

NOTAT

Møte i Fylkesutvalet 26. mars 2020

Det vart i møte i SAMO den 11. mars 2020 stilt nokre spørsmål knytt til sak PS 16/2020 om konkurranseutsetting av båtkontrakta Rutepakke 3. Fylkesrådmannen vil med dette notatet svare på dei aktuelle spørsmåla og kome med noko meir utfyllande informasjon om den planlagde kontrakten.

1. Kapasitetskrav for Gåsværsambandet

I Fylkesrådmannens saksframlegg til SAMO og Fylkesutvalet vart det foreslått å krevje at fartøyet som skal nyttast på Gåsværsambandet skal ha passasjersertifikat for å frakte minimum 19 passasjerar, i staden for 25 passasjerar slik dagens kontrakt stiller krav om. Forslaget bygger på statistikk for faktisk tal reisande på sambandet dei siste åra. Kapasitetsforslaget har vært presentert for operatørmarknaden og administrasjonen har ikkje motteke nokon negative innspel knytt til forslaget. Derimot har blant anna dagens operatør av sambandet støtta forslaget og uttrykt at dette kravet samsvarar godt med sambandets faktiske kapasitetsbehov.

I innstillinga frå SAMO er det lagt inn forslag om at kapasitetskravet for dette sambandet skal aukast til 28 passasjerar. Dette talet samsvarar med passasjersertifikatet til dagens fartøy. Fylkesrådmannen vil påpeke at det er usikkert kor mange andre fartøy enn dagens som vil kunne oppfylle eit kapasitetskrav på 28 pax. Bruk av eit slikt krav vil derfor kunne gje dagens operatør eit konkurransefortrinn. Ettersom eit kapasitetskrav på 28 pax ikkje kan grunnjevast i eit kapasitetsbehov, oppmodar Fylkesrådmannen om at Fylkesutvalet legg til grunn administrasjonens forslag.

Sjøfartsdirektoratet si praksis er at fartøy opptil 20 passasjerar kan køyre med besetning på ein person. Ved transport av skulebarn vil direktoratet likevel av omsyn til tryggleik kunne krevje av fartøyet vert drifta med to personar. Det er derfor usikkert om kapasitetskravet på 19 pax vil gje reduserte lønskostnader for dette sambandet.

2. Operatørs rett til å fråvike dei fastsette kapasitetskrava

I saksframlegget punkt 2.2 har Fylkesrådmannen gjort greie for at ein i ny kontrakt vil redusere operatørs fleksibilitet noko ved å berre tillate bruk av differensiert passasjersertifikat dersom vertilhøva og passasjertalet gjer dette hensiktsmessig - dette i staden for bruk av eit mindre fartøy.

Dersom ein vidarefører dagens praksis med adgang til bruk av eit mindre fartøy når operatør sjølv finn dette hensiktsmessig, vil dette kunne gje operatørar med ein større fartøyflåte eit konkurransefortrinn. Vidare vil løysinga gje lite forutsigbarheit for passasjerane knytt til kva fartøy og kva kapasitet sambandet til ein kvar tid kan tilby.

For det tilfelle at operatør ser at ein mindre båt vil vere meir hensiktsmessig over ein vedvarande periode, kan operatør sjølv sagt be om å få ta i bruk ein mindre båt.

3. Miljøvenlege løysingar

Det vart i møte i SAMO stilt spørsmål ved korleis miljøvenlege løysingar kan premierast i konkurransen.

Ein har i konkurransegrunnlaget for rutepakke 3 opna opp for bruk av konvensjonelt drivstoff. Det vert heller ikkje lagt opp til premiering av miljøvenlege løysingar. Bakgrunnen er at meirkostnadane for slike miljøtiltak vil vere uforholdsmessig høge sett i høve talet reisande, sambandas lengd, fartøyas storleik og utsleppa frå båtane. I staden vil ein, som skissert i saksframlegget punkt 4, legge inn ein rett for fylkeskommunen til å krevje bruk av låg- eller nullutsleppsteknologi i løpet av kontraktperioden. Dette vil gje fylkeskommunen ein moglegheit til å sikre meir miljøvenlege løysingar for desse sambanda når tiltakskostnaden er blitt lågare.

Dersom det er ønskeleg at administrasjonen skal premiere operatørar som ønskjer å ta i bruk miljøvenlege løysingar på desse sambanda, kan dette gjerast anten ved å nytte miljø som tildelingskriterium saman med pris i tilbodsevalueringa, eller ved å legge inn ein insentivmodell i kontrakten som til dømes premierar iverksetting av tiltak som reduserer sambandas utslepp. Bruk av slike løysingar vil blant anna krevje ei kartlegging av dagens utslepp, vurderingar knytt til tiltak som det bør fokuserast på, samt ein kartlegging av kva moglegheiter som ligg føre knytt til etablering av eventuell infrastruktur for lading og nettoppgradering. I tillegg til auka kostnader for fylkeskommunen knytt til driftskontraktane, vil slike vurderingar og avklaringar vil medføre ein ikkje ubetydeleg forseinking i framdrifta for kunngjering av konkurransen om drift av sambanda.

4. Kontraktslengd

I saksframlegget til SAMO og Fylkesutvalet vart det i punkt 3 gjort greie for at teknologisk utvikling og reduksjon i prisnivå for nullutsleppsløysingar tilseier bruk av ein kortvarig kontraktsperiode på 3,5 år med opsjon på for lenging med 1+1 år. Det vart samstundes opplyst om at administrasjonen hadde invitert operatørmarknaden til å kome med innspel til dette forslaget. Innspel er no motteke frå fleire aktørar og samtlege kommenterer at kontraktslenga bør forlengast. Fylkesrådmannen legg difor opp til ein kontraktslengd på 7 år med 1+1 år opsjon.

5. Framdrift

Vi er alle inne i ein særskilt krevjande periode der ein på best mogeleg måte forsøker å oppretthalde framdrifta i dei løpande arbeidsoppgåvene og prosjekta. Skyss/Kringom arbeider vidare med å førebu konkurransen for rutepakke 3 med mål om at denne kan kunngjerast i slutten av mars som planlagd. Likevel må det takast atterhald for at situasjonen knytt til virusspredninga og smittetiltaka vil kunne medføre forseinkingar i dette arbeidet.