



Arkivnr: 2019/14700-9
Saksbehandlar: Åshild Fossgard Sandøy

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		19.09.2019

Rutetilbudet for fylkesvegferjene frå 2020

Samandrag

Fylkesrådmannen har på bakgrunn av Fylkesutvalets vedtak i sak 169/2019 frå 30.08.19 sett på konsekvensane ved å be alle ferjeoperatørane drifte fylkesvegsambanda etter dagens tidtabellar.

Ei vidareføring av dagens ruteproduksjon vil føre med seg betydelege meirkostnader. På bakgrunn av informasjon innhenta frå operatørane er det vurdert årlege meirkostnader på om lag 80 MNOK for dei fire ovannemnde rutepakkane. I tillegg vert det estimert eingongskostnader for første driftsår på om lag 55 MNOK.

Vidare vil ei vidareføring av dagens ruteproduksjon medføre store endringar i avtalt energisamansetning. Anskaffelsesregelverket set grenser for kor store endringar ein oppdragsgjevar kan gjere og fylkesrådmannen vurderer at ei vidareføring av dagens tidtabellar ikkje kan gjennomførast i samsvar med desse reglane.

Fylkesrådmannen viser i saka til rutforslaget som vart lagt fram for Fylkesutvalet i sak 169/2019 den 30. august. Meirkostnadane og endringane i energimiksen (forholdet mellom energikjeldane straum og biodrivstoff) som følgjer av dette forslaget er av ein slik karakter at dei vert vurdert å falle innanfor kva som er tillat av endringar. Ettersom dette forslaget i stor grad ivaretek dei prioriterte innspelane frå kommunane, tilrår Fylkesrådmannen at ein legg desse tidtabellane til grunn for 2020.

Fylkesrådmannen vurderer at regelverket gjev rom til å gjennomføre nokre fleire rutejusteringar innanfor kvar av rutepakkane, utover dei endringane som låg til grunn i forslaget frå sak 169/2019. Ettersom det ikkje er mogeleg å fastsette ei eksakt grense for kor store endringar ein kan gjennomføre per samband og rutepakke, vil det likevel kunne knytte seg noko risiko til slike endringar.

Ettersom den høge bruken av biodrivstoff og dei tilhøyrande meirkostnadane avgrensar kva rutejusteringar som kan og bør gjennomførast, ønsker fylkesrådmannen i løpet av det første driftsåret å sette i gang eit arbeid for å kartlegge korleis ein kan auke andelen straum som energikjelde for ruteproduksjonen. Ein vil då kunne avgrense tidsperioden for bruk av meir biodrivstoff, samt at ein forhåpentlegvis vil kunne gjennomføre ytterlegare rutejusteringar til ein lågare meirkostnad, utan utsleppsauke og utan å endre ved den avtalte energisamansetninga.

Økonomi: Tilrådd rutforslag vil medføre ein årleg meirkostnad for fylkeskommunen på om lag 10,2 MNOK.

Klima: Tilrådd rutforslag vil redusere andelen straum frå 86% til 81%, samt auke bruk av biodrivstoff. Tilrådd rutforslag vil dermed auke CO₂-utsleppa frå ferjedrifta med 76 tonn årleg.

Folkehelse: Tilrådd rutforslag vil gje meir lokale utslepp enn kva som var avtalt i ferjekontraktane.

Regional planstrategi: Tiltrådd ruteforslag vil framleis oppfylle dei mål som er satt i Klimaplan for Hordaland. Tiltrådd ruteforslag vil ikkje oppfylle prognosen for CO2-kutt i vedteke budsjett for fylkeskommunen.

Forslag til vedtak

1. Fylkesrådmannens forslag til tidtabellar lagt fram i sak 169/2019 vert gjennomført med verknad frå 1. januar 2020.
2. Fylkesrådmannen får fullmakt til å starte eit samarbeidsprosjekt med operatørselskapa for å sjå på korleis ein kan optimere bruken av det eksisterande batteri- og ladeutstyret. Fylkesrådmannen skal halde Fylkesutvalet orientert om status i prosjektet gjennom 2020.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 12.09.2019**1. Bakgrunn**

Fylkesrådmannen orienterte i fylkesutvalets møte den 30. august 2019 (sak 169/2019) om bakgrunnen for det foreslåtte rutetilbudet for fylkesvegferjene frå 2020, kva ytterlegare ruteendringar ein kan gjere på kort og lang sikt, samt konsekvensane av slike endringar. Basert på dette fatta fylkesutvalet følgjande vedtak;

«Fylkesutvalet bed rådmannen å koma attende med sak til neste fylkesutval, som synleggjer meirkostnaden og miljøkonsekvensene dersom ein legg gjeldande ruteproduksjon til grunn.»

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at fylkesutvalet med sitt vedtak ber om informasjon om kva konsekvensar ei eventuell vidareføring av dagens tidtabellar vil få for miljøutsløppa, fylkeskommunens økonomi og dei nye ferjekontraktane.

2. Konsekvensane av å gjennomføre dagens tidtabellar på alle samband**2.1. Reduksjon i ladetid og bruk av meir biodrivstoff**

Når ein skal vurdere kva som vil vere konsekvensane av å vidareføre dagens tidtabellar må ein ta utgangspunkt i det som er avtalt mellom Skyss og operatørselskapa. Eventuelle konsekvensar må følgeleg vurderast ut i frå tidtabellane som låg til grunn i konkurransegrunnlaget. For det tilfelle at det ikkje vert vedtatt å gjennomføre nokon endringar i desse tidtabellane vil desse tidtabellane bli lagt til grunn med små marknadsmessige tilpasningar¹.

For at tilbydarane i konkurransen om ferjekontraktane skulle kunne tilby bruk av elektrisk framdriftsteknologi, var det naudsynt å sikre operatørselskapa tilstrekkeleg ladetid gjennom driftsdøgnet. Det var derfor i konkurransegrunnlaget lagt opp til at tilbydarane skulle leggje til grunn «alternative rutetabellar» dersom tilbydarane valde ei teknologiløysing med ei høgare hybridgrad enn 30 prosent. Ettersom desse tabellane la opp til 10 minutt ladetid på dei fleste kaiane, medførte dette ei forskyving av klokkesletta for avgangane, samt nokre færre avgangar. Tabellen under viser tal avgangar i dagens tidtabellar og i tidtabellane som inngjekk i konkurransegrunnlaget;

¹ Dette handlar om små justeringar i avgangstidspunkt. Tal avgangar vil ikkje bli endra som følge av slik marknadsmessig tilpasning.

