

Saksbehandlar: Øystein Hunvik, Inge Horstad, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 18/8598-12

Kjøp av rutetenester med båt frå 1. mai 2022

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å gjennomføre tilbodskonkurranse for tenestekjøp av hurtigbåtruter frå 1. mai 2022, innanfor rammene av gjeldande økonomiplan. Det vert lagt til grunn at heilårseffekten av krav knytt til klima, miljø og universell utforming vert innarbeidd i økonomiplanen.
2. Rutetilbodet 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 minstetilbod, skal vidareførast.
 - b. Fylkesrådmannen får fullmakt til å vidareføre ordninga med felles rute- og ambulanserbåt i Florabassenget.
 - c. Aktuelle rutejusteringar skal vurderast.
3. For å bidra til utvikling og implementering av klima- og miljøvenleg teknologi skal føringane frå RTP vedkomande klima- og miljøtiltak innfriast så langt det er teknisk og økonomisk mogleg.
4. Ev. tilskotsmidlar frå eksterne finansieringsordningar knytt til klima og miljø skal kome i tillegg til ordinære midlar.
5. Standard og nivå på materiell og infrastruktur skal vidareførast, men tidsriktige løysingar skal søkast. Kapasitet og utforming må justerast i forhold til forventa behov.
 - a. Eldre båtar med mangelfull universell utforming må fasast ut med meir tidsriktig materiell.
 - b. Fart på båtane må vurderast opp mot hensiktsmessig klassifisering av farty og rutefunksjon.
 - c. Kaiar, venterom og trafikknutepunkt skal vidareutviklast med omsyn til universell utforming og trafikktryggleik.
6. Større endringar i kjøpet som krev utvida rammer skal godkjennast av fylkestinget.
7. Fylkesrådmannen kan avgjere innkjøpstekniske spørsmål som t.d. tildelingskriterium, avtaleperiodar, overgangsordningar og inndeling i rutepakkar.
8. Fylkesrådmannen kan avgjere fagspørsmål som t.d. fartøy, fart, universell utforming, rutetider, kapasitetsbehov og liknande.

Vedlegg:

Andre relevante dokument i saka:

- Regional transportplan (RTP) 2018 – 2027
 - Regional plan for klimaomstilling 2018 - 2021
 - Økonomiplan 2019 – 2022
-

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Dagens 4 rutekjøpsavtalar for båt går ut 30. april 2022, og fylkesrådmannen har starta arbeidet med å førebu neste rutekjøp. Fylkesrådmannen forslår å vidareføre dagens tilbod til dei reisande. Det vert høve for kommunar og andre interessentar å kome med innspel til justeringar av tilbodet. Innspel som er relevante i forhold til utforming av konkurransen vil verte vurderte, men justeringar må vere innanfor den økonomiske ramma i økonomiplanen. Innspel som høyrer heime i dei årlege budsjettsakene vil verte viste dit.

I økonomiplanen er det lagt til grunn at vi skal legge vekt på klima/miljø og universell utforming. Teknologien er i rask utvikling når det gjeld betre klima- og miljøløysingar.

I anbodskonkurransen ønskjer vi å invitere til gode klima- og miljøløysingar, og leggje vekt på driftssikre løysingar og å halde oss innafor økonomiske rammer.

2. Bakgrunn for saka

Vi har i dag 4 avtalar som regulerer kjøpet av rutetenester med hurtigbåt. Desse avtalane går ut 30. april 2022. Arbeidet med å førebu konkurranseutsetjing av rutekjøpet for neste avtaleperiode er no starta opp.

I saka gjer vi greie for hovudtrekka i dagens rutekjøp, drøfter tenestnivået, innretninga på rutene og vurderer behov for endring. Spørsmål som klima- og miljøtiltak vert drøfta, det same gjeld universell utforming. Det er viktig å presisere at det er forhold som er viktige å definere i anbodskonkurransen, t.d. type og tal farty, som er drøfta i saka. Forhold som kan løysast gjennom justeringar undervegs i avtaleperioden, t.d. ei rutejustering, vil ikkje verte tema i denne saka.

