

Saksbehandlar: Øystein Hunvik, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 16/7182-6

## Anbud på fylkesvegferjesambandet Barmsund – Barmen, krav til nullutslepp

**Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:**

**Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:**

**Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:**

1. Drift av ferjestrekninga Barmsund - Barmen skal lysast ut med krav om at energiforbruk knytt til drift av ferja skal vere på straum frå elnettet. Ein føresetnad er at Sogn og Fjordane fylkeskommune får støtte frå Enova til etablering av infrastruktur på land.
2. Dersom Enova ikkje støttar tiltaket med elektrifisering, må fylkeskommunen stille krav om lågutslepp med biodiesel som energiberar.
3. Riksregulativ for ferjetakstar skal gjelde for sambandet Barmsund - Barmen frå 1. juni 2019.
4. Selje kommune skal dekke kostnaden med opningstid og drift ut over 12 timar måndag - fredag og 10 timar laurdag og søndag.

## SAKSFRAMSTILLING

### 1. Bakgrunn for saka

I fylkestingsak 31/16 *Fylkeskommunal overtaking av innkjøp av ferjetenester mellom Barmsund og Barmøy i Selje kommune* vart det gjort slikt vedtak:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune overtek ansvaret for innkjøp av ferjetenester på strekninga Barmsund – Barmøy i Selje kommune
2. Selje kommune får kjøpe opsjonsruter i samsvar med retningslinjene i FT-sak 11/10.
3. Ved ei eventuell overtaking av ferjekaiane, har Selje kommune ansvar for at kaiane er i tilfredsstillande stand og godkjent til ferjedrift på overtakingstidspunktet.

Sogn og Fjordane fylkeskommune (SFFK) nyttar Statens vegvesen (SVV) til innkjøp og drift av ferjekontraktar gjennom sams vegadministrasjon. I samband med overtakinga ovanfor har SVV fått i oppdrag å setje i gang førebunde arbeid knytt til konkurranseutsetting av sambandet med oppstart 1. juni 2019.

SVV har sett på trafikk- og inntektsgrunnlag, ruteproduksjon, ferjemateriell og tilstand på ferjekai. I bestillinga frå fylkeskommunen er SVV blitt bedt spesielt om å sjå på om sambandet kan driftast med lav- og/eller nullutsleppsteknologi.

### **Dagens drift av ferjesambandet**

Ferjesambandet vert i dag trafikkert av M/F «Barmøy» som vart bygt i 1970 og har ein kapasitet på om lag 8 bilar og 27 tonns dekkslast. Ferja kan ta med inntil 50 passasjerar på kvar tur.

Dagens ferje har eit CO<sub>2</sub>-utslepp på om lag 130 tonn pr. år.

Rutetabellen er tilpassa behovet på Barmen, med ei opningstid frå kl. 06:15 - 21:40 på vekedagar (laurdag kl. 21.00). På søndagar vert fyrste tur gjennomført kl. 09:45 og siste tur kl. 21:30.

I 2016 vart det transportert om lag 7 000 bilar og 14 500 passasjerar. Takst og rabattordningane i sambandet er ikkje identiske med Riksregulativet for ferjetakstar. Men det er ordningar som gjer at kostnadane med å reise er tilsvarande eit fylkesvegferjesamband.

Kostnaden med drifta av sambandet på 3,8 mill.kr per år er i dag delt mellom Selje kommune (1,5 mill. kr) og SFFK (2,3 mill.kr).

SVV har vurdert tilstanden på kaiene i Barmsund og på Barmen. Ferjekaibruene med hydraulisk og elektrisk utrusting på begge sider er av relativt ny dato og i god stand. Det er lista opp behov for utbetring for om lag 1,5 mill.kr eks. mva.

Tilleggskaien i Barmsund har mykje skader og dårlig betong. I tillegg er ytste delen fundamentert på ein slik måte at den har svært liten motstand mot sidevegs belastning. På litt sikt vert det anbefalt å fornye heile tilleggskaien. Som eit strakstiltak vert det anbefalt å etablere sidevegs avstiving på den ytste delen. Kostnaden med fornying av heile tilleggskaia er rekna til 8 mill.kr eks. mva. Finansiering av desse tiltaka vert vurdert i samband med budsjettarbeidet. Ev. omklassifisering av ferjekaiane må handsamast i eiga sak.

### **3. Vurderingar og konsekvensar**

#### **Kravspesifikasjon**

Ved konkurranseutsetting av fylkeskommunale ferjestrekningar i perioden 2014-16 har SVV brukt den nasjonale konkurransegrunnlagsmalen som utgangspunkt for utlysingane (tekst på bokmål). SVV vil også i denne konkurransen nytte den nasjonale malen som utgangspunkt for anbudsutlysing.

SVV og administrasjonen i SFFK må gjere nødvendige faglige vurderingar i samband med utlysinga. Når fylkestinget har gjort vedtak i saka, må vi vurdere m.a. kontraktslengde og tildelingskriteria slik at det er i samsvar med anskaffinga og gjeldande regelverk.

Nedanfor er informasjon om kva vurderingar som er gjort på rutetabell, kapasitet og universell utforming.

#### **Rutetabell, kapasitet og universell utforming**

Det har vore dialog mellom SVV, Selje kommune og SFFK om rutetabell og transportbehov. Det er semje om å lyse ut konkurranse med ein rutetabell som er tilnærma lik dagens, med nødvendige tilpassingar som gjer det mogleg med nullutslepp i framtidig drift.

Fylkesrådmannen foreslår at det vert bedt om ei ferje med plass til 10 personbileiningar og/eller eit vogntog. Ei framtidig ferje vil dermed ha litt større kapasitet enn dagens ferje både med omsyn til tal bilar og dekkslast.