Antall avganger	2019			2020			Endring			Endring i %		
	Dagens ruter			Konk. Grunnlag								
	Ma-fre	Lø	Søn	Ma-fre	Lø	Søn	Ma-fre	Lø	Søn	Ma-fre	Lø	Søn
Leirvåg-Sløvåg	36	32	34	36	34	34	0	2	0	0 %	6 %	0 %
Fedje-Sævrøy	24	20	16	24	20	16	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Hufthamar-Krokeide	42	24	32	42	24	32	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Husavik-Sandvikvåg	26	18	20	26	18	20	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Hatvik-Venjanestet	58	50	54	56	48	50	-2	-2	-4	-3 %	-4 %	-7 %
Halhjem-Våge	26	26	24	24	24	22	-2	-2	-2	-8 %	-8 %	-8 %
Langevåg-Buavåg	34	26	28	34	26	28	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Rutepakke 1	246	196	208	242	194	202	-4	-2	-6	-2 %	-1 %	-3 %
Skjersholmane-Ranavik	46	34	32	44	32	30	-2	-2	-2	-4 %	-6 %	-6 %
Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes	64	59	57	54	49	49	-10	-10	-8	-16 %	-17 %	-14 %
Gjermundshavn-Varaldsøy-Årsnes	83	65	65	82	67	61	-1	2	-4	-1 %	3 %	-6 %
Jondal-Tørvikbygd	38	34	34	36	32	32	-2	-2	-2	-5 %	-6 %	-6 %
Rutepakke 2	231	192	188	216	180	172	-15	-12	-16	-6 %	-6 %	-9 %
Klokkarvik-L-B-Hjellestad	45	30	24	45	30	24	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Fjelberg-Sydnes-Utbjøa-Borgundøy	39	23	8	36	22	6	-3	-1	-2	-8 %	-4 %	-25 %
Rutepakke 3	84	53	32	81	52	30	-3	-1	-2	-4 %	-2 %	-6 %
Masfjordnes-Duesund	48	36	34	48	36	34	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Rutepakke 4	48	36	34	48	36	34	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Kvannal-Utne	34	30	32	34	30	32	0	0	0	0 %	0 %	0 %
Kinsarvik-Utne	22	14	12	22	16	16	0	2	4	0 %	14 %	33 %
Skånevik-Matre-Utåker	40	34	35	36	30	30	-4	-4	-5	-10 %	-12 %	-14 %
Rutepakke 5	96	78	79	92	76	78	-4	-2	-1	-4 %	-3 %	-1 %
Totalt	705	555	541	679	538	516	-26	-17	-25			
Endring i %							-4 %	-3 %	-5 %			

Dersom ein skal vidareføre dagens tidtabellar for alle ferjesambanda, føreset dette altså at både talet avgangar for nokre av sambanda må aukast, samt at tidspunkta for mange av avgangane må flyttast.

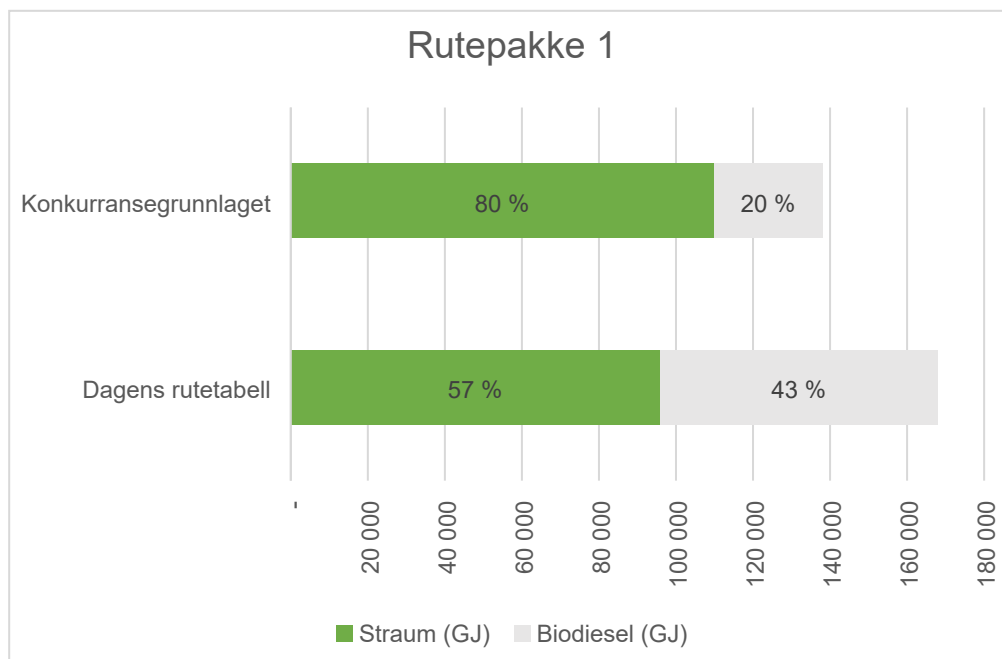
Som nemnd i saksframlegget frå 30.08.2019 kan slike endringar i tidtabellane på kort sikt berre gjennomførast ved å redusere den planlagte overfarts- og/eller ladetida, samt nytte meir fossilt diesel eller biodiesel.

For å få til ei slik auke må ein skyve på ein eller fleire av avgangane før og etter, i tillegg til at liggjetida mellom avgangane må reduserast og/eller fjernast. Auke i tal avgangar betyr dermed for dei fleste sambanda at ein må nytte mindre straum og meir biodiesel både for å gjennomføre den nyinnsette avgangen og dei tilstøtande avgangane.

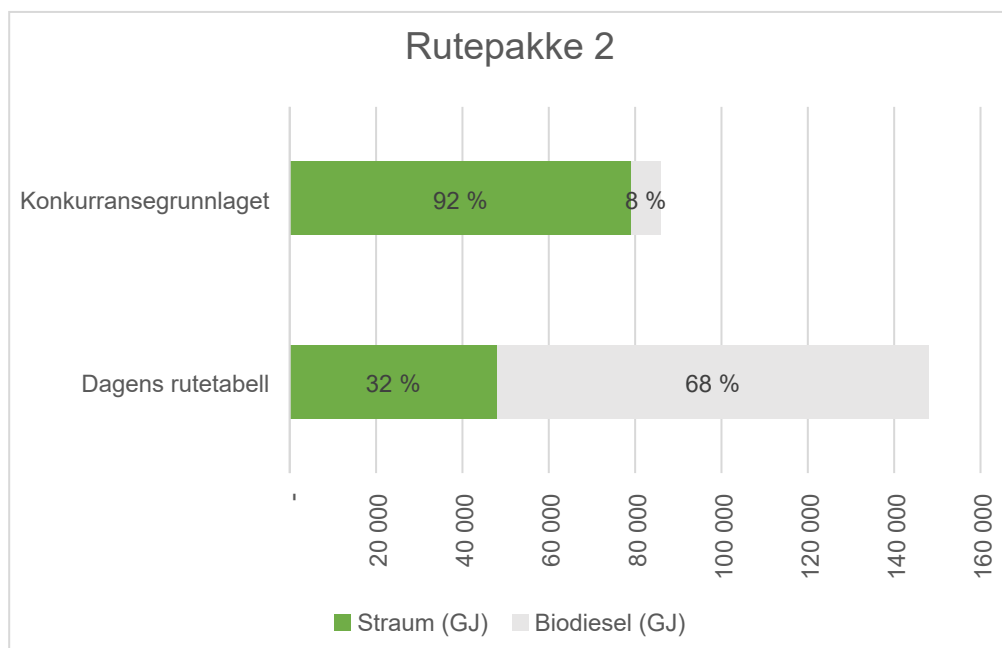
Sjølv om fleirtalet av sambanda vil få same tal avgangar etter tidtabellane i konkurransegrunnlaget som i dagens tidtabellar, vil ei vidareføring av dagens avgangstidspunkt også bety at mange av dei planlagde ladetidspunkta må skyvast på og/eller kortast ned. Eit vedtak om bruk av dagens tidtabellar vil difor medføre ein reduksjon i bruk av straum og ein auke i bruk av biodiesel også for samband der tal avgangar er uendra.

