband, vil ein sikre driftssikkerheit ved å stille krav om bruk av eit to-skrogsfartøy - på same måte som i gjeldande kontrakt.

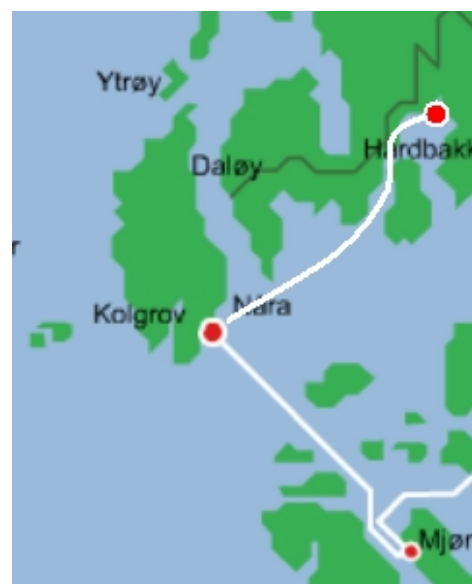
Vidare legg ein til grunn same sambandstruktur og tidtabell som gjeld i dag.



#### b) Hardbakke - Nára - Mjømna (rute 14-334)

Dette sambandet sikrar primært skyss av skuleelevar. Frå Hardbakke via Nára til Mjømna er det med vidaregåande elevar som skal til Mastrevik. Mellom Nára og Hardbakke er det ungdomsskuleelevar. I tillegg betener sambandet øyar og stader som ligg i nærleiken av dei faste sambandskaiane. Sambandet har også korrespondanse med sambandet Gulen - Ytre Solund på Mjømna til/frå Mastrevik kai.

Dagens fartøy tek opp til 48 passasjerar. Basert på sambandets passasjerstatistikk legg ein i konkurransegrunnlaget til grunn eit kapasitetskrav på minimum 19 passasjerar. Denne reduksjonen i



passasjerkravet inneber at operatør kan redusere til einmannsbesetning og slik redusere driftskostnadane.

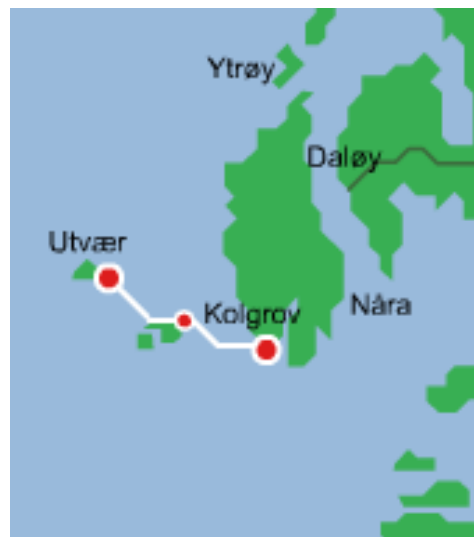
Med unntak av tilpassingar til dei ulike skulekalendarane legg ein til grunn den same sambandstrukturen og tidtabellen som i dag.

#### c) Hardbakke - Kolgrov - Utvær (rute 14-333)

Dette er ei lokarute frå Hardbakke kai til Kolgrov og til øyane vest for Kolgrov. I tillegg betener sambandet andre øyar og stader som ligg i nærleiken av sambandet.

Basert på fylkesutvalets og hovudutvalets ovannemnde vedtak, vil rutetilbodet til Utvær bli redusert til avgangar tre dagar i veka i ein 12 vekers periode om sommaren, 12 einskilde dagar, samt ein rett for kommunen til å kjøpe ekstraruter til ein definert fastpris som tilsvarar kostpris. Eventuelle ekstraruter må kommunen eller reiselivet sjølv dekke kostnadane for. Reduksjonen har samanheng med at det ikkje lenger er registrerte fastbuande på Utvær.

Per i dag vert dette sambandet drifta med eit fartøy som tek opptil 48 passasjerar. Passasjerstatistikk tilseier at eit kapasitetskrav på minimum 19 passasjerar vil vere tilstrekkeleg for dette sambandet. Reduksjon i passasjerkapasitet kan gje lågare mannskapskostnader og dermed lågare kontraktspris.