Saka har til hensikt å informere og involvere politisk side om det føreståande kjøpet. Vidare får ein på politisk side høve til å gje naudsynte føringar og fullmakter.

3. Historikk

Omfang av dagens kjøp

Dagens båt rutekjøp er delt i fire avtalar.

Lokalbåtruter Lærdal, Vik og Høyanger

Omfang av rutekjøpet	18,5 mill. kr
Inntekter frå dei reisande	-1,5 mill. kr
Medfinansiering kommunar	-0,8 mill. kr
<u>Fylkeskommunal kostnad (2018)</u>	<u>16,2 mill. kr</u>

Ruter og farty som er involvert i rutekjøpet:

Ferje stasjonert på Kaupanger

Ferja knyter den veglause grenda Frønningen saman med omverda. Rutene går 3 dagar i veka til Frønningen. Rutene fører bilar og ein del gods til/frå Frønningen.

Kombikatamaran stasjonert i Ortnevik

Båten knyter Høyanger sørsida saman med nordsida og kommunesenteret fleire gangar dagleg. 3 gangar for veka går båten til Vik og knyter saman dei veglause grendene langs strendene med kommunesenteret Vik. Rutene vert utført med ein kombikatamaran og har med seg gods og bilar i tillegg til passasjerar.

Einskrogs båt stasjonert i Flåm – Flåmsekspressen

Dette er ei regional sommarrute som går 8-9 veker høgste sommaren og bind saman nord- og sørsida av indre Sognefjord. Ruta går frå Flåm om morgonen i korrespondanse med Sognebåten til Bergen på Leikanger. Ruta går vidare til Balestrand, før den returnerer til Flåm. Det er i hovudsak turistar frå Balestrand som nyttar ruta.

Opsjonar for kjøp av rutetenester utover det fylkeskommunale minstetilbodet:

Høyanger kommune har løyst ut opsjonar om kjøp av rutetenester utover det fylkeskommunale minstetilbodet.

Lokalbåtrute Gulen, Solund og Askvoll

Omfang av rutekjøpet	25,8 mill. kr.
Inntekter frå dei reisande	-0,8 mill. kr.
Medfinansiering kommunar	-0,5 mill. kr.
<u>Fylkeskommunal kostnad (2018)</u>	<u>24,5 mill. kr.</u>

Katamaran stasjonert i Gulen

Denne båten utfører lokale ruter i Gulen kommune. I tillegg utfører båten ei regional rute til og frå Austrheim vgs. med elevar, og ei regional rute over Sognesjøen til Nåra i Solund kommune, i korrespondanse med ekspressbåt frå Bergen.

Einskrogsbåt stasjonert på Hardbakke

Båten går til Nåra og vidare over Sognesjøen med elevar til vidaregåande skule i korrespondanse med båt i Gulen som går til Austrheim vgs. Båten går tilbake til Nåra og tek med seg grunnskuleelevar frå ytre Sula tilbake til Hardbakke. Båten går nokre turar på dagtid til Indrevær og Utvær.

Einskrogsbåt stasjonert på Hardbakke

Båten går til/frå nord-Solund.

Einskrogsbåt stasjonert på Hardbakke

Båten går til/frå Gåsvær morgon og ettermiddag.

Opsjonar for kjøp av rutetenester utover det fylkeskommunale minstetilbodet:

Solund kommune har løyst ut opsjonar om kjøp av rutetenester utover det fylkeskommunale rutetilbodet.

Lokale båtruter i Flora, Bremanger, Vågsøy og ambulanse i Floraområdet.