2.2. Mengde straum og biodrivstoff – energisamansetning

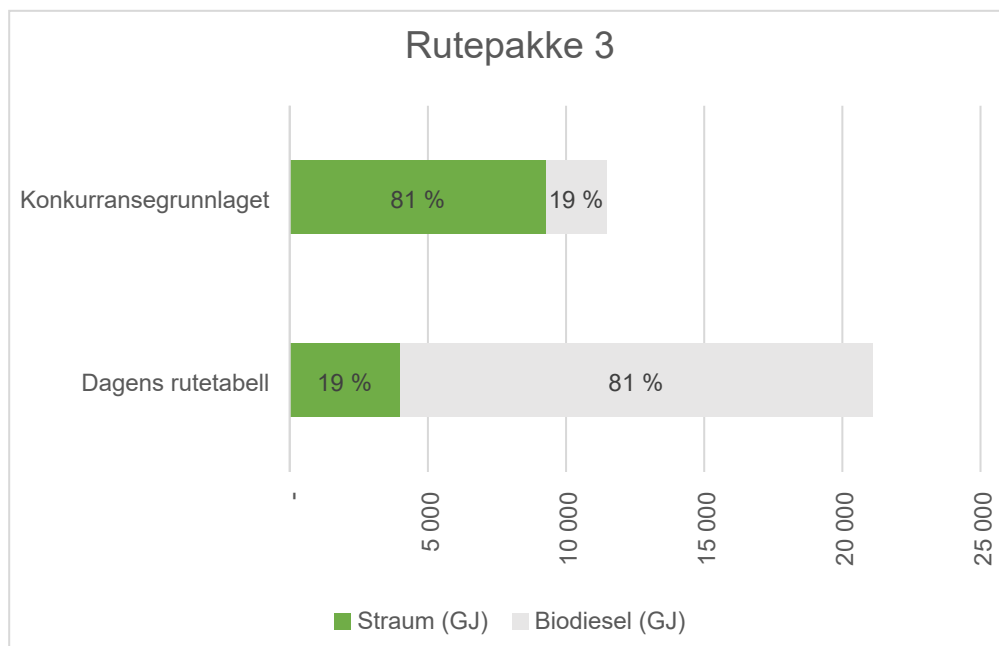
Dei ulike operatørselskapa har rekna på kor mykje meir biodiesel dei må nytte på det einiskilde samband for å kunne vidareføre dagens tidtabellar, sett i høve tidtabellane i konkurransegrunnlaget. Det endra forholdstalet mellom mengde straum og biodrivstoff ved ei slik vidareføring kan oppsummerast slik;



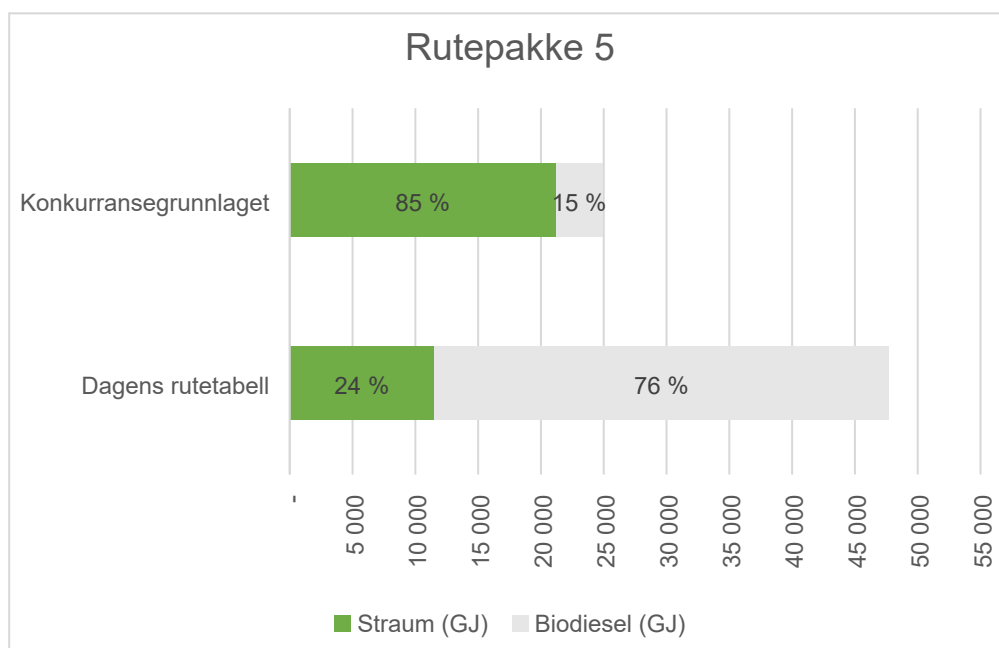
Rutepakke 1 omfattar sambanda Langevåg-Buavåg, Halhjem-Våge, Husavik-Sandvikvåg, Leirvåg-Sløvåg, Fedje-Sævnøy, Hatvik-Venjanaset og Krokeide-Hufthamar.



Rutepakke 2 består av sambanda Gjermundshavn-Varaldsøy-Årsnes, Jondal-Tørvikbygd, Ranavik-Skjersholmane og Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes.



Rutepakke 3 består av sambanda Fjelberg-Sydnnes-Utbjoa og Klokkarvik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad.



Rutepakke 5 består av sambanda Kvanndal-Utne, Kinsarvik-Utne og Skånevik-Matre-Utåker.

Energimiksen omfattar også estimert bruk av reservemateriell med biodrivstoff.

2.3. Estimerte meirkostnader

I tillegg til at dagens tidtabellar vil føre med seg meir miljøutslepp og mindre bruk av straum samanlikna med tidtabellane frå konkurransegrunnlaget, vil ei vidareføring medføre årlege meirkostnader på om lag 80 MNOK for dei fire ovannemnde rutepakkane. I tillegg vert det estimert eingongskostnader for første driftsår på om lag 55 MNOK. Dette skuldast at operatørselskapa som følgje av dieselbruken truleg vil miste sin innkalkulerte støtte frå NOx-fondet. For fylkeskommunen sin del vil tilskotet frå Enova bli avkorta som følge av det høge dieselforbruket.

Desse kostnadsestimata er utrekna av operatørselskapa. Dei presiserer at det er knytt ein god del usikkerheit til utrekningane. Vidare har ikkje operatørselskapa i desse estimata lagt inn nokon meirkostnader knytt til eventuelle endringar i mannskapets skiftplanar som måtte oppstå som følgje av endringane. Det betyr at dersom ruteendringane endrar ved mannskapet sine kviletider, har operatørselskapa i sine estimat lagt til grunn at eventuelle søknader til Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon frå regelverket vert innvilga. Korleis Sjøfartsdirektoratet faktisk vil handsame desse søknadene er ukjent.

3. Vil dagens tidtabellar kunne vidareførast innanfor regelverkets endringsbestemmelsar?

Advokatfirmaet Thommessen har vurdert fylkeskommunens handlingsrom knytt til ruteproduksjonsendringar og vidareføring av dagens tidtabellar. Fylkesrådmannen vil i dette punktet oppsummere deira vurderingar og råd.

Som nemnd i FUV-sak 169/2019 kan fylkeskommunen pålegge operatør endringar i ruteproduksjonen. Fylkeskommunen kan likevel ikkje pålegge endringar som etter anskaffelsesregelverket utgjør vesentlege endringar.

Kva som skal til for at ei endring er vesentleg, avheng av ein konkret vurdering der det blant anna vil vere avgjerande om endringa gjer at innhaldet i kontrakten vert vesentleg annleis enn kva som opphavelig var avtalt eller om kontrakten sin overordna karakter vert endra.

Dei nye kontraktane legg opp til tilnærma heilelektrisk drift av sambanda, der biodrivstoff vert nytta dersom reservefartøy vert satt inn. Som skildra i punkt 2 vil ei vidareføring av dagens ruteproduksjon imidlertid medføre at andelen straum i energisamansetninga går frå om lag 80-92 % til om lag 19-57 %. Biodrivstoffet vil dermed bli den primære energikjelda for den ordinære drifta av fleire samband. Miljø- og teknologiprofilen til fleire av sambanda og alle rutepakkane vil dermed bli betydeleg endra.