Med bakgrunn i at det er kort overfartstid på dette sambandet, meiner fylkesrådmannen at det kan gjerast ei lokal tilpassing for universell utforming for fartøy bygde før 2019.

Fylkesrådmannen foreslår følgjande krav dersom tilbydar tilbyr eksisterande fartøy:

*Ferjedekket skal ha oppmerket prioritert parkeringsplass for personer med nedsatt bevegelighet (4,5\*6 m). Disse skal være i nærheten av inngang til ferjens passasjerfasiliteter. Adkomsten fra slike*

*parkeringsplasser til toalett tilpasset funksjonshemmede skal være anordnet og tilpasset for å sikre lett adkomst.*

*Dersom fartøyet ikke har trinnfri adkomst til salong, skal fartøyet tilrettelegges med et oppholdsareal tilgjengelig for - og med plass til - rullestol og ledsager. Adkomst fra oppmerkede prioriterte parkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelse til slikt oppholdsareal skal være anordnet og tilpasset for å sikre lett adkomst. Det skal være tilfredsstillende snuareal/møteareal i tilknytning til dette oppholdsarealet.*

## **Miljø**

Det er mogleg å få til fullelektrisk drift av dette sambandet. SFE har stadfesta at dei kan levere naudsynt nettkapasitet til ferjekai i Barmsund dersom fylkeskommunen/operatør betalar for etablering av trafo mm.

Med bakgrunn i forslag til ny rutetabell tilrår fylkesrådmannen at sambandet blir drifta som eit nullutsleppssamband med følgjande krav:

*Hovudferja skal vera plug in hybrid, og all energiforbruk knytt til drift av ferja skal i ruteproduksjon eller ved landligge baserast på straum (frå elnettet).*

*Oppdragsgjevar krev i tillegg at ferja skal ha ein backuppløysing som kan nyttast ved bortfall av straum (frå elnettet). På denne måten vil planlagd ruteproduksjon oppretthaldast sjølv ved bortfall av tilgang på straum.*

Alternativt kan vi velje å stilla krav til lågutslepp med krav til biodiesel som energiberar. Med biodiesel som energiberar vil CO<sub>2</sub>-utslepp bli redusert frå 130 tonn til om lag 60 tonn pr. år. SVV har vore i kontakt med Enova om tilskot til etablering av infrastruktur på land. For å få tilskot må det søkjast før det er endeleg bestemt kva løysing som vert valt. I vårt tilfelle er det naudsynt med eit atterhald om at elektrifisering av sambandet føreset tilskot til infrastruktur. I samtalanene med Enova er det antyda at det er mogleg å få inntil 1,4 mill.kr. i tilskot.

## **Økonomi**

Kostnadane med drift av ferje har stige kraftig dei siste åra. I samband med anbod gjennomført i 2014 fekk vi ein kostnadsauke på dei 4 store fylkesvegsambanda på om lag 40 %.

Som det går fram av FT-sak 31/16 er det venta at kostnadane også vil auke for dette sambandet. Endra krav til miljø, tryggleik, universell utforming mv. er faktorar som driv kostnadane oppover.

SVV har vurdert kostnadane med drift av dette sambandet. Det er svært få samanliknbare samband. Marknadssituasjonen bestemmer prisen, noko som gjer det vanskelig å estimere kostnaden. Kostnaden vil variere alt etter om vi stiller krav til lågutslepp eller nullutslepp. I tillegg betyr det ein god del for kostnaden dersom det må byggjast nytt fartøy.

Med krav om nullutslepp reknar vi med at kostnaden vil bli 2 - 4 mill. kr. høgare pr. år enn ved krav om lågutslepp. Gjennom kostnadsnøkkelen for båt og ferje skal fylkeskommunane i prinsippet få kompensasjon for drift av båt- og ferjeruter. Fylkesrådmannen legg til grunn at vi får dekkja kostnaden med drift av dette sambandet i 12 timar måndag - fredag og 10 timar laurdag og søndag. Produksjon ut over det er Selje kommune innstilt på å betale. SVV har berekna denne kostnaden til å vere mellom 1,5 og 1,8 mill. kr. Denne kostnaden er den same om sambandet blir drifta med låg- eller nullutslepp.

## **Framdrift**

Med oppstart i juni 2019 er det knapt med tid til gjennomføring av konkurranse og bygging/ ombygging av fartøy. Dersom fylkestinget gjer nødvendige vedtak i juni 2017, vil konkurransen bli sendt ut i juli med anbudsfrist i november og tildeling i januar 2018. For å få ein god konkurranse og nødvendig tid til bygging av fartøy, bør det vere minst 2 år frå tildeling til oppstart.

Dersom vi i konkurransen vel å gå for nullutslepp, er det sannsynleg at det må byggast ei ny ferje. For at det skal vere tilstrekkelig med tid til slik bygging, vil SVV før utsending av anbod vurdere om det er behov for ei overgangsperiode på inntil eitt år, der det vert opna for fartøy som kanskje ikkje stettar dei nye miljøkrava.

#### **4. Konklusjon**

Fylkesrådmannen meiner at SFFK bør bidra til det grønne skiftet ved å krevje at energiforbruk knytt til drift av ferja Barmsund - Barmen skal baserast på straum. Dersom ikkje Enova støttar tiltaket med elektrifisering, må fylkeskommunen stille krav om lågutslepp med krav til biodiesel som energiberar. Selje kommune må dekke kostnader med drift av ferjesambandet ut over opningstid og frekvens som er lagt til grunn for kostnadsnøkkelen for båt og ferje.

Alle fylkeskommunale ferjesamband i fylket nyttar Riksregulativet for ferjetakstar. Ved overføring av dette sambandet til fylkeskommunen er det naturleg at det same regulativet vert nytta.