Omfang av rutekjøpet	58,0 mill. kr.
Inntekter frå dei reisande	-5,6 mill. kr.
Medfinansiering kommunar	-4,3 mill. kr.
Medfinansiering Helse Førde	-4,0 mill. kr.
<u>Fylkeskommunal kostnad (2018)</u>	<u>44,0 mill. kr.</u>

Kombikatamaran stasjonert i Florø

Båten utfører lokale arbeidsruter, skuleruter, godsruiter og kveldsruter i Florabassenget, hovudsakleg i Søndre distrikt. Båten fører folk, gods og bilar.

Kombikatamaran stasjonert i Florø

Båten utfører lokale arbeidsruter, skuleruter, godsruiter og kveldsruter i Florabassenget, hovudsakleg i vestre distrikt. Båten fører folk, gods og bilar.

Einskrogsbåt /Ambulansebåt stasjonert i Florø

Båten går lokale arbeidsruter morgon og ettermiddag i nordre distrikt. I tillegg fungerer båten som ambulansébåt med beredskap heile døgnet og heile året. Fylkeskommunen har hatt eit samarbeid med Helse Førde om ein felles rutebåt/ambulansébåt. Ein periode var også lostenesta inne som brukar av denne båten.

Katamaran stasjonert i Måløy

Båten går i ei regional arbeidsrute frå Måløy til Florø, med retur på ettermiddagen. Båten vert nytta til skulerute mellom Florø og Nordre distrikt på dagtid. Dagens operatør har valt å nytte ein kombikatamaran på denne ruta. Rutene har difor i hovudsak vore bilførande, utan at fylkeskommunen har sett det som krav.

Einskrogsbåt stasjonert i Måløy

Båten køyrer lokalruter til Silda dagleg. 3 gangar i veka har den rute til veglause grender i Sør-Vågsøy og til Hennøystranda i Bremanger kommune. Båten har kran og er godsførande.

Opsjonar for ruter utover fylkeskommunalt minstetilbod:

Flora kommune og Vågsøy kommune har løyst ut opsjonar for kjøp av rutetenester utover det fylkeskommunale minstetilbodet.

Persontransporttenester med hurtigbåt mellom Sogn og Fjordane og Bergen

Omfang av rutekjøpet	115,8 mill. kr.
Inntekter frå dei reisande/gods	-100,7 mill. kr.
<u>Fylkeskommunal kostnad</u>	<u>15,1 mill. kr.</u>

I denne avtalen har operatøren inntektsansvaret. Dette til forskjell frå andre lokalbåt- og bussavtalar der fylkeskommunen sjølv har inntektsansvaret.

Katamaran 290 seter stasjonert i Selje - Nordfjordbåten

Båten går hovudruta langs kysten frå Selje om morgonen til Bergen med retur på ettermiddag/kveld. Ruta er regional.

Katamaran 190 seter stasjonert i Bergen - Spegelvenden

Båten går ut frå Bergen til Selje på morgonen med retur på ettermiddag/kveld. Ruta er regional. Ruta er i praksis spegelvent av hovudruta, derav namnet.

Katamaran 174 seter stasjonert i Sogndal – Sognebåten

Ruta går frå Sogndal om morgonen til Bergen, med retur om ettermiddag/kveld. Ruta er regional. Ruta korresponderer i Rysjedalsvika morgon og kveld med Spegelvenden, og gjev soleis eit samband mellom kysten og Sognefjorden. Størrelsen på båten vart nedjustert frå 190 seter i inneverande avtaleperiode. Det har vore kapasitetsproblem på enkelt dagar, noko vi må ta omsyn til i samband med ny avtale.

Katamaran 290 seter stasjonert i Bergen – Sommarruta på Flåm

Båten går frå Bergen til Flåm om morgonen, med retur på ettermiddag/kveld frå mai til september. Ruta er regional. Dagens operatør køyrer utvida sommarsesong i tillegg til det fylkeskommunale rutekjøpet slik at ruta i dag går frå april til oktober.