3.1. Rutepakke for rutepakke - kor store er endringane?

Ein vil kort skissere om dagens tidtabellar kan vidareførast for den einskilde rutepakke, deretter vil ein i punkt 4 gjere kort greie for kva rutejusteringar ein kan vurdere innanfor på det lovlege handlingsrommet og basert på innspela frå kommunane.

Rutepakke 1

Ei vidareføring av dagens tidtabellar for sambanda i rutepakke 1 vil føre til at mengd straum i energisamansetninga for fleire av sambanda vert kraftig redusert. Basert på vurderingsmomenta nemnd overfor i punkt 3 kan dermed ikkje fylkeskommunen vidareføre dagens ruteproduksjon for 3 av dei 6 sambanda. Sambandet Krokeide-Hufthamar er ikkje tatt med i denne vurderinga fordi tilbodet vart styrka ved driftsoppstart i 2018. Dette sambandet vil derfor ikkje få nokon endring i 2020.

Rutepakke 2

For sambanda i denne kontrakten vil ei vidareføring av dagens tidtabellar føre til at graden av elektrisk drift vert redusert betydeleg for alle fire sambanda. Basert på vurderingsmomenta nemnd overfor i punkt 3 kan dermed ikkje fylkeskommunen iverksette dagens ruteproduksjon for nokon av sambanda.

Rutepakke 3

Denne kontrakten består av sambanda Klokkevik-Lerøy-Bjelkarøy-Hjellestad og Fjelbergsambandet. Også for desse sambanda vil ei vidareføring av dagens ruteproduksjon redusere graden av elektrisk drift så mykje at ei vidareføring av dagens tidtabell vil vere svært problematisk.

Rutepakke 5

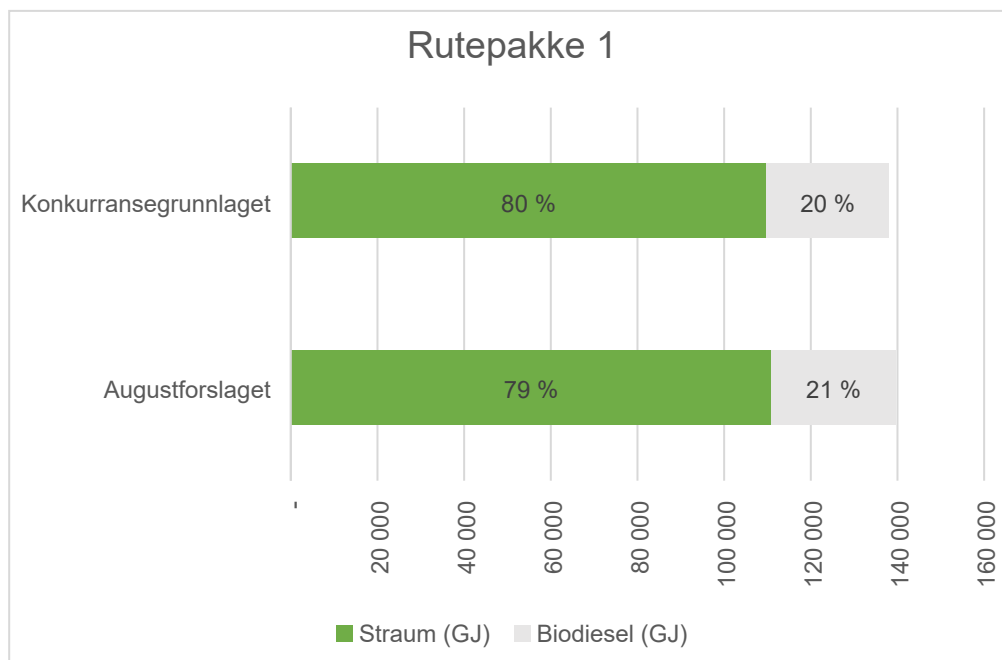
Ei vidareføring av dagens tidtabellar for dei tre sambanda i rutepakke 5 vil føre til at graden av elektrisk drift vert redusert betydeleg for alle sambanda. Basert på vurderingsmomenta nemnd overfor i punkt 3 kan dermed ikkje fylkeskommunen iverksette dagens ruteproduksjon for nokon av sambanda.

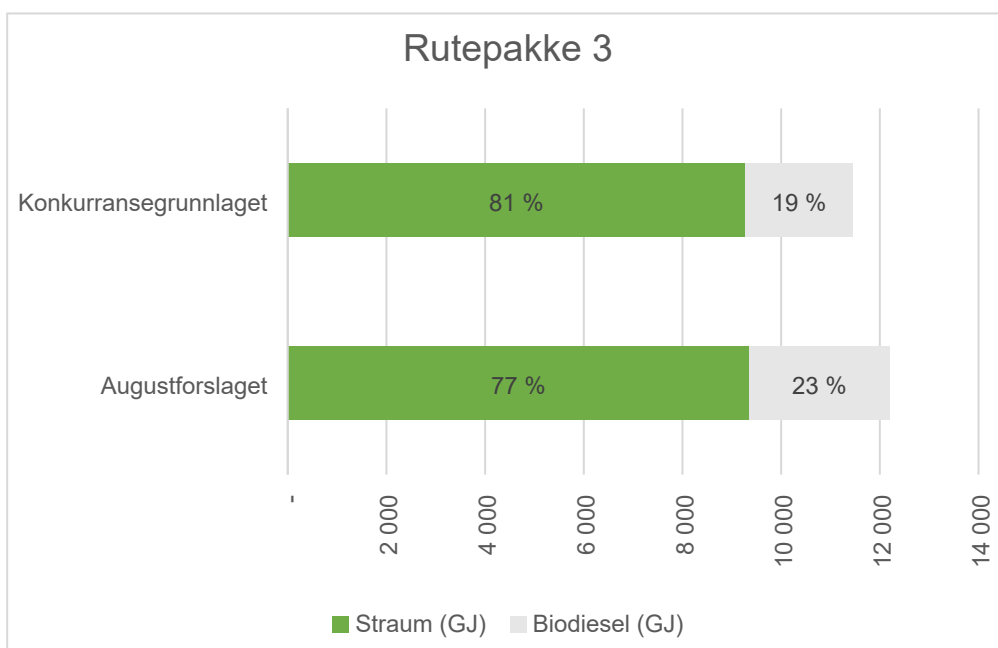
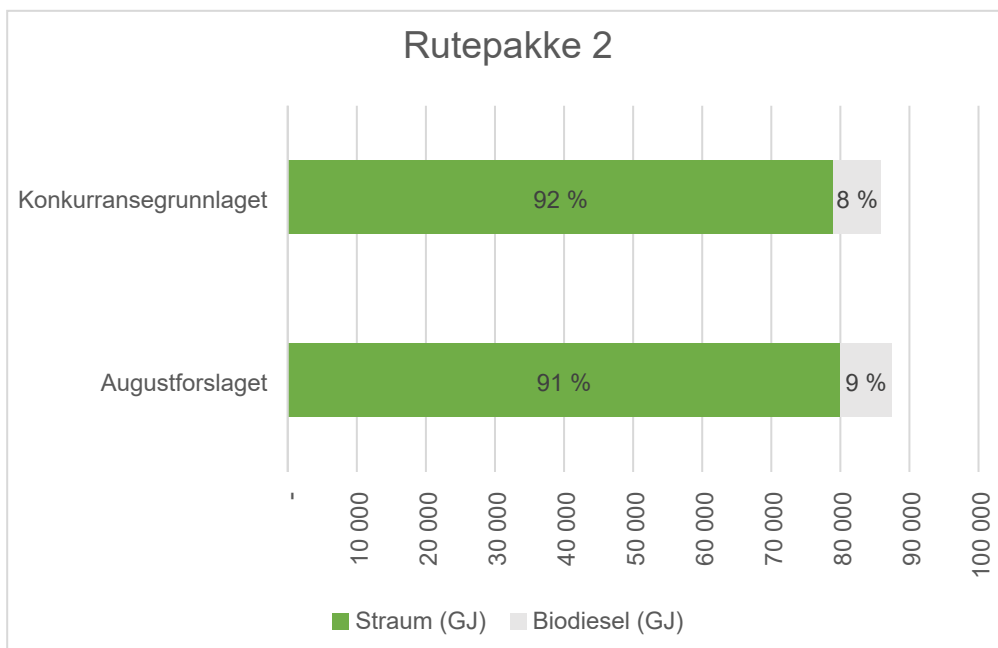
4. Kva ruteendringar kan lovleg gjennomførast for den einskilde rutepakke?