#### d) Gåsvær - Midtre Solund - Hardbakke (rute 14-335)

Dette er ei kombinert skule- og bygderute for området som i tillegg sikrar transport mellom andre øyar i nærleiken.

Basert på dei ovannemnde vedtaka frå fylkestinget (FT 11/10 og FT 10/19), vert det i konkurransegrunnlaget lagt inn to rutetabellar for sambandet. Den eine tabellen inneheld avgangar som minimum skal gjennomførast som eit fylkeskommunalt tilbod. Den andre tabellen inneheld tilleggsproduksjon som fylkeskommunen skal ha rett til å krevje utført dersom ønskeleg og samsvarar med dagens tidtabell. Det vil vere opp til kommunen å avgjere om denne opsjonen for tilleggsproduksjon skal utløyast. Meirkostnadane knytt til slik tilleggsproduksjon skal dekkast av kommunen sjølv.

Per i dag vert dette sambandet drifta med eit fartøy som tek opptil 28 passasjerar. Basert på passasjerstatistikk for sambandet er det vurdert at det vil vere tilstrekkeleg å stille krav om eit fartøy med ein minimumskapasitet på 19 passasjerar.



#### e) Nord-Solund (rute 14-336)

Dette er ei kombinert skule- og bygderute for området. I tillegg til dei oppsette stoppeplassane, trafikkerer båtane andre øyar og stader som ligg nær ruta.

Basert på dei ovannemnde vedtaka frå fylkestinget (FT 11/10 og FT 10/19), vert det i konkurransegrunnlaget lagt inn to rutetabellar for sambandet. Den eine tabellen inneheld avgangar som



minimum skal gjennomførast som eit fylkeskommunalt tilbod. Den andre tabellen inneheld tilleggsproduksjon som fylkeskommunen skal ha rett til å krevje utført dersom ønskjeleg. Det vil vere opp til kommunen å avgjere om denne opsjonen for tilleggsproduksjon skal utløysast. Meirkostnadane knytt til slik tilleggsproduksjon skal dekkast av kommunen sjølve.

Per i dag vert dette sambandet drifta med eit fartøy som tek opptil 19 passasjerar. Fylkesadministrasjonen vurderer at dette er ei velegna fartøystorleik for sambandet og har derfor lagt dette til grunn i konkurransegrunnlaget.

## 2.2 Rett til å fråvike kapasitetskravet

I dagens kontrakt er operatør gitt løyve til å ta i bruk mindre fartøy dersom vêrtilhøva og passasjertalet tillet det. Denne fleksibiliteten vert noko redusert i ny kontrakt då ein legg opp til at operatør berre vert gjeve rett til å nytte eit differensiert passasjersertifikat dersom passasjertalet tilseier at dette vil vere fornuftig. Denne endringa gjer betre forutsigbarheit for passasjerane, men utelukkar ikkje at oppdragsgjevar kan be operatør ta i bruk ein mindre båt på permanent basis i løpet av kontraktperioden dersom passasjergrunnlaget tilseier dette.

## 2.3 Reservefartøy og responstid

Det vil for ny kontrakt bli stilt krav om at reservefartøy skal oppfylle kravet til passasjerkapasitet som gjeld for det aktuelle sambandet. Reservefartøyet skal vere på plass innan seks timar etter driftsavbrotet oppstod. Dette samsvarar med krava i gjeldande kontrakt.

## 3. Oppstartstidspunkt og kontraktslengde

Dagens kontrakt for lokalbåtsambanda går ut 30.04.2022. Sambandsdrifta i ny kontrakt vil derfor starte opp 01.05.2022.

Det er gjort vurderingar knytt til varigheita for den nye kontrakten. Teknologisk utvikling og reduksjon i prisnivå for nullutsleppsløysingar, talar for å inngå ein kort kontrakt. Administrasjonen har derfor lagt opp til ein kontraktssvarigheit på 3,5 år med opsjon på forlenging med 1+1 år.

Ein har den siste tida mottatt signal frå marknaden som tilseier at ein kontraktslengde på 3,5 år vil kunne gje fylkeskommunen ein kostnadsauke då avskrivingsperioden for materiellet vert svært kort. Basert på desse signala er det sendt ut ein førespurnad til marknaden om deira innspel knytt til kontraktslengde. Fylkesrådmannen legg opp til at kontraktslengda vert forlenga dersom marknaden tilbakemeldingar tilseier dette.