Ruta fraktar i hovudsak turistar, men gjev også lokalreisande langs Sognefjorden eit rutetilbod i sommarhalvåret.

4. Føringer for det komande kjøpet av rutetenester med båt

Med utgangspunkt i dagens rutetilbod går vi i dette punktet gjennom ulike kategoriar av tenestenivå og behov for justeringar og vurderingar. Føringer gjennom vedtekne planar og aktuelle vedtak vil verte omtalt.

Ruter

Ved fastsetjing av rutetilbodet i dei nye avtalane vil vi ta utgangspunkt i dagens rutestruktur. I FT sak 11/10 er det definert eit minstilbod til veglause grender som vi føreslår å vidareføre. Ein gjennomgang av tal fastbuande i veglause grender kan gje utslag i rutetilbodet enkelte stadar, t.d. Utvær og Indrevær.

Tabell frå Fylkestingsak 11/10

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

Det må gjerast vurderingar i forhold til om det er behov for endringar av dagens produksjon. Dagens ruter må evaluerast slik at rutemønster og kapasitet kan justerast i forhold til forventa behov. Det er ulike føringer frå planar og politiske saker som skal følgast opp. I tillegg vil kommunane verte inviterte til å kome med innspel til endringar. Målet med dette arbeidet er å få fram behov som vi må ta omsyn til i anbudsgrunnlaget, t.d. type båt.

Det er ikkje lagt opp til auka tenestenivå i form av fleire ruter. Ynskje om auka tenestenivå må behandlast på ordinær måte gjennom den årlege budsjettprosessen, ev. i eigne saker.

Nye ruter i samband med Stad skipstunnel

Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal greier våren 2019 ut potensialet for gjennomgåande hurtigbåtruter gjennom Stad skipstunnel. Dersom Stad skipstunnel vert realisert i komande

anbudsperiode og det vert bestemt å etablere gjennomgåande ruter, vil det kunne påverke organiseringa av hurtigbåtdrifta. Prosessen knytt til etablering av gjennomgåande ruter må takast i aktuelle fora utanfor denne anbudsutlysinga. I anbudsprosessen må vi likevel ta høgde for at det kan kome til nye element, slik at naudsynte reguleringsmekanismar vert innarbeidd.

Opsjonsruter

I dagens rutekjøp er det lagt til rette for at kommunane kan kjøpe ekstra rutetenester utover det fylkeskommunale minstilbudet gjennom ei ordning med opsjonar i rutekjøpsavtalane. Dette kan t.d. vere ei kveldsrute som kommunen får høve til å løyse ut ved å dekke dei variable kostnadane. Det vert lagt opp til å vidareføre denne praksisen.

Felles rute og ambulansebåt

I dag er det ei ordning med felles farty for rute og ambulanse i Florabassenget. Det vert lagt opp til å vidareføre denne praksisen dersom det fortsatt vert vurdert til å vere hensiktsmessig.

Materiell

Det vert teke utgangspunkt i dagens nivå når det gjeld standard på materiell og snittalder i avtaleperioden. Evaluering av dagens trafikkavvikling vil verte gjort slik at materiellet kan tilpassast forventa behov i den neste avtaleperioden. Til dømes er det registrert behov for eit noko tyngre farty i Florabassenget som kan ta med litt større lastebilar.

Fart

Det vert teke utgangspunkt i dagens rutefart. Justeringar vil verte vurderte både opp mot moglegheitsrom knytt til tekniske løysingar og til klassifisering av båttype. Til dømes kan det vere mindre restriksjonar dersom ein bil- og godsførande kombikatamaran får avgrensa toppfarten til under 20 knop. Endring i rutefart vil kunne medføre endringar i kvalitet på rutetilbudet.