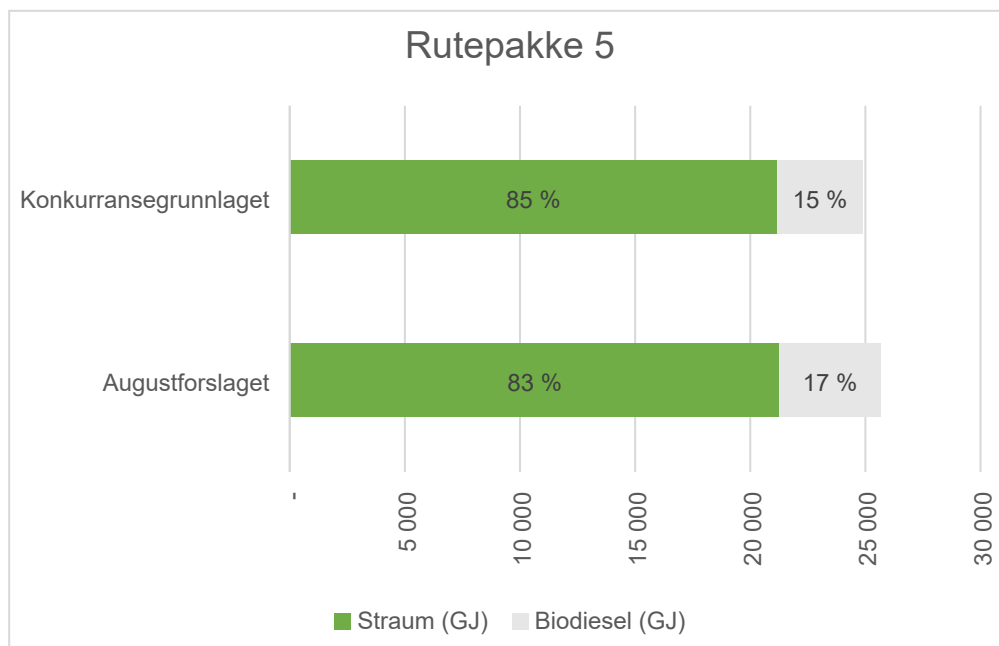
4.1. Ruteforslaget framlagt i sak 169/2019 – «Augustforslaget»

Fylkesrådmannen la i sak 169/2019 fram forslag til justerte tidtabellar for alle sambanda, heretter omtala som «Augustforslaget». Målet for desse tidtabellane var å oppnå eit meir tenleg rutetilbod for dei reisande på det einskilde samband. Ein prioriterte derfor behovet til skuleelevar og arbeidsreisande, i tillegg til avgangar med busskorrespondansar og gjennomgåande bussruter. Forslaget ivaretok i all hovudsak dei prioriterte innspela frå kommunane. Basert på gjennomførte transportanalyser av sambanda, ser det ut til at dette forslaget også vil dekke kapasitetsbehovet på alle sambanda.

«Augustforslaget» vil gje fylkeskommunen ein årleg meirkostnad på om lag 10,2 MNOK. I tillegg vil det føre med seg følgjande endring i energimiks per rutepakke;







Ved utforming av dette «Augustforslaget» har ein ivareteke så mange endringsønskjer som mogeleg utan i særleg grad å endre på sambanda sine ladetider. Forslaget sikrar dermed også at ein får nytta den infrastrukturen og dei oppgraderingane av straumnettet som fylkeskommunen allereie har investert 760 MNOK i.

4.2. Eventuelle ytterlegare ruteendringar

Sjølv om «Augustforslaget» i hovudsak ivaretok dei prioriterte innspela frå kommunane, sjå punkt 5 i FUV-sak 169/2019, inneheld likevel dette forslaget noko færre avgangar på nokre av sambanda, samanlikna med dagens tidtabellar;

Antall avganger	2019			2020			Endring		
	Ma-fre	Lø	Søn	Ma-fre	Lø	Søn	Ma-fre	Lø	Søn
Leirvåg-Sløvåg	36	32	34	36	34	34	0	2	0
Fedje-Sævrøy	24	20	16	24	20	16	0	0	0
Hufthamar-Krokeide	42	24	32	42	24	32	0	0	0
Husavik-Sandvikvåg	26	18	20	26	18	20	0	0	0
Hatvik-Venjanaset	58	50	54	56	48	50	-2	-2	-4
Halhjem-Våge	26	26	24	24	24	22	-2	-2	-2
Langevåg-Buavåg	34	26	28	34	26	28	0	0	0
Skjersholmane-Ranavik	46	34	32	44	32	30	-2	-2	-2
Jektevik-Nordhuglo-Hodnanes	67	59	57	58	49	48	-9	-10	-9
Gjermundshavn-Varaldsøy-Årsnes	83	65	65	84	68	60	1	3	-5
Jondal-Tørvikbygd	38	34	34	36	32	32	-2	-2	-2
Klokkarvik-L-B-Hjellestad	45	30	24	45	30	24	0	0	0
Fjelberg-Sydnes-Utbjoa-Borgundøy	39	23	8	36	22	9	-3	-1	1
Masfjordnes-Duesund	48	36	34	48	36	34	0	0	0
Kvanndal-Utne	34	30	32	34	30	32	0	0	0
Kinsarvik-Utne	22	14	12	22	16	16	0	2	4
Skånevik-Matre-Utåker	40	34	35	36	30	30	-4	-4	-5
Totalt	708	555	541	685	539	517	-23	-16	-24
Endring i %							-3 %	-3 %	-4 %

Ein kan truleg, på nokre samband, auke tal avgangar noko utan å redusere ladetidene gjennom heile døgnet. Samband med redusert tal avgangar på kvardagar er undersøkt med tanke på å styrke tilbodet

utover «Augustforslaget», utan å endre energimiksen på sambands- og rutepakkenivå vesentleg. Konsekvensane av desse forslaga er skissert i punkt 4.2.1.

Rutepakke 1

Mellom Halhjem-Våge er det ikkje mogleg å auke tal avgangar ytterlegare, utan å redusere ladetida så mykje, at energisamansettinga vert endra meir enn regelverket tillet.

På sambandet Hatvik-Venjaneset kan ein truleg leggje inn ein ekstra rundtur i løpet av dagen, ved å kutte ladetida på åtte avgangar. Det gjev to ekstra avgangar på kvardagar og dermed same tal på avgangar som i dag (men med tilpassa ladetider). Det vil forskyve avgangstidene og må difor diskuterast med kommunen for å vurdere om det er tenleg.