## 4. Krav til drivstoff

Det vart av administrasjonen i Sogn og Fjordane vurdert at ein for desse sambanda ikkje skulle stille krav om nullutsleppsteknologi. Dette skuldast at sambanda har så låg ruteproduksjon og fartøya er så små at ei innsparing av energikostnadar vert for låg til at ein høgare kapitalinvestering knytt til nullutsleppsløysingar vil lønne seg. I tillegg vart ny teknologi i kombinasjon med verharde samband og små båtar vurdert som utfordrande i høve driftsstabilitet. Konkurransegrunnlaget opnar derfor opp for bruk av konvensjonelt drivstoff (MGO) for desse sambanda.

Fylkesrådmannen har i kontrakten lagt inn ein rett for fylkeskommunen til å kunne krevje at operatør tek i bruk låg- eller nullutsleppsteknologi i løpet av kontraktperioden, anten ved tilpassing av tilbydd fartøy eller ved innsetting av anna fartøy. Tilsvarande er operatør sjølv gitt ein rett til å ta i bruk meir miljøvenlege løysingar. Slike endringsrettar vil vere hensiktsmessige dersom kostnadane for nullutsleppstiltak vert lågare i løpet av kontraktperioden.

## 5. Kaiar

I dagens kontrakt er det operatør som har inngått leigeavtale med dei ulike kaieigarane. For å sikre at alle tilbydarane konkurrerer på same vilkår, arbeidar administrasjonen med å avklare leigevilkåra for dei ulike kaiane slik at dette kan inngå i konkurransegrunnlaget.

Det vert stilt krav om at operatør nyttar fartøy som er egna for kaiane. Som følge av dette kravet er det viktig at alle tilbydarane sit på den same informasjonen om kaiane. Som skissert i den politiske orienteringa for SAMO den 13. februar og Fylkesutvalet den 14. februar arbeidar derfor administrasjonen i Vestland fylke med å hente inn informasjon om dei 39 kaiane som er inngår i desse sambanda. I dette arbeidet har ein innhenta informasjon frå kartverket, dagens operatør og kaieigarane.

## 6. Krav til passasjerfasilitetar om bord og fartøyutforming

Konkurransegrunnlaget stiller krav om at fartøya skal vere konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukarar og andre personar med nedsett funksjonsevne kan komme seg ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevatntilstander. Kravet samsvarer i stor grad med dagens krav.

## 7. Kostnadsestimat for kontrakten

Dagens kostnad for desse sambanda er på om lag 28,5 MNOK per år. I arbeidet med konkurransegrunnlaget har ein arbeidd for å ikkje stille krav som aukar fylkeskommunens kostnader. Vidare er kravet til ruteproduksjon og passasjerkapasitet noko redusert i høve dagens tilbud. Fylkesrådmannens vurdering er derfor at ny kontraktspris vil samsvare med dagens kostnader for sambanda.

## 8. Vidare framdrift

Konkurransen for Rutepakke 3 vil bli gjennomført etter følgjande framdriftsplan:

- Slutten av mars: Utlysing av konkurransen
- Mai: Kvalifikasjonsfrist
- August: Tilbudsfrist
- September: Tildeling og signering av kontrakt

### Konklusjon

Konkurransegrunnlaget er utarbeidd på bakgrunn av politiske vedtak i 2019 frå Sogn og Fjordane fylke, samt vedtak frå Fylkesutvalet i Vestland fylke frå 3. desember 2019. Dette inneber at

- kapasitetskrava og tal avgangar vert noko redusert for nokon av sambanda
- det vert opna for bruk av konvensjonelt drivstoff (MGO)
- det vert stilt krav om at rullestolbrukarar og andre personar med nedsett funksjonsevne kan nytte tilbodet
- kontrakten vert utforma som ein bruttokontrakt
- kontraktslengda vert 3,5 år +1+1 år med mindre marknaden tilbakemeldingar tilseier ein lenger varigheit
- konkurransen vil bli kunngjort så snart ein har fått henta inn dei naudsynte kaiopplysingane, truleg i slutten av mars måned

Fylkesrådmannens vurdering er at ny kontraktspris neppe vil avvike vesentleg frå dagens kontraktspris.