Universell utforming

Regelverket knytt til universell utforming er blitt oppdatert og styrka sidan førre utlysing. Regional transportplan legg føringar for å legge til rette for betre universell utforming av båttrudedrifta. Nokre av dei minste båtane våre er i dag gamle og har manglar i høve universell utforming. I den økonomiske ramma i økonomiplanen er det teke høgde for ei oppgradering av båtmateriell i forhold til universell utforming.

Kaiar og trafikknutepunkt

Tenestenivået knytt til kaiar, venterom og trafikknutepunkt skal vidareførast. Det skal arbeidast for å vidareutvikle forhold knytt til universell utforming og tryggleik.

Klima og miljø

RTP føreset ein reduksjon i utslepp av klimagassar på 30 % i den neste avtaleperioden. Det er ei rask teknologisk utvikling innan motorteknologi, med ulike teknologiar som vert utvikla og etter kvart teke i bruk. Innanfor hurtigbåtsegmentet er det fortsatt eit stykke igjen før dei ulike løysingane er komne i ordinær drift.

Biodrivstoff:

- Vert brukt på gamle dieselmotorar
- Nyttar organisk materiale som inngår i eit kretsløp, t.d. raps eller avfall.
- Vert rekna som CO₂-nøytralt sidan det inngår i eit kretsløp
- Bruken er omstridt sidan mykje av biodrivstoffet som er tilgjengeleg beslaglegg mark som elles kunne vore nytta til matproduksjon. I tillegg er det utfordringar knytt til avskoging.
 - Det skjer ei utvikling innanfor dette området også. Det er tilgjengeleg sertifisert berekraftig biodrivstoff frå t.d. skog og avfall.

Batteri:

- Løysinga er energieffektiv og både klima- og miljøvenleg
- Kan vera aktuell løysing for kortare samband
- Teknologien er kjend og løysingane tek til å verte standardiserte. Teknologien er enno ikkje teken i bruk i noko omfang på hurtigbåtar og det vil truleg vere behov for avgrensa prosjekt for å fase inn teknologien.
- Største forskjellen mellom ferje og hurtigbåt er vekt, plass og fart. Løysingar for ferje er soleis ikkje direkte overførbare til hurtigbåt.
- Infrastrukturen knytt til denne teknologien er ressurskrevjande. Det bør vere eit visst omfang på ruteproduksjonen for å realisere miljø- og klimagevinstar.

Hydrogen:

- Kan vera aktuell løysing for lengre ruter, t.d. ekspressbåtane.

- Låg grad av energieffektivitet, over halvparten av energien går vekk.
- Hydrogen er fortsatt ikkje vanleg om bord i hurtigbåt. Sjølv om teknologien er kjent, er det mange faktorar som skal tilpassast hurtigbåtsegmentet, kvalitetssikrast og godkjennast av styresmaktene.

For å legge til rette for ei grønare framtid er det viktig å teste ut og tilpasse dei teknologiske løysingane til hurtigbåtsegmentet. Det vil vere for risikabelt og krevjande å be om hydrogen og batteri på alle båtruter frå 2022, men det kan vere aktuelt å be om dette på nokre samband. Omfang og tidsperspektiv vil verte vurdert i samband med utarbeiding av konkurransen. Målsettingane i RTP er førande, men det må takast omsyn til økonomiske rammer og driftstryggleik.

Prosjekt «Fremtidens hurtigbåt»

Trøndelag fylkeskommune har fått klimasatsmidlar til å gjennomføre ei utviklingskontrakt for å finne ut kva som er mulig å få til av nullutslepps-løysingar på korte, mellomlange og lange hurtigbåtruter. 5 konsortium har fått tildelt midlar til å utvikle sine prosjekt. Sogn og Fjordane fylkeskommunen fylgjer dette prosjektet nøye og resultatet frå dette prosjektet blir avgjerande for kva teknologikrav vi kan stille i våre anbod.