Rutepakke 2

Mellom Skjersholmane og Ranavik er det ikkje mogleg å auke tal avgangar ytterlegare, utan å redusere ladetida så mykje, at energisamansettinga vert endra meir enn regelverket tillet.

På sambandet Jondal-Tørvikbygd er det heller ikkje mogleg å auke tal avgangar ytterlegare, utan å redusere ladetida så mykje at energisamansettinga vert endra meir enn regelverket tillet.

På sambandet Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes kan ein truleg leggje inn ein ekstra rundtur om morgonen. Dette gjev to ekstra avgangar per kvardag. Det vil forskyve avgangstidene og må difor diskuterast med kommunen for å vurdere om det er tenleg. Fleire avgangar ved hjelp av biodiesel vil endre energisamansettinga meir enn regelverket tillet.

Rutepakke 3

På Fjeldbergsambandet kan ein truleg leggje inn ein ekstra rundtur fredag ettermiddag/kveld mellom Sydnes og Borgundøy slik at hyttefolk får til saman tre avgangar på fredag ettermiddag/kveld til Borgundøy. Forslag til rutetider må vurderast i samanheng med ettermiddagsavgangane frå Skjersholmane og i samråd med kommunen.

Rutepakke 5

På sambandet Skånevik-Matre-Utåker kan ein vurdere å leggje inn ein ekstra rundtur mellom Skånevik og Utåker ved bruk av biodiesel. Det gjev to avgangar meir. Det vil forskyve avgangstidene og må difor diskuterast med kommunen for å vurdere om det er tenleg.

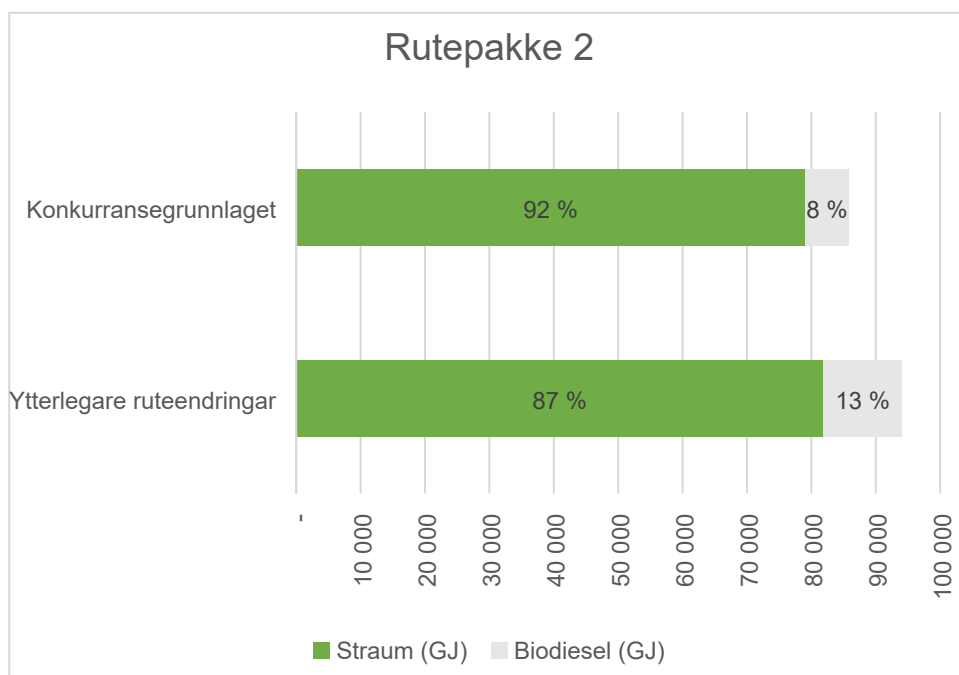
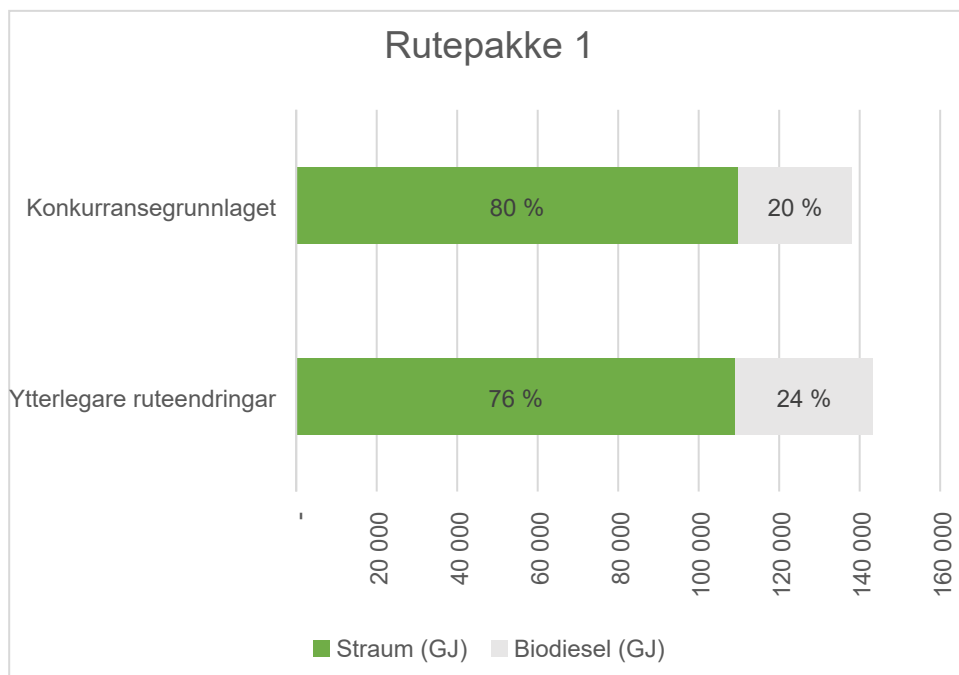
For fleire av sambanda er det eit generelt ønske om lengre opningstider i helg enn i dagens tidtabell. Det er mogleg å utvide opningstida med same energisamansetting som i konkurransegrunnlaget, men dette vil gje meirkostnadar knytt arbeidstid og skiftplanar. Ettersom transportanalysar tilseier at kapasiteten med dagens tal avgangar er god, tilrår Fylkesrådmannen at ein ikkje set i verk ei slik endring.

