



Notat

Dato: 08.05.2015
Arkivsak: 2014/19309-5
Saksbehandlar: karnyga3

Til: Samferdselsutvalet, fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Miljøferjer

1. Innleiing

Fylkesutvalet vedtok i sak om strategiske vegval knytt til neste generasjons ferjekontraktar i møte 29.01.15 mellom anna følgjande:

Fylkesutvalet har som målsetting at ferjeflåten i neste generasjon kontraktar vert fornya og at ferjedrifta skal bli meir driftssikker og miljøvenleg. Ein føreset at:

- a. *Ein miljømodell vert lagt til grunn, med krav om lågutslepp. Nullutsleppsteknologi vert førebudd der dette kan forsvarast teknologisk og økonomisk. Modellen må likevel tilpassast forventningar om statleg tilskot, utvikling i kostnadsnivå og teknologi.*

I vedtaket pkt. 12 er det vidare vedteke at fylkesutvalet «føreset at det vert gjeve løypemeldingar til samferdselsutvalet og fylkesutvalet undervegs i arbeidet med utarbeiding av anbodsgrunnlag».

Vedtaket sitert ovanfor kan gje rom for ulike tolkingar og det vil finnast fleire ulike modellar å løyse bestillinga gjennom anbodskonkuransane. Administrasjonen har drøfta desse spørsmåla med DNV GL som har utarbeidet eit notat i saka som følgjer vedlagt.

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gjere greie for kva tolkingar og modellar som vil bli lagt til grunn i det vidare arbeidet.

2. Reduksjon av klimapåverknad eller luftforureining?

DNV GL vurderer at det er rimeleg å leggje til grunn at det er tale om låg- og nullutsleppsferjer primært i relasjon til utslepp av klimagassar. Det blir i den samheng vist til:

- At utslepp av lokal forureining i hovudsak er utfordring i tett befolka områder
- At utslepp av både NOx og SOx langt på veg allereie regulert gjennom Tier-krava fastsett av IMO (International Maritime Organization), medan tilsvarande regulering ikkje gjeld for klimapåverknad.

- At løysingar for reduksjon av klimagassar også ofte redusere andre utsleppskomponentar som NO_x, SO_x og PM
- At Statens vegvesen har gjeve signal om at dei ved konkurranseutsetting av riksvegferjene legg til grunn tilsvarande tolking

Fylkesrådmannen vil på denne bakgrunn i det vidare arbeidet med konkurransegrunnlag leggje til grunn at det primært er tale om løysingar for reduksjon av klimagassar (CO₂).

3. Livssyklusutslepp eller utslepp om bord?

Også dette spørsmålet er omhandla i notatet frå DNV GL. Det vil kunne hevdast at omgrepet «nullutslepp» ikkje har relevans dersom ein skulle anvende livssyklusperspektivet. Dette fordi det alltid vil vere utslepp av nokon art ein eller anna stad i verdikjeda. Fylkesrådmannen ser for seg å basere dei framtidige konkurransegrunnlaga på at det er tale om utslepp om bord på ferjene.

4. Modell for å oppnå låg- og nullutslepp gjennom anbodskonkurransane

Fylkesrådmannen var i saksframlegget til fylkesutvalssak 5/2015 klår på at fylkeskommunen som oppdragsgjevar ikkje setje krav om spesifikke løysingar: «Fylkeskommunen som innkjøpar bør leggje føringar knytt til miljøeffektar medan operatørane definerer kva løysingar som må til for å oppnå desse effektane».

Desse miljøeffektane kan oppnåast gjennom anten gjennom spesifikke krav til effektar (som til dømes krav om maksimalt 500 gram utslepp CO₂ pr. kWh) eller som vekta tildelingskriterier. DNV GL konkluderer med at spesifikke krav i liten grad bør nyttast. Fylkesrådmannen er også kjend med at Statens vegvesen har hatt utfordringar med å få inn tilbod i konkurransar der det er stilt spesifikke krav. Fylkesrådmannen ser på denne bakgrunn for seg at ein i Hordaland vil nytte vekta tildelingskriterium relatert til forventa faktisk oppnådd utslepp gjennom ein periode.

5. På kva nivå skal ein måle effekt av reduserte utslepp?

Som det framgår av notatet frå DNV GL vil måling på ferje-nivå gi ein låg fleksibilitet. Etter fylkesrådmannen si vurdering er det naturleg å måle effektane på rutepakke/kontraktsnivå. Dvs. at ein vil kunne akseptere ferjer som gjev låg effekt på einskildsamband så lenge effekten totalt sett i rutepakken gir tilstrekkeleg effekt.

6. Vidare framdrift

Når det gjeld vidare framdrift syner fylkesrådmannen til framdriftsplan i fylkesutvalssak 5/2015 der det er lagt opp til at utkast til konkurransegrunnlag skal vere ferdigstilt i september inneverande år. Det er vidare planlagt dialogkonferanse med potensielle tilbydarar om utkast til konkurransegrunnlag i oktober. Første to rutepakkane er planlagt utlyst i oktober/november 2015.