Statens Vegvesen sitt ferjeprojekt

Statens vegvesen tildelte før jul kontrakt på drift av eit ferjesamband i Rogaland der eine ferja skal driftast med minst 50 % hydrogen. I tillegg til framdrift med hydrogen vil ferja ha batteridrift. Sjølv om ferje og hurtigbåt er veldig forskjellig med omsyn til plass, fart og ikkje minst vektutfordringar, reknar vi med at ein del av regelverket ved bruk av hydrogen på farty kjem på plass i samband med denne avtalen. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil ha tett dialog med Statens vegvesen, Norled og sjøfartsdirektoratet fram mot vår anbudsutlysing.

5. Økonomi

Vedteken økonomiplan for 2019-2022 tek høgde for auka kostnad på grunn av krav knytt til klima- og miljøgassutslepp og universell utforming. Totalt er det lagt inn om lag 197 millionar kroner til drift av båt i 2022.

Tekst henta frå økonomiplan 2019 - 2022:

«Nye anbod på lokal- og ekspressbåttjenester startar opp med drift frå 1. mai 2022. Det er venta at krav til utslepp, universell utforming m.m. kan gje ein kostnadsvekst på opp mot 100 mill. kr årleg. I 2022 er det derfor lagt inn ein auke på 70 mill. kr for perioden mai-desember.»

Tabell henta frå økonomiplan 2019 – 2022:

PROGRAMOMRÅDE 732 – BÅTRUTER

Nettoløyvinga på programområdet er fordelt på tenester slik:

Teneste	R-2017	B-2018	B-2019	B-2020	B-2021	B-2022
7321 Båt - skuleskyss/veglause grender	4,641	4,925	5,059	5,059	5,059	5,059
7322 Båt - ekspress- og lokalruter	77,347	99,393	115,766	115,766	115,766	185,766
7323 Båt - diverse	4,343	6,422	4,729	4,729	4,729	4,729
7329 Båtruter - administrasjon	1,025	1,030	2,084	2,084	2,084	2,084
Sum	87,356	111,770	127,638	127,638	127,638	197,638

Dei nye avtalane startar 1. mai 2022, og får soleis berre 8/12 effekt i det året. Det er lagt inn ein auke på 70 millionar kroner i 2022 knytt til miljø/klima og universell utforming. Heilårseffekten av dette vert omlag 100 mill. kroner, og vert å innarbeide i framtidige budsjett/økonomiplan.

6. Vurderingar

6.1 Tenestenivå

Dagens tenestenivå er tilpassa gjeldande økonomiske rammer og årlege politiske justeringar.

I økonomiplanen er det teke omsyn til to faktorar som skal prioriterast høgare i neste periode: Krav til klima og miljø, og universell utforming. Bortsett frå dette er det lagt til grunn ei vidareføring av dei økonomiske rammene. Fylkesrådmannen vurderer det som naturleg å vidareføre dagens tenestenivå.

Det er naudsynt å vurdere behov for justeringar slik at vi fortsatt har eit tidsriktig tilbod til innbyggjarane. I sum bør desse endringane vere i økonomisk balanse slik at vi held kjøpet innanfor gjevne rammer og på same nivå som i dag.

Kva skal vurderast:

Mykje har skjedd sidan førre utlysing for snart 10 år sidan. To tydelege trendar peikar seg ut: Færre fastbuande i grisgrendte strøk og fleire turistar og fritidsreisande. Dagens rutestruktur må evaluerast i forhold til trafikkutvikling. Vidare må materiell tilpassast den trafikken det vert nytta til. T.d. er det i denne saka peika på behov for ein noko større kombikatamaran i Florabassenget.

Dei forholda som er spesielt viktige å få vurdert i samband med utarbeiding av anbodsdokument er saker som vil verte dyrt å endre midt i ein avtaleperiode. T.d. vil skifte av farty kunne vere krevjande å få til inne i ein avtaleperiode. Endringar som kan skape usikkerhet om inntektsgrunnlaget i nettoavtalar, slik vi har det på ekspressbåtane i dag, vil og vere krevjande. Endringar som går på regulering av utsegla distanse er avtalemessig enklare å regulere. Generelt er det ynskjeleg å spesifisere kjøpet mest mogleg presist slik at behovet for endringar vert minst mogleg.