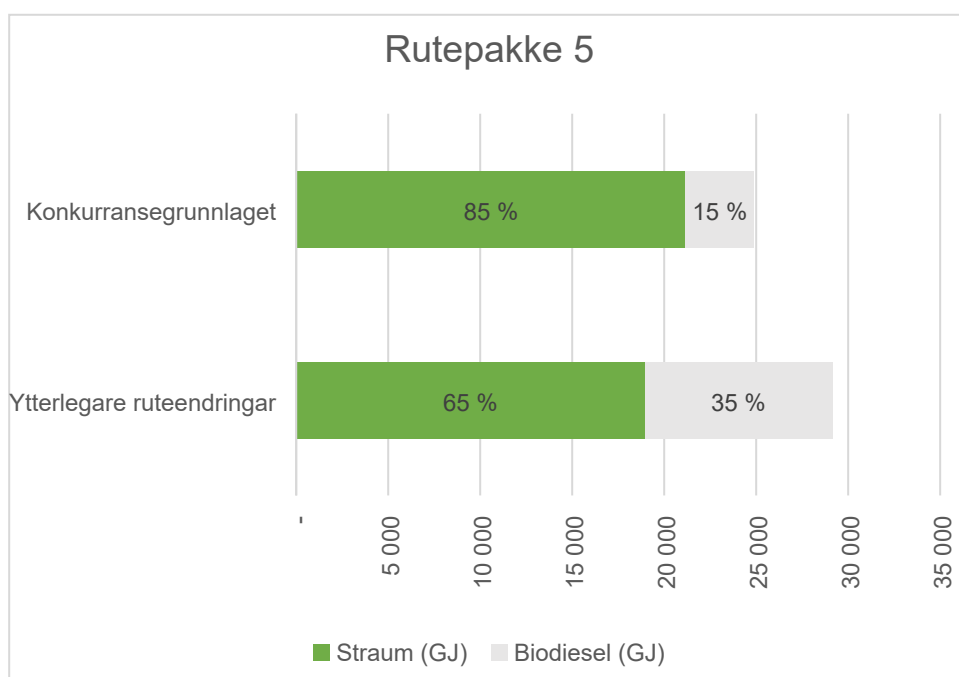
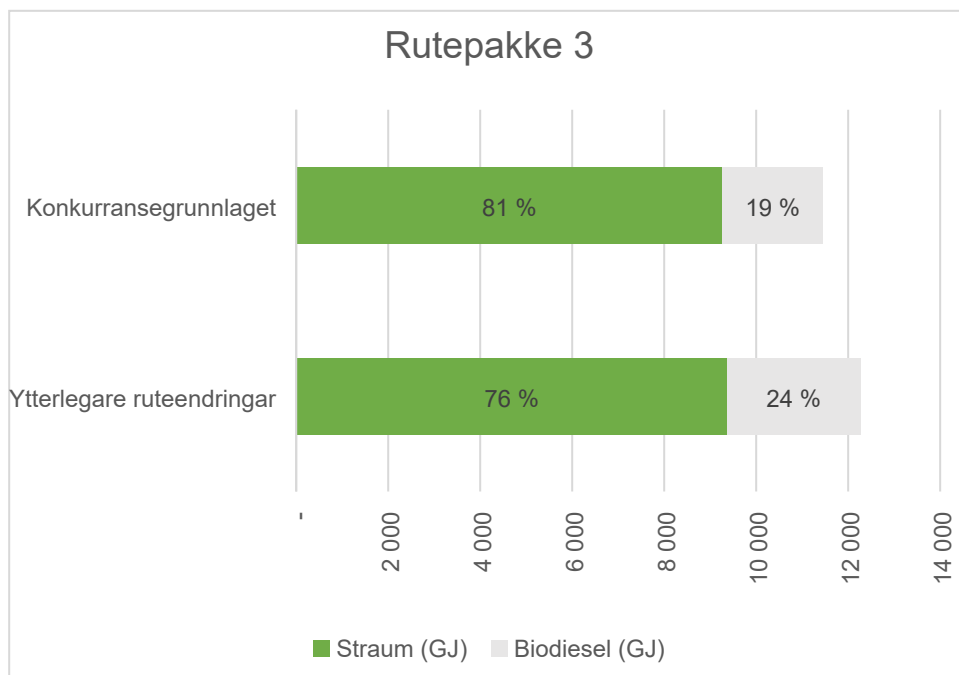
Kva konsekvensar dei ovannemnde ruteendringane vil kunne gje er avheng av til dømes når på døgnet endringa skal skje, kor mange avgangar før og etter ein må fjerne/ redusere ladetida for, om endringa endrar ved sambandets opningstid og om endringa påverkar skiftplanane til mannskapet. Det er med andre ord ikkje mogleg å fastsette ein «avgangspris» for slike endringar.

4.2.1. Konsekvensar av eventuelle ytterlegare justeringar

Basert på operatørane sine berekningar knytt til dagens tidtabellar, estimerer Fylkesrådmannen at dei ovannemnde rutejusteringane for rutepakke 2 og 3, altså for sambandet Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes og Fjelbergsambandet, vil gje ein årleg meirkostnad på om lag 3,5 MNOK. Dersom den nemnde rutejusteringa for rutepakke 1 og 5 etter nærmare utgreiing ikkje medfører for store kutt i ladetida, er meirkostnaden knytt

til desse ruteendingane estimert til om lag 5 MNOK per år. Desse fire ytterlegare ruteendingane vil endre energisamansetninga slik;





Tiltaka på Fjelbergsambandet og sambandet Jektavik-Hodnanes gjev minst konsekvens i form av miljø, energi og kostnader.

Fylkesrådmannen presiserer at dersom det er ønskeleg å gjennomføre nokon ytterlegare ruteendringar utover «Augustforslaget» må operatørselskapa berekne kva økonomiske og miljømessige konsekvensar dette vil gje før slike endringar kan endeleg fastsettast.

Det er ikkje mogeleg å fastsette kor grensa går for når ei endring kan og ikkje kan gjennomførast. Det vil derfor vere knytt ein ikkje ubetydeleg risiko til endringar som medfører store endringar i sambanda og rutepakkanes energimiks. For å avgrense denne risikoen noko vil fylkesrådmannen, dersom slike ytterlegare endringar vert aktuelt, kunngjere konsekvensane av desse på Doffin. Dette vil gje operatørmarknaden mogelegheit til å reagere dersom det blir vurdert at endringane ikkje er lovlege.

4.3. Behov for avgjersle

Som nemnd i punkt 2.3 vil alle rutejusteringar kunne påverke mannskapets pausar. Dersom ein skal unngå å måtte gjere om på skiftplanane, må operatørselskapa søke Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon frå gjeldande kviletidsreglar. Estimert sakshandsamingstid for slike søknader er 3 månader. Dette betyr at dersom ein skal endre ved rutetabellane som ligg til grunn i konkurransegrunnlaget og desse skal ha verknad frå 1. januar 2020, må operatørselskapa få sendt inn søknad om dispensasjon innan utløpet av september. I tillegg må tidtabellane som skal inngå i dei trykte rutehefta vere avgjort innan midten av oktober.

5. Korleis kan fylkeskommunen auke andelen elektrisk framdrift på lengre sikt?

Som skissert i punkt 3 er det auken i bruk av biodrivstoff som avgrensar fylkeskommunens moglegheit for å vidareføre dagens ruteproduksjon frå 2020. Dersom endringane på sikt kan gjennomførast med ein høgare del straum, vil fylkeskommunens handlingsrom bli større.

Skyss kan setje i gang arbeid for å undersøkje korleis dei ønskje ruteendringane kan gjennomførast ved bruk av meir elektrisk framdrift. Ettersom dette vil vere eit tidkrevjande arbeid for operatør og deira leverandørar, føreset dette at det vert satt av midlar for å kompensere operatørselskapa for deira arbeid. .

Eit slikt prosjekt kan gjennomførast på ulike måtar, til dømes ved at Skyss deltar i eit felles prosjekt saman med operatørar og leverandørar, eller at operatørselskapa utgreiar på bestilling frå Skyss.

Fylkesrådmannen ser for seg at dette arbeidet kan gjennomførast på følgjande måte;

1. Skyss definerer endra overfarts- og ladetider i tråd med vedteke ambisjon for ruteproduksjon
2. Operatør og deira leverandørar reknar på korleis eventuelt høgare energiforbruk og kortare ladetider vil påverke det elektriske utstyret (levetid batteri og mogleg el-grad) og kva dette vil medføre av økonomiske konsekvensar--> Løysingsalternativ A
3. Der el-graden vert redusert og/eller batteriet si levetid kan verte forkorta, kartlegg operatør og leverandør handlingsrommet og kostnadane knytt til oppgradering av elektrisk anlegg på fartøy og samband (høgare ladeeffekt, oppgradert kraftelektronikk, utvida batteripakke) --> Løysingsalternativ B
4. Skyss avklarar risikofordeling og kompensasjonsmodell med operatørselskap
5. Skyss gjennomfører kost/nytte-vurderingar av dei ulike løysingsalternativa (A og B). Fylkesrådmannen orienterar Fylkesutvalet om resultatet.