Kva skal ikkje vurderast:

I avtalane vert det bygd inn reguleringsmekanismer. Det betyr at endringar kan gjerast gjennom heile avtaleperioden. Fylkesrådmannen rår frå å greie ut justeringar som heller kan takast som del av årlege budsjettprosessar.

Ulike interessegrupper kan ha ynskje om auka tenestenivå. Slike spørsmål vert å vise vidare til dei årlege budsjettprosessane.

Hardbakke

I handlingsprogrammet til Regional transportplan 2018-2017 kap. 5.4.2 står følgjande:

Greie ut konsekvensane ved å flytte seglingsleia for ekspressbåtane på kysten frå Krakhella til Hardbakke i samband med førebuingar til ny anbodsutlysing.

For dei fleste reisande til/frå Solund med ekspressbåt vil anløp av Hardbakke gje kortare og enklare reiseveg når ekspressbåten går innom kommunesenteret.

På den andre sida vil dette gjere at rutene ikkje lenger kan gå innom Rysjedalsvika. Noko som gjer at brukarane av dette stoppet misser kontakten med kysten nordover. I tillegg misser vi korrespondansen mellom Sognebåten og Spegelvendten som gjev samband mellom Sognefjorden og kysten nordover frå Sognesjøen.

Når det gjeld maritime forhold, vil det måtte vurderast kva konsekvensar det har for rutene å nytte ei seglingsleia lenger vest, samt kva tiltak som må gjerast i farleia og etablering av kai. Vert ruta meir verutsett, og er det greie forhold for større båtar å segle innom Hardbakke?

Fylkesrådmannen ser at mange spørsmål må avklarast før det kan gjevast tilråding i dette spørsmålet. Det som er bra for ei gruppe kan vere til ulempe for andre. Sidan spørsmålet involverer mange reisande og fleire kommunar, vil det vere ressurskrevjande å greie ut dette spørsmålet innanfor tidsrammene til båtanbodet. Fylkesrådmannen rår frå å gå djupare i dette spørsmålet i samband med dette anbudet sidan det er mogeleg å gjere slik endring i anbodsperioden.

6.2 Klima og miljø

Det er ei rivande utvikling innan klima- og miljøteknologi på mange felt. Regional plan for klimaomstilling og Regional transportplan gjev føringar for å redusere klima- og miljøutsleppa. Det er i økonomiplanen teke høgde for ei satsing på dette området.

Fylkeskommunen har ansvar for at innbyggjarane har eit velfungerande kollektivtilbod. Ved innføring av ny teknologi er det viktig å ta omsyn til driftssikkerheit og økonomiske rårer. Tilstrekkeleg tid til testing og tilstrekkeleg tilgang til reserveløysingar vil vere ein naturleg del av implementeringa.

På ferje er det innført batteridrift på mange samband. I tillegg vert det no sett i verk prøveprosjekt for hydrogenteknologi. Det er forskjell på hurtigbåt og ferje. På hurtigbåt er energibruken høgare, vekt er viktig, tilgjengeleg plass til energibærar kan vere mindre, i tillegg gjer høgare fart til at det er andre krav til tryggleik. På ferjesambanda som har vore med i utviklingsprosjekt har det vore fleire farty på same rutestrekka. I Sogn og Fjordane går alle hurtigbåtar åleine på si rute. Det er difor viktig å velje driftssikre løysingar.

For å legge til rette for ei grønarare framtid er det viktig å teste ut og tilpasse dei teknologiske løysingane til hurtigbåtsegmentet. Det vil vere for risikabelt og krevjande å sette krav om hydrogen og/eller batteri på alle båtruter frå 2022, men det kan vere aktuelt å be om dette på nokre utvalde samband.