6. Oppsummering

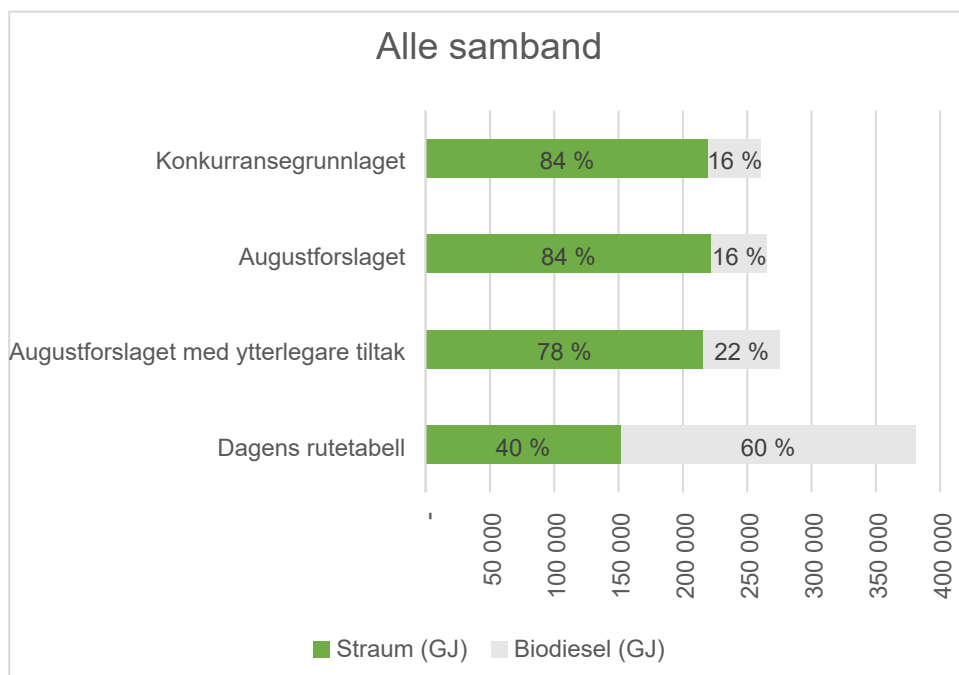
Ei vidareføring av dagens tidtabellar kan på kort sikt berre gjennomførast ved å redusere/fjerne ladetida i tidtabellane og bruke meir biodrivstoff. Konsekvensane av å eventuelt gjere dette vil vere at rutepakke 1, 2, 3 og 5 må driftast med ein svært redusert grad av straum, samstundes som at fylkeskommunen årleg må kompensere operatørane med til saman om lag 80 MNOK og med 55 MNOK i eingongskostnader. Den betydelege reduksjonen i andel straumbruk, saman med dei store meirkostnadane som følgjer med, gjer at dagens tidtabellar ikkje kan gjennomførast innanfor anskaffelsesregelverket.

Ruteforslaget som fylkesrådmannen la fram i sak 169/2019 den 30. august inneheld justeringar som i stor grad ivaretek dei prioriterte innspela frå kommunane. Dette forslaget vil gje ein estimert meirkostnad på om lag 10,2 MNOK per år, i tillegg til nokre mindre eingongskostnader. Ettersom det har vært arbeidd med

mange ulike tidtabellversjonar over ein kort tidsperiode, må det påreknast små justeringar i dei framlagte tidtabellane i siste kvalitetssikringsfase.

Ytterlegare ruteendringar utover «Augustforslaget» vil truleg vere moglege innanfor regelverket, men ein kvar endring som reduserer andelen straum i energimiksen og aukar kostnadane vil auke risikoen for at marknaden opplev endringa som for stor sett i høve den inngåtte kontrakten. Fylkesrådmannen sine forslag til ytterlegare rutejusteringar, altså justeringar utover «Augustforslaget», er estimert å gje ein årleg meirkostnad på om lag 8,5 MNOK.

Konsekvensane av dei ulike rutealternativa kan oppsummerast slik:



Alternativ		Meirkostnader	CO2-utslepp
5	Vidareføring av dagens tidtabellar	80 MNOK årleg + 55 MNOK i eingongskostnader	17 823 tonn CO2
4	Alternativ 3 + Ekstra rundtur Hatvik-Venjaneset og Skånevik-Utåker	Om lag 18,7 MNOK (13,7+5)	7 338 tonn CO2
3	Alternativ 2 + Ekstra rundtur Jektavik-Hodnanes og Fjelberg-Sydnes	Om lag 13,7 MNOK (10,2+3,5)	6 656 tonn CO2
2	«Augustforslaget»	Om lag 10,2 MNOK	6 336 tonn CO2
1	Konkurransgrunnlaget	Ingen meirkostnader	6 261 tonn CO2

For at operatørselskapa skal ha tid til å søke Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon frå gjeldande kviletidsbestemmelser, må alle eventuelle justeringar i tidtabellane vedtas i Fylkesutvalets møte den 19. september 2019 dersom justeringane skal ha verknad frå 1. januar 2020.. For det tilfelle at det ikkje vert

fatta noko vedtak den 19. september, vil Fylkesrådmannen måtte sette i verk tidtabellane frå konkurransegrunnlaget med minimale marknadsmessige justeringar.

Både operatørane og deira leverandørar gjer uttrykk for at den innkjøpte infrastrukturen og teknologien kan optimaliserast, men partane har behov for driftserfaring for å kunne fastsette dette. Fylkesrådmannen ønskjer difor å starte eit samarbeidsprosjekt med operatørane der ein utforskar kva moglegheiter det er for å hente ut meir straumdrift frå den etablerte ladeinfrastrukturen, samt sjå på korleis ein kan auke andelen straum ved å til dømes supplere med fleire batteri. Resultata av dette prosjektet vil forhåpentlegvis kunne gjere det mogeleg å gjennomføre «Augustforslaget» med høgare del straum og eventuelt fleire ruteendringar med same energimiks som avtalt i kontraktane.

7. Fylkesrådmannen sin vurdering og tilråding

Basert på ovannemnde tal og vurderingar tilrår fylkesrådmannen at ein ikkje vidarefører dagens tidtabellar, men i staden legg til grunn tidtabellane som inngår i «Augustforslaget» for 2020. Dei fleste av kommunane sine prioriterte innspel er innarbeidd, og fylkesrådmannen vurderer også at eit tilbod basert på dette forslaget vil vere tenleg for brukarane.

Dersom fylkesutvalet likevel ønskjer å gjere nokon ytterlegare rutejusteringar utover «Augustforslaget», vil ein truleg kunne gjennomføre rutejusteringar som skissert i punkt 4.2. Fylkesrådmannen vil før eventuell iverksetting av desse rutejusteringane kvalitetssikre konsekvensane med operatørselskapa og deretter kunngjøre dei planlagde endringane på Doffin slik at marknaden får moglegheit til å reagere. Ved eit eventuelt behov for vidare politisk handsaming av ytterlegare tiltak utover «Augustforslaget», rår fylkesrådmann til at ein mellombels iverksett augustforslaget frå 1 januar 2020.

Fylkesrådmannen tilrår at det vert satt av midlar til eit samarbeidsprosjekt med operatørane der ein vil sjå på moglegheitene for og konsekvensane av å hente ut meir straumdrift av det eksisterande utstyret og/eller supplere med meir batteri.