Omfang og tidsperspektiv vil verte vurderte i samband med utarbeiding av konkurransegrunnlaget. Målsettingane i RTP er førande, men det må takast omsyn til økonomiske rårer og driftstryggleik.

Ev. tilskotsmidlar frå eksterne finansieringsordningar knytt til miljø/klima bør kome i tillegg til ordinære midlar i gjeldande økonomiplan.

6.3 Universell utforming

Eit rutetilbod som er godt universelt utforma er til nytte og glede for alle reisande. Lov og forskrift innanfor området blir jamleg revidert og krava strengare. Lovverket har ikkje tilbakeverkande kraft, slik at kvar båt er godkjent utifrå kor tid den vart bygd. Nokre av dei eldste fartya har ikkje dei beste løysingane. Det kan og vere behov for tiltak på kaiar og kollektivknutepunkt. I økonomiplanen er det teke høgde for tidsriktige løysingar i tråd med målsetjingane i RTP.

Takst

Dagens takstsystem for båt er mykje likt det vi har på ferje og buss, og er eit resultat av årvisse justeringar. Prisnivået er ein god del høgare enn for andre transportformer, noko som speglar eit høgare kostnadsnivå knytt til drift av båtruter.

I samband med etablering av Vestland fylke, vil truleg takstar verte vurderte på nytt. Fylkesrådmannen rår til å vidareføre dagens takstsystem i anbudsgrunnlaget.

6.4 Prosess/organisering

Fylkesrådmannen legg opp til ein dialogprosess med aktuelle næringar og kommunar. Følgjande grupper er eller blir inviterte til dialog:

- Fagmiljø innan båt, miljø, universell utforming osv.
- Reiarlag
- Kommunar
- Samarbeidspartnarar (Helse Førde m.fl.)
- Virkemiddelapparatet (Enova, NOx-fondet)
- Aktuelle direktorat

7 Konklusjon

Rutetilbodet skal vidareførast på dagens nivå og i tråd med føringar i RTP og FT-sak 11/10. Ordninga med å legge inn opsjonsruter i tenestekjøpet, der kommunane får høve til å kjøpe ekstraruter utover fylkeskommunalt minstetilbod skal vidareførast. Ordninga med felles rute og ambulanserbåt i Florabassenget kan fortsette dersom det vert vurdert som hensiktsmessig. Aktuelle rutejusteringar skal vurderast.

Føringane frå RTP når det gjeld krav til klima og miljø, skal innfriast så langt det er teknisk mogleg og innanfor gjeldande økonomiske rammer. Det er viktig å bidra til utvikling og implementering av miljøvenleg teknologi, samstundes som vi må legge vekt på driftssikre løysingar. Eventuelle

tilskotsmidlar frå eksterne finansieringsordningar knytt til klima og miljø skal kome i tillegg til ordinære midlar i gjeldande økonomiplan.

Standard og nivå på materiell og infrastruktur skal vidareførast, men tidsriktige løysingar skal søkast. Kapasitet og utforming må justerast i forhold til forventa behov. Eldre båtar med mangelfull universell utforming må vurderast fasast ut med meir tidsriktig materiell. Fart på båtane må vurderast opp mot hensiktsmessig klassifisering av farty og rutefunksjon. Kaiar, venterom og trafikknutepunkt skal vidareutviklast med omsyn til universell utforming og trafikktryggleik.

Større endringar i kjøpet som krev utvida rammer må godkjennast av fylkestinget.

Innkjøpstekniske spørsmål som t.d. avtaleperiodar, overgangsordningar og inndeling i rutepakkar vert delegert til fylkesrådmannen

Fagspørsmål som t.d. fartøy, fart, universell utforming, rutetider, kapasitetsbehov og liknande vert delegert til fylkesrådmannen.